

# Scenari e opportunità legati all'apertura delle gallerie di base del S. Gottardo e del Ceneri

**Rapporto complementare elaborato da:**

---

Cavadini Adriano  
De Gottardi Riccardo  
Geninazzi Angelo  
Maggi Rico

*Lugano, 20 settembre 2012*

# Sommario

<b>Premessa e obiettivi</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Considerazioni iniziali</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Il Ticino e la sua competitività</b> .....	<b>6</b>
<b>3. Opportunità, ruolo e strategie per le regioni attraversate dalle attuali linee ferroviarie</b> .....	<b>8</b>
3.1. L'area Tre Valli e la linea di montagna del Gottardo .....	8
3.2. L'area del Vedeggio e la linea esistente del Ceneri .....	9
3.3. L'area metropolitana Bellinzona-Locarno-Lugano e la galleria del Ceneri .....	9
3.4. L'area transfrontaliera sottocenerina e la nuova linea verso Varese .....	10
<b>4. I progetti chiave</b> .....	<b>11</b>
4.1. Le nuove stazioni.....	11
4.2. La città-Ticino: territorio e mobilità integrate .....	11
4.3. Il turismo .....	12
4.4. Industria e logistica.....	12
<b>Conclusioni</b> .....	<b>13</b>
<b>Allegato 1 – Tabella riassuntiva delle proposte</b> .....	<b>14</b>
<b>Allegato 2 – I criteri per la competitività delle città (fonte: Bilanz)</b> .....	<b>15</b>
<b>Allegato 3 – La competitività delle nostre città (fonte: Bilanz)</b> .....	<b>16</b>

## Premessa e obiettivi

Questo breve rapporto è un documento complementare allo studio realizzato da Metron, Rapp Trans e Consavis per il cantone Ticino. L'analisi ha valutato i possibili effetti diretti e indiretti di Alp Transit anche alla luce di uno studio analogo svolto per la galleria di base del Lötschberg. Per gli effetti diretti, l'analisi stima a circa 40 milioni di franchi di cifra d'affari supplementare e a circa 700 i nuovi posti di lavoro (con l'effetto moltiplicatore). Per gli effetti indiretti è stato evidenziato il notevole miglioramento delle condizioni di accessibilità, che si rifletterà in modo significativo sull'attrattività del cantone per insediamenti produttivi e residenziali. Questo quadro di riferimento sarà nei fatti influenzato in modo determinante da un lato dalla capacità degli attori economici ed istituzionali a promuovere e sviluppare iniziative e progetti concreti di accompagnamento, e dall'altra dallo sviluppo dei potenziali socio-economici e territoriali già esistenti sul territorio. Il rapporto finale suddetto suggerisce 19 raccomandazioni per potenziare questi effetti di per sé limitati.

Questo rapporto complementare è stato preparato da Cavadini Adriano, Dott. oec, consulente economico e aziendale, Presidente Associazione Svizzera Alta capacità ferroviaria Lugano-Milano De Gottardi Riccardo, Dott. oec, direttore della Divisione dello sviluppo territoriale e mobilità del cantone Ticino, Geninazzi Angelo, responsabile di economie suisse per la Svizzera italiana e Segretario AITI e Maggi Rico, Dott. oec, professore all'USI e direttore dell'Istituto di Ricerche Economiche (IRE).

Lo scopo di questo documento complementare è di evidenziare attraverso un approccio più pragmatico e per certi aspetti con una visione più ampia i punti fondamentali sui quali agire e procedere per cogliere al meglio le opportunità offerte da Alp Transit. Il documento non è da interpretarsi come alternativa allo studio Metron-Rapp Trans-Consavis (MRT) e nemmeno in diretto legame con quest'ultimo. Non si ambisce dunque ad una particolare coerenza tra le proposte che scaturiscono dai due rapporti.

Questo documento, insieme a quello più analitico di MRT, vuole fornire idee, spunti e indicazioni affinché tutti gli attori coinvolti dalla futura infrastruttura ferroviaria (Cantone, comuni, enti turistici, Ferrovie e privati) decidano in modo coordinato e congiunto di proseguire e/o avviare determinati progetti, per poter essere pronti a fine 2016, ma soprattutto per gli anni dopo il 2020 quando sarà aperta anche la galleria di base del Monte Ceneri. Uno sguardo temporale che si spingesse oltre, ridurrebbe a nostro avviso l'efficacia del documento. Le scelte a medio-lungo termine non sono ancora state prese e dovranno inserirsi nel dibattito sulla futura politica dei trasporti svizzera. Il Cantone – e per esso soprattutto il Consiglio di Stato e la deputazione ticinese alle Camere – dovranno intervenire tempestivamente, con determinazione e in collaborazione con gli altri Cantoni interessati, in queste scelte per ottenere in tempi ragionevoli la completazione dell'intero asse del Gottardo.

## 1. Considerazioni iniziali

Risulta indispensabile elencare alcuni elementi che devono essere conosciuti prima di chinarsi sulle proposte di questo Rapporto complementare. Li elenchiamo qui di seguito in forma schematica:

- **Scopo di Alptransit:** gli effetti circoscritti indotti dall'apertura dei tunnel di base del San Gottardo e del Monte Ceneri non devono sorprendere poiché va ricordato che Alptransit è stata pensata e costruita per ragioni di politica dei trasporti e non primariamente per sostenere la crescita economica generale o quella di una regione, in particolare del cantone Ticino. L'opera è stata concepita – nell'ambito del più ampio concetto di modernizzazione della rete ferroviaria e di trasferimento del traffico – come linea di pianura nell'intento di aumentare le capacità di trasporto per le merci attraverso il Gottardo (80 treni in più lunghi fino a 750 metri), allo scopo di trasferire un maggior numero di merci in transito dalla strada alla ferrovia, e per ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza del traffico viaggiatori interno e internazionale.
- **Il beneficio** che ne trarrà il Ticino nel settore delle merci sarà quasi esclusivamente legato alla riuscita del trasferimento dalla strada alla ferrovia di una parte sempre maggiore del traffico pesante in transito, evitando così la paralisi dell'autostrada. Verosimilmente soltanto pochi importanti operatori presenti in Ticino, specialmente attivi nella grande distribuzione e quindi in grado sia di muovere regolarmente grossi quantitativi di merci, sia di disporre di binari industriali propri, potranno usufruire di questa nuova infrastruttura. Per le piccole e medie aziende l'attrattiva del trasporto di merci per ferrovia resteranno limitate. Occorrerà comunque seguire in futuro lo sviluppo di nuovi sistemi di trasporto innovativi e flessibili, potenzialmente più in linea con le esigenze di utenti interessati al trasporto rapido e in piccole quantità di merci ad alto valore aggiunto e per tragitti relativamente brevi (si veda ad esempio la proposta dall'associazione RailValley – [www.railvalley.org](http://www.railvalley.org)).
- Originariamente Alptransit era stata pensata come una linea di pianura ad alta velocità dal confine nord a quello sud della Svizzera. Questo **progetto** venne in seguito **ridimensionato**. Oggi occorre essere coscienti che la linea non sarà completa né dopo l'apertura della galleria di base del Gottardo (fine 2016) né dopo quella del Ceneri (dopo il 2020). A nord delle Alpi resteranno in funzione i tracciati attuali e anche in Ticino mancheranno la circonvallazione di Bellinzona, tra Biasca sud e Camorino, e una nuova linea da Vezia a Chiasso. Questi progetti non sono ancora stati decisi e realisticamente non saranno verosimilmente conclusi prima del 2040. Le nostre riflessioni, che considerano un orizzonte temporale abbastanza breve (5-10 anni), si fondano dunque sulla messa in esercizio dell'infrastruttura attualmente in corso di completazione, che comunque migliorerà fortemente l'accessibilità del Ticino.
- Oltre alle gallerie di base del Gottardo e del Ceneri ipotizziamo, nella nostra valutazione, la probabile realizzazione entro i prossimi 6-8 anni del **corridoio di 4 metri** lungo tutto il tracciato esistente Basilea-Chiasso/Luino, che consentirebbe il carico di semirimorchi e la circolazione di treni viaggiatori con carrozze a due piani. Inoltre sarà necessaria la costruzione di nuovi centri intermodali sul territorio italiano, segnatamente a est di Milano, per i quali la Confederazione ha

dichiarato di essere pronta a parteciparvi finanziariamente. Entro l'apertura dell'Expo Milano 2015 sarà pure aperta la nuova linea ferroviaria da Mendrisio a Varese/ Malpensa, via Stabio-Arcisate.

- La galleria di base del Monte Ceneri avrà un “**effetto metropolitano**” poiché avvicinerà fortemente Lugano a Bellinzona (il tempo di viaggio si ridurrà a 12 minuti), Lugano a Locarno (22 minuti) e Bellinzona a Locarno (18 minuti come finora). Si potrà così disporre di un'efficiente rete di collegamenti ferroviari regionali, di grande interesse per il nostro cantone.
- Il **servizio viaggiatori** sulle lunghe distanze sarà molto più veloce e anche più frequente. I collegamenti dal Ticino verso nord avranno infatti una cadenza semi oraria nelle ore di punta e nei fine settimana. Le stazioni servite saranno quelle di Bellinzona e di Lugano, dove verranno garantite le coincidenze con il sistema ferroviario regionale TILO. Per queste stazioni sono in corso importanti interventi di ristrutturazione e rilancio. Sulla base delle indicazioni fornite dalle FFS e dalla pianificazione dei lavori, è per contro da escludere nei prossimi 20 o 30 anni la costruzione di una “stazione Ticino”. Di conseguenza le idee e riflessioni contenute in questo studio non ne tengono conto.
- Il Ticino, con una popolazione di circa 330 mila abitanti, offre 185 mila posti di lavoro: di questi 54 mila sono occupati da **lavoratori frontalieri**, gli altri da svizzeri e da stranieri domiciliati o dimoranti nel Cantone. Un ulteriore sviluppo della nostra economia non potrà trascurare questo elemento. Infatti, l'impiego di un numero maggiore di lavoratori indigeni grazie a una formazione ancora migliore, con un tasso di attività più elevato del personale femminile e con un posticipo anche solo parziale dell'età di pensionamento di qualche anno, non sarà sufficiente per soddisfare le richieste di collaboratori da parte di altre aziende. Il ricorso a personale proveniente da altri Cantoni o dall'estero e ai frontalieri sarà indispensabile. Sarà però determinante stimolare l'interesse dei giovani ticinesi nei confronti di una formazione non solo universitaria ma anche professionale. A questo riguardo sarà importante il lavoro dei servizi di orientamento che oggi troppo spesso non promuovono sufficientemente le formazioni tecniche, che garantirebbero da una parte una maggior presenza di ticinesi in attività tecnico-industriali e artigiana e dall'altra assicurarebbero maggiori e ottime possibilità di lavoro ai giovani interessati.

## 2. Il Ticino e la sua competitività

La competitività di una regione è un fenomeno complesso. Perciò in questo documento ci limitiamo ad alcuni aspetti direttamente legati al fatto che il miglioramento dell'accessibilità cambierà in modo importante il potenziale della "location Ticino" e soprattutto delle città. Queste ultime diventeranno più attrattive quale luogo di residenza per persone qualificate e con questo più competitive nell'attrarre sedi di imprese (jobs follow people). Questo concetto di competitività si riflette in numerose classifiche (rankings) nazionali e internazionali che a loro volta incidono sulle decisioni di localizzazione di imprese e persone.

La rivista *Bilanz* ha pubblicato recentemente una classifica di 140 città e comuni svizzeri valutati in base alla loro qualità di vita, con particolare riferimento al mercato del lavoro, sviluppo della popolazione, mercato degli alloggi, formazione, cultura e tempo libero, divertimento, possibilità di acquisto, salute e sicurezza, socialità, mobilità e traffico, attrattività fiscale, potere di acquisto, premi casse malati, amministrazione e altre particolarità. Questa graduatoria - che alleghiamo al rapporto - indica come le prime cinque città più competitive e attrattive siano Zurigo, Zugo, Berna, Lucerna e Winterthur. Lugano è al 30° posto, Bellinzona al 68°, Mendrisio al 72° e Locarno all'86°. Si tratta di una graduatoria non molto incoraggiante per i poli ticinesi che mostra come ci sia ancora parecchio da fare per ridurre il divario con altre città svizzere, pur restando consapevoli che non potremo mai competere con i grossi centri che dispongono di infrastrutture impensabili per un piccolo Cantone come il nostro.

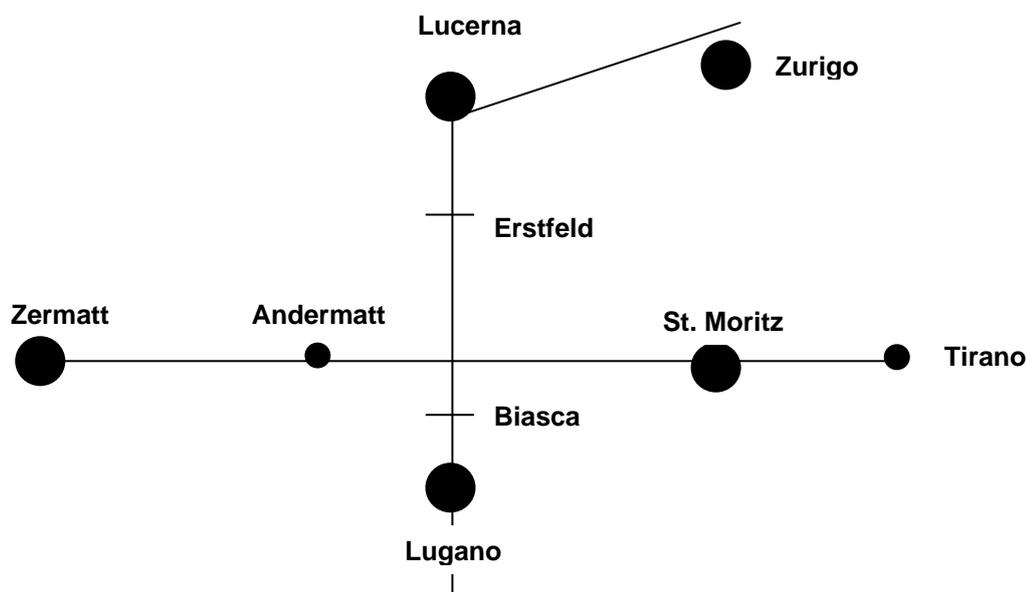
Tuttavia per diventare più attrattivi per persone con forti disponibilità finanziarie e per aziende innovative e interessanti da un punto di vista del valore aggiunto, occorre migliorare la nostra competitività, che dipende principalmente dall'azione degli Enti pubblici e degli attori della nostra realtà socio-economica. Dobbiamo perciò fare tutto il possibile per salvaguardare e migliorare la qualità della vita sul territorio ticinese ad esempio attraverso:

- La **tutela del nostro ambiente** naturale e di un paesaggio diversificato, con uno sforzo urgente e maggiore del Cantone e dei Comuni.
- L'adozione di misure efficaci per **ridurre il traffico stradale di transito** e contenere anche il traffico interno. La saturazione delle nostre strade è estremamente penalizzante per la qualità della vita e per chi deve operare all'interno del Cantone.
- Nella **formazione** dovranno essere ulteriormente potenziate le proposte di alto livello, considerando anche quelle destinate ai figli di dirigenti di grossi gruppi internazionali per attirare questo tipo di società. Il **Polo universitario** (USI, SUPSI, Istituto di ricerca in biomedicina, Conservatorio) va sostenuto e rafforzato.
- Il livello dell'offerta e delle **ricerche in ambito sanitario** va ulteriormente potenziati poiché, a breve scadenza, questo settore riceverà ulteriori impulsi con le collaborazioni decise ad esempio tra il Cardiocentro di Lugano e la Facoltà di Medicina dell'Università di Zurigo e con il prossimo avvio di un curriculum di master in medicina proposto dall'USI.

- Nel campo della **cultura**, le moltissime iniziative proposte quotidianamente sul territorio cantonale vanno meglio coordinate e messe in rete, considerando anche il futuro Polo culturale che verrà aperto a Lugano a fine 2013 - inizio 2014.
- Nell'ambito della **sicurezza** occorre garantire anche in futuro un alto livello poiché anche questo elemento è importante per chi decide di venire ad abitare in Ticino o di trasferirvi una sua attività.
- Le **zone residenziali** dovranno essere sostenute, migliorandone l'attrattività con servizi e modelli urbanistici di alta qualità, ma pure con un'edificazione più densa, per evitare ulteriori sacrifici di aree verdi.
- Anche la **fiscalità** ticinese per le persone con redditi alti e per le aziende dovrà essere migliorata perché negli ultimi anni i vantaggi nei confronti degli altri paesi sono nettamente peggiorati a nostro sfavore.

### 3. Opportunità, ruolo e strategie per le regioni attraversate dalle attuali linee ferroviarie

#### 3.1. L'area Tre Valli e la linea di montagna del Gottardo



Le FFS hanno deciso di mantenere la linea di montagna del San Gottardo. Su di essa circoleranno, con cadenza oraria, convogli passeggeri di carattere interregionale e qualche treno merci. Questa linea assumerà pure il ruolo di linea complementare a quella principale attraverso la galleria di base in caso di inagibilità della stessa per manutenzione, incidenti o imprevisti. La linea di montagna genererà perdite di esercizio già oggi stimate ingenti. Un gruppo di lavoro FFS, Ufficio federale dei trasporti e Cantoni recentemente costituito sta esaminando le modalità per il futuro esercizio e il suo finanziamento da ripartire tra FFS, Confederazione e Cantoni.

Si sta valutando anche l'introduzione di materiale rotabile più agile rispetto a quello dei treni inter-Regio attuali e in grado di sostenere l'immagine di un servizio moderno e attrattivo per il turismo. Vanno pure considerati i nodi di interscambio per Lucerna/Zurigo, Lugano e Goeschenen/Andermatt (collegamento con la Matherhorn Gotthard Bahn tra Zermatt e San Moritz/Tirano) nonché l'esigenza di inserire qualche fermata supplementare, in particolare ad Ambri-Piotta (Ritom). Sulla tratta ticinese vi sono numerosi altri potenziali punti di interesse, come per esempio il Dazio Grande, la regione del lago Tremorgio, il Caseificio del Gottardo e il Museo del Gottardo che, se integrati in una adeguata strategia turistica, possono rappresentare punti focali di esperienze turistiche specifiche legate alla linea montana. Lo stesso vale sulla tratta urana per tutta la zona del Ponte del Diavolo così come per il progetto immobiliare e di rilancio degli impianti sportivi in corso di attuazione ad Andermatt.

Il percorso ferroviario storico va visto anche nel quadro dei collegamenti attraverso i passi alpini svolti dal servizio Autopostale (passo del Gottardo e Tremola, Novena, Furka, Susten, Lucomagno) e può dunque essere integrato in una rete di proposte con punti di contatto con la ferrovia lungo tutto l'itinerario.

L'attuale **Infocentro di Pollegio** potrebbe diventare da parte ticinese la porta d'entrata della regione del Gottardo e dovrà essere ripensato nella sua funzione, una volta conclusi i lavori di Alptransit. Un gruppo di lavoro se ne sta occupando. Il concetto turistico dovrebbe essere indirizzato a un turismo di giornata o di breve durata con proposte storico-culturali ed altre di contenuto escursionistico-sportivo, coinvolgendo la regione di Andermatt e i suoi promotori. Va approfondita la collaborazione con le altre regioni che si incontrano al San Gottardo e che hanno già avviato un programma-pilota coordinato di politica regionale (San Gottardo 2020) in grado di costituire una piattaforma promozionale di rilievo.

Si potrebbero pure prevedere visite conoscitive **all'industria del passato**, ad esempio nella regione di Giornico-Bodio, legate alla costruzione e al materiale rotabile utilizzato con l'apertura della vecchia linea ferroviaria del 1882. Potrebbe pure rientrare in questa offerta "**la via della pietra**" coinvolgendo in particolare le aree produttive della Riviera.

**Per un turismo di media durata** merita un approfondimento la possibilità di offrire una sede residenziale per soggiorni o cicli di soggiorni temporanei, collegata soprattutto ad attività di studio e di ricerca di Università, Scuole politecniche e di grandi aziende che vogliono ottenere dei benefici da una dislocazione diversa della loro sede abituale.

Non è per contro lecito attendersi insediamenti di **grandi industrie e commerci**. A nostro parere le sole attività economiche possibili potranno sorgere o crescere a sostegno delle iniziative indicate in precedenza, per le quali saranno indispensabili la creazione di pacchetti promozionali e un marketing adeguato.

Un'opportuna strategia per le Tre Valli va individuata definendo quali turisti si vogliono raggiungere e quali iniziative proporre, coinvolgendo tutti gli operatori e investitori privati. Le attività escursionistiche e sportive offrono un notevole potenziale non ancora completamente sfruttato. Occorre riflettere su nuovi possibili circuiti da predisporre e coordinare con altri punti attrattivi (Museo del Gottardo e il Passo, ecc...) da possibilmente integrare nel progetto in corso Gottardo 2020, sostenuto dai Cantoni Ticino, Uri, Vallese e Grigioni, e nell'ambito delle attività promosse nel nuovo centro di Andermatt.

### **3.2. L'area del Vedeggio e la linea esistente del Ceneri**

Occorrerà verificare gli effetti del nuovo collegamento veloce attraverso la galleria di base, con sbocco a Vezia, sul futuro della linea attuale da Rivera a Lugano, che assumerà esclusivamente un ruolo interno metropolitano. Va esaminata anche la possibilità di integrare la vecchia linea in una rete metropolitana urbana, eventualmente in sinergia con il progetto del tram del Luganese. L'occasione potrebbe servire per ripensare più in generale la mobilità e lo sviluppo territoriale nella piana del Vedeggio.

### **3.3. L'area metropolitana Bellinzona-Locarno-Lugano e la galleria del Ceneri**

Con collegamenti ferroviari più frequenti e più rapidi fra i tre principali centri del Cantone e di riflesso pure con Biasca, Mendrisio e Chiasso, sarà meglio soddisfatto l'aumentato della domanda di mobilità della popolazione residente, specialmente di quella attiva, nonché quella di una parte dei lavoratori frontalieri.

### **3.4. L'area transfrontaliera sottocenerina e la nuova linea verso Varese/Malpensa**

Questa nuova linea ferroviaria - attualmente in costruzione e la cui entrata in esercizio è prevista per fine 2014 – favorirà una forte riduzione dei tempi di percorrenza dal Ticino alla Svizzera francese (da circa 5 ore a circa 3 ore e mezza). Essa permetterà un'accessibilità più diretta e veloce all'aeroporto internazionale della Malpensa, che potrà essere raggiunto da Lugano con cadenza oraria. Questo collegamento consentirà anche a viaggiatori – turisti o business – giunti alla Malpensa di scegliere il Ticino come loro base di partenza. La nuova linea si rivolge non da ultimo ai pendolari frontalieri, che potrebbero essere maggiormente stimolati a preferire il treno all'automobile e al traffico regionale in generale. Occorrerà a tal proposito realizzare posteggi sufficienti nelle stazioni sulla parte italiana. Le ferrovie delle due nazioni dovranno cooperare più intensamente per offrire attrattivi biglietti e abbonamenti di carattere transfrontaliero.

La migliore raggiungibilità della Malpensa – così come quella dell'aeroporto di Zurigo – aumenterà ulteriormente la concorrenza nei confronti dei voli in partenza da Lugano-Agno. La strategia di quest'ultimo scalo dovrà dunque adattarsi alle nuove condizioni con un'offerta più mirata e migliorando a sua volta l'accessibilità con mezzi privati e pubblici.

## 4. I progetti chiave

### 4.1. Le nuove stazioni

Le stazioni nelle città diventeranno il fulcro dello sviluppo competitivo dovuto ad Alptransit, perché è in questi luoghi centrali che l'accessibilità cambierà radicalmente facendone dei luoghi dai quali sarà possibile gestire relazioni economiche con Zurigo e Milano con ritmi di mezze giornate. Come stazione si intendono le aree situate in un raggio approssimativo di 500 metri rispetto al punto in cui si fermano i treni.

Le FFS detengono un importante patrimonio immobiliare in queste aree strategiche, che approfitteranno fortemente della riduzione dei tempi di percorrenza per i viaggiatori e dunque dell'accresciuta raggiungibilità. I sedimi esistenti si prestano molto bene a uno sviluppo mirato di attività ad alto valore aggiunto in ambito industriale e commerciale per l'insediamento di centri dirigenziali (head quarter) di grandi società, ma anche residenziale. Si tratterà dunque di trovare gli imprenditori più interessati a un'ubicazione attorno alle stazioni.

Per facilitare il raggiungimento di questo obiettivo si suggerisce di approfondire il principio di designare un **"developer"**, ossia di una figura imprenditoriale/unimpresa in grado di stimolare la valorizzazione dell'elevato potenziale di queste aree, che avvii un dialogo costruttivo e sollecito tra i proprietari (principalmente FFS), lo Stato e i Comuni per la pianificazione e i servizi. In un secondo tempo *questa figura* potrebbe sviluppare le aree secondo criteri di redditività, cercando di far coincidere le realtà aziendali con le esigenze residenziali dei dirigenti di queste aziende. L'offerta di spazi nelle stazioni ticinesi, che si situano a metà strada tra il polo zurighese e quello lombardo, sarà di grande interesse per le aziende che vorranno approfittare dei vantaggi della nuova galleria di base del San Gottardo e di una migliorata raggiungibilità dall'Italia.

I responsabili del settore immobiliare delle FFS hanno dichiarato a un convegno tenutosi a Lugano il 22 marzo 2012 di prevedere nei prossimi 10 anni investimenti nelle stazioni ticinesi per complessivi 400 milioni di franchi. Questi progetti contemplano il miglioramento dei servizi delle ferrovie all'interno di queste stazioni e la creazione di zone commerciali, residenziali, congressuali e di park and ride. Sono attualmente in fase di studio, di pianificazione, di progettazione oppure già in fase di realizzazione interventi nelle stazioni di Lugano, Bellinzona, Locarno-Muralto, Chiasso, Stabio, Mendrisio, Mendrisio San Martino, Lugano-Vedeggio, Arbedo-Castione, S. Antonino e Minusio.

### 4.2. La città-Ticino: territorio e mobilità integrate

L'obiettivo principale è la riduzione dei tempi di percorrenza tra le principali stazioni del Cantone, un incremento delle frequenze del servizio in funzione della domanda e la predisposizione di coincidenze efficaci. Tutte le stazioni approfitteranno in maniera diretta o indiretta dalle infrastrutture Alptransit e di quelle della Mendrisio-Varese/Malpensa; l'intero territorio ne potrà dunque beneficiare. Ciò richiederà comunque di adeguare le infrastrutture di trasporto locali da rendere efficienti, e integrate con servizi flessibili. Si tratta di un'esigenza importante non solo per gli spostamenti pendolari, ma anche per chi si

sposta per motivi turistici (anche se l'80% delle residenze secondarie si trovano in zone urbane e per gli spostamenti professionali) .

I programmi di agglomerato sviluppati in questi ultimi anni per il Mendrisiotto, il Luganese, il Bellinzonese e il Locarnese costituiscono una base di riferimento importante per lo sviluppo di una rete di mobilità più efficace e meglio coordinata con lo sviluppo territoriale. Occorrerà inoltre favorire anche proposte innovative: ad esempio la mobilità combinata dalle stazioni, la ricerca di automobili libere attraverso lo smart-phone, ecc. Per favorire ad esempio l'accessibilità al futuro Polo culturale di Lugano come centro di attrazione per un'area più vasta, suggeriamo di approfondire un collegamento facile e comodo con la stazione, rilanciando ad esempio la funicolare degli Angeli; si tratta in ogni modo di considerare che i posti auto offerti nel centro saranno nettamente inferiori rispetto alla capienza massima di persone offerta dal nuovo Polo culturale (LAC).

#### **4.3. Il turismo**

Già abbiamo parlato del turismo nelle Tre Valli. Per il resto del Cantone occorrerà puntare sull'immagine di un Ticino polivalente, rispondendo alle varie esigenze di visitatori provenienti da diverse regioni. Ci sarà anche da sviluppare un concetto per la gestione delle case secondarie allo scopo di favorire ad esempio chi vuole o deve lavorare oltre Gottardo o in Lombardia ma ha la possibilità di lavorare parzialmente a distanza.

Inoltre potrà essere opportuno sviluppare un'offerta di circuiti o percorsi che possano interessare le reti di grossi operatori turistici, i quali convogliano regolarmente gruppi di turisti extra-europei che viaggiano attraverso l'Europa secondo itinerari predefiniti e che spesso fanno tappa a nell'Oberland Bernese e a Lucerna o nell'Heidiland. Un pacchetto ticinese della durata massima di uno o due giorni potrebbe così essere inserito in un pacchetto svizzero e quindi in un'offerta europea. Il contenuto dell'offerta dovrebbe essere discusso dai responsabili turistici ticinesi e dai tour operator con gli organizzatori di questi viaggi di gruppo in funzione delle aspettative, esigenze e possibilità dei loro clienti.

#### **4.4. Industria e logistica**

Lo sviluppo industriale del Cantone è limitato da terreni disponibili ridotti, assai costosi quando si trovano in zone centrali e pregiate; per questo motivo nuove iniziative industriali potranno trovare un insediamento in Ticino solo a condizione di produrre beni ad alto valore aggiunto, che richiedono spazi ridotti e un numero non troppo elevato di collaboratori ben qualificati.

Occorre per contro evitare che nel nostro Cantone vengano insediate temporaneamente o durevolmente infrastrutture per il trasbordo delle merci in transito attraverso il Ticino, come pure il sorgere di grandi impianti logistici che richiedono molto spazio, ma che hanno una scarsa redditività, un'occupazione ridotta, spesso di persone con una formazione di livello qualitativo medio-basso. Il Ticino deve puntare su aziende innovative nei settori che possono ottenere importanti sinergie con le attività già esistenti e con i centri di ricerca e di perfezionamento già presenti sul nostro territorio.

## Conclusioni

La tabella in allegato mostra in forma schematica i suggerimenti scaturiti da questo rapporto complementare. Se si intende veramente cogliere le opportunità offerte da Alptransit è indispensabile agire subito, approfondire e concretizzare al meglio i suggerimenti e le idee contenuti in questo rapporto e in quello più analitico della Metron-Rapp-Consavis.

A questo scopo proponiamo di approfondire l'ipotesi che il Cantone con un mandato a tempo determinato assuma **un project manager con il compito di stimolare, coordinare e seguire queste azioni da un punto di vista cantonale**, avvalendosi pure di un ristretto e operativo gruppo di lavoro.

Questa persona, secondo un capitolato d'onori da sviluppare, dovrebbe:

- stimolare le iniziative per lo sviluppo delle aree attorno alle stazioni.
- cercare il *developer* che a sua volta individuerà potenziali investitori
- facilitare le necessarie modifiche pianificatorie, laddove si impogono
- stimolare tutti gli attori interessati ad agire e a concretizzare i potenziali progetti di loro competenza.
- coordinare i lavori tra i diversi dipartimenti o uffici di modo che le iniziative previste possano essere concretizzate senza perdersi in ostacoli burocratici

Senza un'azione mirata e continua c'è il rischio che le idee scaturite durante i lavori della speciale commissione rimangano tali. Alptransit offre delle opportunità al nostro Cantone a condizione che si sappiano cogliere. Sarebbe veramente peccato che le nuove occasioni che scaturiranno da una grande opera come Alptransit non facciano crescere ulteriormente l'economia ticinese e il benessere della nostra popolazione.

## Riassunto proposte rapporto complementare Alptransit del 20 settembre 2012

Aumento competitività	Area tre Valli e linea di montagna	Area metropolitana e transfrontaliera	Le nuove stazioni	Turismo
tutela ambiente, paesaggio e zone residenziali	materiale rotabile agile e attrattivo turisticamente	più posteggi nelle stazioni ticinesi e in quelle sulla nuova linea Varese-Malpensa	affiancare ai progetti FFS un promotore per lancio di queste aree	sviluppare concetto case secondarie per futuri residenti attivi fuori cantone
riduzione traffico stradale in transito e interno	Infocentro Pollegio: funzione da ripensare	presenza all'aeroporto della Malpensa	cercare aziende ad alto valore aggiunto e gruppi internazionali	offerta pacchetti di 1 o 2 giorni a tour operator per turisti extra-europei
potenziamento formazione e Polo universitario	proposte per turisti di giornata storico- culturali ed escursionistiche-sportive	cooperazione tra ferrovie italiane e svizzere per biglietti e abbonamenti transfrontalieri	adeguare subito pianificazione cantonale e piani regolatori	<b>Merci</b>
coordinazione e messa in rete iniziative culturali	proposte su industria del passato e via della pietra	collegamento diretto rapido tra Polo culturale Lugano e stazione	nelle stazioni favorire proposte nuove per mobilità combinata	corridoio 4 m per traffico merci combinato e treni a 2 piani
elevato livello sicurezza rilancio dell'orientamento professionale	turismo residenziale anche di studio e di ricerca proposte per Museo Gottardo e Passo	miglioramento collegamenti verso aeroporto di Lugano-Agno		proposte innovative per trasporti di piccole quantità di aziende locali opporsi a strutture di trasbordo merci
potenziamento ricerca medica migliore fiscalità per alti redditi e aziende	coordinate con Polo turistico Andermatt	<b>Project Manager: affidare a persona dinamica e capace il compito di stimolare e coordinare le iniziative e i progetti suggeriti</b>		strada-ferrovia in Ticino scoraggiare aziende non innovative e con grandi esigenze di spazio
<b>Attori: Cantone, Comuni, USI, SUPSI, ecc...</b>	<b>Resp. turismo, Gottardo 2020, Cantone privati, FFS</b>	<b>Resp. turismo FFS e Trenitalia, Cantone, Città di Lugano</b>	<b>FFS immobili, Cantone, Comuni, privati</b>	<b>Confederazione, Cantone, Hupac, Railvalley, FFS e privati</b>

## Trends Städte-Ranking 2012

### Wo Singles am besten leben

Rang	Gemeinde	Themenränge 2012		
		Arbeitsmarkt	Kultur und Freizeit	Mobilität und Verkehr
1	Luzern	2	10	17
2	Bern	1	1	11
3	Zürich	5	7	2
4	Basel	6	4	3
5	Zug	8	8	25
6	Aarau	25	12	10
7	St. Gallen	7	9	34
8	Winterthur	34	14	1
9	Kloten	12	38	5
10	Genf	24	2	16

Gewichtung nicht identisch mit Gesamt-Ranking. Quelle: Wüest & Partner

### Wo Familien am besten leben

Rang	Gemeinde	Themenränge 2012				
		Bildung	Kultur und Freizeit	Erholungsgebiete	Einkaufsinfrastruktur	Soziales
1	Zürich	1	7	77	4	20
2	Zug	4	8	8	10	72
3	Luzern	5	10	22	3	23
4	Bern	7	1	62	1	4
5	Winterthur	14	14	71	15	11
6	Lausanne	8	3	68	7	54
7	Genf	6	2	63	5	107
8	Baden	28	5	47	18	58
9	St. Gallen	3	9	80	2	37
10	Aarau	13	12	51	29	55

### Wo Rentner am besten leben

Rang	Gemeinde	Themenränge 2012		
		Entwicklung Stadtbevölkerung und Wohnmarkt	Erholungsgebiete	Gesundheit und Sicherheit
1	Zug	58	8	35
2	Bern	32	62	25
3	Basel	65	79	20
4	Zürich	29	77	11
5	Luzern	49	22	29
6	Küsnacht ZH	16	23	2
7	Lugano	106	24	86
8	Chur	88	99	51
9	Genf	131	63	41
10	Davos	87	1	4

Gewichtung nicht identisch mit Gesamt-Ranking. Quelle: Wüest & Partner

### Wo Vermögende am besten leben

Rang	Gemeinde	Themenränge 2012		
		Arbeitsmarkt	Mobilität und Verkehr	Steuerattraktivität, Kaufkraft und Krankenkassenprämien
1	Zug	8	25	7
2	Zollikon	65	50	2
3	Küsnacht ZH	104	79	1
4	Meilen	71	44	3
5	Baar	11	43	8
6	Zürich	5	2	23
7	Freienbach	3	89	6
8	Thalwil	92	33	4
9	Wallisellen	38	4	10
10	Horgen	55	38	9

Zürich siegt vor Zug und Bern

Rang		Themenränge 2012												
12	11	Gemeinde	Arbeitsmarkt	Entwicklung Stadtbevölkerung und Wohnmarkt	Bildung	Kultur und Freizeit	Erholung	Einkaufsinfrastruktur	Gesundheit und Sicherheit	Soziales	Mobilität und Verkehr	Steuerattraktivität, Kaufkraft, Krankenkassenprämien	Besondere Themen Stadt und Verwaltung	
1	1	Zürich	4	46	1	7	77	7	11	20	1	26	4	
2	2	Zug	9	25	9	8	9	3	33	85	23	7	5	
3	4	Bern	1	126	4	1	69	1	41	4	12	81	2	
4	3	Luzern	2	81	7	10	23	4	46	25	18	35	14	
5	5	Winterthur	34	42	11	14	71	21	44	8	2	50	27	
6	8	St. Gallen	7	108	2	9	81	2	13	36	34	80	15	
7	10	Genf	16	65	5	2	68	6	66	91	15	104	7	
8	9	Basel	6	125	3	4	82	5	29	40	3	83	31	
9	6	Aarau	26	59	19	12	50	10	126	55	10	34	3	
10	7	Baden	3	39	20	5	48	8	102	58	60	33	56	
11	14	Lausanne	75	26	8	3	66	11	47	43	14	132	33	
12	11	Kloten	13	63	124	38	108	12	17	11	4	22	99	
13	12	Wallisellen	32	5	119	66	135	9	12	71	5	11	84	
14	13	Uster	40	22	32	56	60	69	15	78	8	19	54	
15	17	Carouge	10	19	63	30	137	19	88	77	11	94	24	
16	16	Chur	31	67	10	29	102	29	79	42	101	38	6	
17	15	Dübendorf	11	14	77	69	125	72	55	50	7	18	122	
18	21	Freiburg	96	82	16	16	59	22	110	27	33	106	11	
19	19	Cham	28	11	25	81	6	77	72	114	63	14	47	
20	32	Baar	14	55	47	67	19	64	50	127	42	8	67	
21	20	Opfikon	25	2	128	85	134	91	22	24	9	37	91	
22	27	Neuenburg	99	118	6	6	26	16	70	70	52	133	8	
23	31	Wettingen	38	66	21	52	85	61	85	47	36	23	125	
24	37	Horgen	55	60	78	61	13	122	9	79	41	9	40	
25	18	Rapperswil-Jona	17	87	84	34	10	14	76	107	51	15	119	
26	22	Wetzikon	71	21	76	59	120	67	10	34	16	54	101	
27	23	Bülach	98	24	82	46	119	54	60	45	30	46	37	
28	30	Schlieren	51	4	125	116	72	79	39	14	6	69	78	
29	42	Sion	29	51	75	11	33	40	89	83	107	100	9	
30	33	Lugano	47	53	65	17	24	17	117	118	89	40	57	
31	26	Frauenfeld	36	69	42	58	83	63	104	116	37	58	13	
32	47	Zollikon	69	97	27	50	58	116	2	104	54	2	73	
33	36	Biel	88	109	18	23	86	34	127	21	24	108	25	
34	39	Dietikon	81	52	60	76	74	50	109	9	13	68	109	
35	38	Kriens	37	76	49	49	103	35	101	13	62	48	90	
36	41	Küssnacht ZH	111	41	69	75	21	119	3	103	80	1	41	
37	67	Vernier	57	23	34	79	91	49	43	30	19	129	129	
38	34	Köniz	8	103	23	121	67	82	19	2	58	70	100	
39	25	Volketswil	78	3	116	113	115	26	91	92	22	12	131	
40	24	Oten	18	136	17	15	36	41	138	61	28	86	28	
41	45	Thun	21	98	36	32	37	23	96	12	85	127	26	
42	29	Schaffhausen	12	129	33	31	43	27	63	51	95	78	18	
43	51	Davos	23	84	38	20	1	51	6	129	138	85	53	
44	40	Meilen	76	43	121	90	11	97	1	113	48	3	130	
45	57	Meyrin	27	28	61	65	129	48	37	31	49	110	83	
46	61	Nyon	85	13	81	19	47	36	94	90	105	73	22	
47	28	Wädenswil	94	64	74	48	16	96	16	44	74	17	136	
48	46	Thalwil	92	47	115	114	39	115	4	62	35	4	95	
49	74	Lancy	70	38	26	62	123	58	62	56	21	101	120	
50	35	Freienbach	5	44	71	104	7	33	122	130	91	6	97	

Rang		Themenränge 2012												
12	11	Gemeinde	Arbeitsmarkt	Entwicklung Stadtbevölkerung und Wohnmarkt	Bildung	Kultur und Freizeit	Erholung	Einkaufsinfrastruktur	Gesundheit und Sicherheit	Soziales	Mobilität und Verkehr	Steuerattraktivität, Kaufkraft, Krankenkassenprämien	Besondere Themen Stadt und Verwaltung	
51	43	Solothurn	41	89	35	13	57	18	131	124	99	97	10	
52	48	Muttenz	35	117	13	108	46	81	27	95	46	53	63	
53	44	Bassersdorf	87	16	111	105	121	130	20	87	20	24	72	
54	64	Adliswil	73	88	123	74	124	126	5	33	29	21	71	
55	62	Stäfa	118	18	112	117	14	124	7	76	102	5	43	
56	70	Muri bei Bern	24	120	41	111	78	110	25	18	65	27	114	
57	73	Weinfelden	64	45	55	33	49	65	74	112	104	63	44	
58	52	Regensdorf	84	37	132	120	117	76	100	37	17	28	103	
59	92	Vevey	120	9	126	27	38	24	125	96	61	134	21	
60	66	Emmen	39	102	48	94	52	25	97	10	76	89	96	
61	50	Präffikon ZH	101	62	104	84	98	117	71	54	27	45	59	
62	60	Le Grand-Saconnex	50	1	67	129	133	93	40	101	38	111	77	
63	65	Männedorf	102	8	127	73	22	138	14	82	94	10	85	
64	54	Binningen	86	74	50	83	128	101	23	123	31	31	103	
65	59	Affoltern am Albis	114	35	129	78	113	44	8	122	43	66	87	
66	72	Horw	62	49	39	110	15	114	48	57	122	20	92	
67	56	Hinwil	61	48	122	99	70	43	30	66	92	42	94	
68	76	Bellinzona	100	116	30	21	29	66	134	59	123	77	1	
69	55	Zofingen	54	99	22	42	110	88	137	69	69	49	32	
70	86	Rheinfelden	110	33	96	63	8	94	80	126	78	61	35	
71	58	Münchenstein	49	128	12	96	44	124	32	73	25	67	123	
72	49	Mendrisio	33	104	44	24	64	38	111	132	125	30	66	
73	53	Schwyz	43	112	53	98	20	28	121	125	120	25	20	
74	75	Ittigen	15	130	43	134	109	89	59	7	55	52	115	
75	68	Spreitenbach	105	56	134	128	79	15	130	16	45	93	76	
76	85	Richterswil	121	12	120	132	27	132	34	60	86	16	62	
77	77	Küssnacht SZ	30	32	93	124	2	131	67	140	108	13	42	
78	63	Brig-Flis	42	96	24	37	31	62	81	75	129	107	39	
79	105	Ostermündigen	59	110	37	131	131	80	28	1	66	114	105	
80	69	Wil	44	92	58	47	111	37	90	139	73	44	88	
81	71	Illnau-Effretikon	80	90	130	138	97	92	36	15	26	39	113	
82	83	Liestal	52	107	95	36	99	105	116	49	70	76	19	
83 neu	neu	Belp	56	20	135	106	106	104	24	3	103	84	140	
84	79	Kreuzlingen	97	40	40	82	62	42	61	86	113	90	60	
85	95	Pully	128	50	88	41	54	113	42	48	82	75	80	
86	89	Locarno	89	77	90	28	4	13	106	135	128	91	34	
87	84	Burgdorf	82	121	29	40	25	45	133	53	79	123	23	
88	100	Chêne-Bougeries	130	80	14	92	136	111	64	121	32	51	82	
89	103	Montreux	106	34	52	54	18	47	68	115	109	128	46	
90	91	Morges	112	78	46	43	40	20	99	119	83	122	75	
91	80	Allschwil	79	93	56	127	127	59	26	72	87	57	58	
92	98	Ebikon	68	94	15	125	84	103	82	28	96	56	117	
93	97	Gossau SG	22	101	87	101	100	86	92	46	90	32	134	
94	78	La Chaux-de-Fonds	66	137	28	18	56	32	73	134	98	135	16	
95	96	Rüti ZH	131	72	97	103	107	107	18	29	71	71	50	
96	102	Ecublens	48	15	106	122	132	100	83	38	57	121	135	
97	82	Brugg	122	133	59	39	90	56	132	63	64	59	38	
98	90	Einsiedeln	60	27	92	45	5	127	120	138	134	29	45	
99	94	Herisau	20	135	99	51	80	87	38	39	84	115	48	
100	88	Riehen	58	132	66	89	116	108	58	67	59	36	106	

101 (87) Langenthal; 102 (113) Pratteln; 103 (81) Reinach BL; 104 (107) Siere; 105 (99) Oberwil BL; 107 (110) Bulle; 108 (106) Aesch BL; 109 (93) Münsingen; 110 (109) Birsfelden; 111 (124) Renens; 112 (101) Buchs SG; 113 (122) Thönex; 114 (132) Onex; 115 (104) Lyss; 116 (neu) Glarus; 117 (114) Prilly; 118 (119) Yverdon-les-Bains; 119 (117) Villars-sur-Glâne; 120 (115) Arth; 121 (neu) Möhlin; 122 (112) Oftringen; 123 (120) Versoix; 124 (108) Neuhausen am Rheinfall; 125 (neu) Veyrier; 126 (129) Arbon; 127 (118) Delémont; 128 (123) Gland; 129 (125) Wohlen AG; 130 (121) Uzwil; 131 (131) Worb; 132 (127) Amriswil; 133 (116) Monthey; 134 (128) Grenchen; 135 (133) La Tour-de-Peilz; 136 (130) Spiez; 137 (126) Altstätten; 138 (135) Le Locle; 139 (134) Steffisburg; 140 (136) Val-de-Travers.

■ Besserer Rang als Vorjahr □ Unveränderter Rang gegenüber Vorjahr ■ Schlechterer Rang als Vorjahr Quelle: Wüest & Partner