

# REGIO INTERREG

Primavera 2001, n. 3

**BOLLETTINO**

**Successo raggiunto cooperando:  
la serra tropicale di Ruswil**

**PMI del Vallese: alla conquista  
di nuovi mercati**

**Grandi progetti nella Svizzera  
interna «Micro Valley»**

**Coincidenze con il futuro:  
progetti transfrontalieri in  
materia di trasporti**



Bundesamt für Raumentwicklung  
Office fédéral du développement territorial  
Ufficio federale dello sviluppo territoriale

Staatssekretariat für Wirtschaft  
Secrétariat d'Etat à l'économie  
Segretariato di Stato dell'economia  
State Secretariat for Economic Affairs

**seco**

**Dossier Interreg  
«Trasporti»**

## Nota editoriale

Editore: seco, segretariato di Stato dell'economia, 3003 Berna, telefono 031/322 28 73, fax 031/322 27 68, e Ufficio federale dello sviluppo territoriale (USTE), 3003 Berna, telefono 031/322 40 60, fax 031/322 78 69; Ideazione e realizzazione: Zoebeli Communications AG, 3001 Berna, telefono 031/328 39 39, fax 031/328 39 30, e-mail: info@zoebelicom.ch; Piattaforma di comunicazione Regio Plus Net e Interreg: Pricewaterhouse-Coopers, 3001 Berna, telefono 031/306 81 11, fax 031/306 81 15. Tiratura: 8000; pubblicazione annuale in tedesco, francese e italiano.

**Foto:** Botteron V. (10 al centro); Comune di Sierre (7 in basso); Design Center Langenthal/Studer Alain (9); Design Center Langenthal/Uldry Dominique (8); Ketterer Priska (4, 5 e 6); Keusch Peter (3 a sinistra e 11 in basso); KEYSTONE/Mathis (16/17); KEYSTONE/Plüss (19 in alto); KEYSTONE/Zimmermann (3 a destra); Märki Beat (20 e 22); MCCS/Elmicron ag (3 al centro e 14); Thermalbad Zurzach AG (11 in alto); Turgovia Turismo (19 in basso); Ufficio federale dello sviluppo territoriale (23); Vallese Turismo (7 in alto).

Copertina: ICE, KEYSTONE/Schulz

**Regio Plus: 4 «La volontà d'innovazione è nell'aria»**

Intervista con Johannes Heeb, direttore di progetto della «Serra tropicale Ruswil»

**7 Seminario Regio Plus**

Il 13 e il 14 settembre 2001 a Sierre si terrà il prossimo seminario Regio Plus.

**8 Dare una nuova anima ai prodotti del Vallese**

Le PMI del Vallese vogliono conquistare nuovi mercati con prodotti di design e con l'appoggio degli Italiani.

**10 Il punto della situazione**

Tre direttori di progetto tracciano un bilancio provvisorio.

**11 Flash sui progetti**

Due progetti Regio Plus in breve.

**12 Panoramica dei progetti**

**14 Grandi progetti nella «micro valley»**

Il progetto «Micro Center Central-Switzerland» trasformerà la Svizzera interna in una regione di competenza nel settore della tecnica per microsistemi.

**Interreg: 16 Mobilità transfrontaliera uguale progresso**

Tre progetti Interreg danno prova di sé:

- Bodan-Rail 2020
- Studio trinazionale sui trasporti della regione del Reno superiore
- Stazione internazionale comune Como-Chiasso

**20 Interreg: un'opportunità per coordinare la politica dei trasporti**

Intervista con Pierre Strittmatter, esperto di pianificazione del territorio e direttore tecnico del progetto Interreg «Bodan-Rail 2020»

**22 Tre consigli per i navigatori Web**

**23 I tre campi di azione di Interreg**

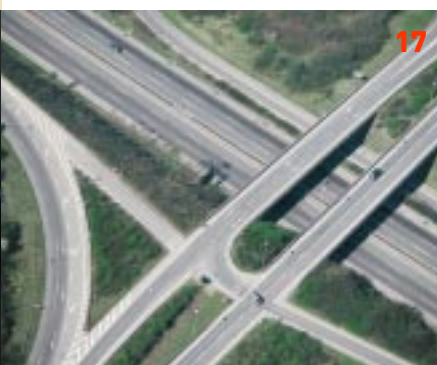


**Superare tutte le frontiere**

Regio Plus e Interreg hanno in comune un interesse fondamentale: vogliono contribuire a superare le frontiere e a promuovere la cooperazione. Per Regio Plus le frontiere sono rappresentate dai settori e dalle istituzioni, per Interreg, invece, sono rappresentate dai confini nazionali e regionali. L'innovazione e la cooperazione sono fattori di successo decisivi tanto per le singole imprese quanto per intere regioni. Per questo è tanto importante potersi scambiare esperienze e know-how. È per lo stesso motivo che con questo numero viene pubblicato anche il primo bollettino informativo comune «Regio Plus Interreg». Nella sezione riservata a Regio Plus presentiamo due progetti riguardanti il settore artigianale-industriale che mostrano in modo esemplare come la cooperazione intrasettoriale possa aprire nuovi orizzonti a livello concorrenziale. L'articolo principale per Interreg, invece, è dedicato ai trasporti e illustra quali miglioramenti si possono ottenere sul piano della qualità e dell'efficienza con un sistema di trasporti pubblici transfrontaliero.

Care lettrici e cari lettori, con il bollettino comune intendiamo offrire una volta all'anno non solo una panoramica di entrambi i programmi di promozione, ma anche l'opportunità di estendere maggiormente la rete di cooperazione fra i soggetti della politica regionale, superando tutte le frontiere.

David Syz, capo del Segretariato di Stato dell'economia seco



# «La volontà d'innovazione è nell'aria»

La «serra tropicale Ruswil» è uno degli innovativi progetti finanziati da Regio Plus ed è un esempio di come un'idea innovativa possa essere realizzata grazie alla cooperazione intrasettoriale e di come sia possibile offrire nuove prospettive di sviluppo a una determinata regione. La prima fase pilota del progetto si è da poco conclusa e con essa termina anche il sostegno finanziario di Regio Plus. In questa intervista il direttore di progetto **Johannes Heeb** traccia un primo bilancio rivelando come vede il futuro dei «tropicci di Ruswil».

**Com'è nata l'idea di allevare pesci e coltivare frutti esotici a Ruswil?**

Stavamo cercando il modo di sfruttare il calore perduto della stazione di compressione gassosa di Ruswil e ci è venuta subito in mente la possibilità di creare delle serre. L'idea dei prodotti tropicali mi è venuta durante un viaggio organizzato nell'ambito del progetto svizzero di cooperazione allo sviluppo in Cina meridionale, dove mi sono imbattuto nei sistemi di pluricoltura agricola (cfr. riquadro). All'epoca, ossia sei anni fa, quest'idea era ancora una specie di sogno. La possibilità di coltivare frutti tropicali alle nostre latitudini sembrava alquanto esotica persino a me. Poi, però, alcuni studi hanno dimostrato che la cosa era assolutamente fattibile oltre che economicamente interessante. E così il mio sogno è diventato realtà. Questo progetto dimostra molto bene che gli aiuti allo sviluppo possono essere redditizi anche per la Svizzera. Gli investimenti sono riconfluiti nel nostro Paese sotto forma di know-how e di valore aggiunto per le nostre regioni.

**La fase pilota del progetto è terminata. Quali obiettivi sono stati raggiunti?**

Sotto il profilo tecnico, abbiamo dimostrato che l'impianto consente di ottenere una produzione economicamente sostenibile; anzi, la qualità dei prodotti ha superato le nostre aspettative. Inoltre, siamo riusciti a creare un pool stabile di promotori molto impegnati che riunisce i gruppi di interessi più svariati. L'enorme interesse suscitato dal nostro progetto, unico nel suo genere in Europa, dimostra che siamo sulla strada giusta: dalla sua inaugurazione avvenuta a metà del 1999, più di

10000 persone hanno visitato la nostra serra tropicale. Ad interessarsi a questa forma di sfruttamento del calore perduto sono soprattutto gli esponenti del settore agricolo, artigianale, industriale, politico e scientifico.

**Cosa è stato determinante per questo successo?**

Il fattore più importante è stato il grande numero e la varietà dei promotori. L'Ufficio per la protezione dell'ambiente di Lucerna e l'ufficio cantonale dell'energia hanno dato avvio al progetto creando condizioni quadro favorevoli per la sua realizzazione. I finanziamenti di Regio Plus ci hanno consentito di fornire il lavoro di sviluppo necessario e di creare le «fondamenta» del progetto. Decisivo è stato naturalmente anche l'impegno della Transitgas SA e del Comune di Ruswil. Inoltre, siamo collegati a una rete internazionale di competenza, in seno alla quale è possibile operare un attivo scambio di esperienze. Ma anche a livello locale è

## Il progetto

La Transitgas AG trasporta metano in Svizzera. Per ragioni tecniche questo gas viene compresso a Ruswil LU e nel corso di questa operazione si producono grandi quantità di calore. La legge sull'energia del Canton Lucerna prescrive lo sfruttamento del calore perduto. Con l'appoggio di Regio Plus un gruppo di promotori operanti in vari settori ha lanciato il progetto «serra tropicale Ruswil». È dalla primavera del 1999 che il calore perduto della stazione di compressione viene sfruttato per riscaldare una serra di 1500 metri quadrati a temperatura tropicale. In questa serra vengono coltivati con successo papaie, banane, guave, carambole e si allevano pesci tropicali. L'impianto è concepito come sistema a pluricoltura dove, grazie a cicli e cascate, è possibile sfruttare più volte le sostanze nutritive e l'energia.

### Contatto

Johannes Heeb  
 Telefono 041/490 40 81  
 E-mail: johannes.heeb@seecon.ch

«I prodotti tropicali coltivati a Ruswil sono più freschi e vantano un ecobilancio migliore.»





nata una rete di partecipanti che portano avanti il progetto. Del tutto decisivo è stata anche la cooperazione da parte di esponenti del mondo dell'agricoltura, in particolare dei proprietari del terreno su cui è sorta la serra, Sepp e Anna Dissler.

**E il mercato, come ha accolto questa nuova offerta?**

Molto bene. La domanda supera di gran lunga l'offerta. Attualmente vendiamo i prodotti alla gastronomia, a negozi al dettaglio e attraverso il canale di vendita diretto. Con i nostri prodotti tropicali abbiamo occupato una nicchia di mercato. Rispetto ai prodotti importati, il nostro vantaggio è la qualità. I prodotti tropicali coltivati a Ruswil sono più freschi e vantano un ecobilancio migliore.

**Ci sono state anche delusioni?**

La produzione di fragole, ciliegie e frutta simile nella sezione della serra a temperatura moderata non ha dato i risultati sperati. Quindi abbiamo potenziato la produzione tropicale, perché questi prodotti sono economicamente molto più interessanti e non fanno concorrenza ai prodotti locali.

**Il progetto può contribuire alla tanto**

**«Il mercato dei prodotti tropicali di qualità, coltivati con metodi ecologici ha un avvenire.»**

**decantata «agricoltura ecologica»?**

La serra tropicale di Ruswil dimostra che l'impianto può essere gestito in modo economico ed ecologico. Esso soddisfa i requisiti posti alla produzione integrata. Dopo qualche difficoltà iniziale con i parassiti, ora siamo riusciti a fare totalmente a meno delle sostanze chimiche. La coltivazione di frutti esotici permette agli agricoltori di diversificare la produzione e di ottenere entrate supplementari. Il mercato dei prodotti tropicali di qualità, coltivati con metodi ecologici ha un avvenire.

**Che vantaggi ha procurato il progetto alla regione?**

La serra tropicale è un segnale molto importante. Con questo progetto abbiamo dimostrato che è possibile trasformare i sogni in realtà. La volontà d'innovazione è tangibile e ci fornisce la motivazione necessaria per avviare nuovi progetti che aprono orizzonti interessanti per la regione.

**In che modo le altre regioni possono trarre vantaggio dal progetto di Ruswil?**

Sfruttare il calore perduto sta diventando sempre più importante e si scoprono continuamente nuovi settori applicativi. Sarebbe auspicabile che in

Svizzera nascesse una rete di serre tropicali, soprattutto ora che abbiamo avviato trattative con la grande distribuzione. Per poter accedere a questo importante canale di vendita, dobbiamo però essere in grado di produrre in quantità molto maggiori. Da parte nostra, siamo disposti a trasferire il nostro know-how e le nostre esperienze per permettere ad altre regioni di avviare progetti analoghi.

**Quale sarà il futuro della serra tropicale?**

Stiamo cercando finanziatori per ampliare il progetto. Non intendiamo però espanderci solo a livello di spazi, ma vogliamo anche completare l'offerta dei prodotti. Ad esempio, con piante in vaso come le piante da caffè o le piantine di spezie. È nata anche l'idea di creare una «piscina tropicale regionale» a Wolhusen. Ci piacerebbe cooperare con la regione turistica di Entlebuch che in questo modo vedrebbe nascere un'interessante offerta turistica supplementare. Per le serre tropicali vogliamo che gli agricoltori non debbano superare grandi ostacoli in fase di avvio. Per questo si dovrà fondare un'azienda che prenda in affitto il terreno, crei l'infrastruttura tecnica e si occupi dei servizi centralizzati come l'esercizio tecnico e il marketing. Gli agricoltori potranno così concentrarsi maggiormente sulla gestione delle serre. ■



# Motivare all'avvio di nuovi progetti

**Il 2° seminario Regio Plus che si terrà a Sierre (VS) il 13 e 14 settembre p.v. intende innanzitutto motivare all'avvio di progetti nei settori dell'artigianato, dell'industria e della telematica. Inoltre, verranno presentati progetti esemplari realizzati nel campo del turismo rurale. Infine, ci saranno sufficienti occasioni per allacciare contatti e scambiarsi esperienze anche in modo informale.**

**Q**uasi la metà di tutti i progetti Regio Plus riguardano il turismo rurale, mentre scarseggiano quelli nei settori dell'artigianato, dell'industria e della telematica. Per quanto il turismo possa essere importante per lo sviluppo delle regioni rurali, occorre sfruttare maggiormente le opportunità che a mano a mano si presentano nel settore artigianale e industriale. Lo stesso dicasi per le nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC). Sono proprio queste, infatti, a offrire alle regioni periferiche nuove possibilità nell'ambito della concorrenza locale. Perciò, in futuro, Regio Plus dovrà sostenere anche progetti di questo tipo. Ma come si possono avviare e attuare con successo questi progetti? È questo uno dei temi principali del 2° seminario Regio Plus che si terrà a Sierre il prossimo autunno. Relazioni, workshop ma anche colloqui personali offriranno preziosi suggerimenti a tutti i partecipanti.

## Che si fa nell'UE?

Un altro tema centrale del seminario riguarda il turismo rurale. A questo proposito, si tratta innanzitutto di offrire ai responsabili dei progetti e a tutti gli interessati l'occasione per un proficuo scambio di esperienze. Naturalmente verranno presentati alcuni progetti che hanno avuto particolarmente successo. Anche quest'anno i rappresentanti di LEADER parteciperanno al seminario Regio Plus e ci aggiorneranno sulla situazione dello sviluppo rurale nell'UE – un'occasione unica per trarre vantaggio dalle esperienze dei nostri vicini e per allacciare nuovi contatti.

Con 18 progetti al suo attivo, il Vallese è il cantone che vanta il maggior numero di progetti Regio Plus. I parte-



Il Municipio di Sierre: è qui che si terrà il prossimo seminario Regio Plus.



cipanti al seminario potranno informarsi in loco su una rosa di progetti scelti, i cui responsabili saranno a disposizione per eventuali chiarimenti.

## Segnatevi questa data

Per il 13 e 14 settembre, dunque, non prendete altri impegni. Il seminario si svolgerà presso il Municipio di Sierre. Prima delle vacanze estive, gli invitati dello scorso anno riceveranno un preavviso. L'invito definitivo seguirà

nel mese di agosto. Pertanto, chi non ha ricevuto l'invito lo scorso anno ma vorrebbe partecipare al seminario di Sierre di quest'anno può richiedere il programma corredato di tagliando d'iscrizione al seguente indirizzo:

PricewaterhouseCoopers, Seminario Regio Plus, Regina Nydegger, Hallerstrasse 10, Casella postale, 3001 Berna, Tel. 031/306 81 66, Fax 031/306 87 98, e-mail: [regina.nydegger@ch.pwcglobal.com](mailto:regina.nydegger@ch.pwcglobal.com) oppure: [www.regioplus.ch](http://www.regioplus.ch) [«Feedback»].

# Dare una nuova anima ai prodotti del Vallese

In nessun altro Cantone si ritrovano così tanti progetti Regio Plus come nel Vallese dove, per risolvere i problemi strutturali, i responsabili puntano tutto sulla cooperazione intrasettoriale. Ne è un esempio il progetto «Design milanese e qualità svizzera dalle Alpi del Vallese» con il quale si intendono aprire nuovi mercati di sbocco per le PMI artigianali e industriali vallesane. Questo esempio fa emergere l'importanza delle reti di cooperazione internazionale per lo sviluppo regionale. La ricerca di partner di cooperazione non deve fermarsi alle frontiere, ma estendersi oltre i confini nazionali.

**M**ai prima d'ora si era vista una cosa simile nel Vallese: una ventina di PMI – prevalentemente dedite alla lavorazione del legno e dei metalli – si sono associate per studiare insieme nuovi prodotti. «Grazie al progetto Regio Plus, la mentalità è veramente cambiata. Finora mancava del tutto la disponibilità a cooperare. Siccome si voleva fare tutto da soli, i costi per lo sviluppo, la produzione e la commercializzazione erano però esorbitanti», afferma il designer vallesano Sandro Commisso, consulente e moderatore del progetto. Ora, però, la pressione economica e il successo dei prodotti dei designer italiani hanno spronato le imprese ad allearsi. All'inizio, comunque, è stato necessario fare grande opera di persuasione, ricorda il capo di progetto e direttore della Camera del commercio e dell'industria del Vallese Thomas Gsponer: «La sfida principale è stata conciliare filosofie aziendali, mentalità, settori e lingue differenti.»

## Una rete internazionale

Attualmente quattro gruppi di lavoro («souvenir», «camere d'albergo», «mobili per ufficio» e «moduli edilizi» per chioschi, garage, gazebo, ecc.) stanno studiando nuovi prodotti. Il prototipo di un modulo edilizio multifunzionale è stato presentato alla Fiera dell'edilizia di Losanna e ha suscitato grande interesse. Tre progetti potranno essere lanciati sul mercato entro la fine



Prodotti di designer che sono diventati marchi: il «Roo Container» di Kurt Erni, Svizzera, ...

► ... e «Laleggera» di Riccardo Blumer, Italia.

## Tipico Regio Plus

**Il progetto «Design milanese e qualità svizzera dalle Alpi del Vallese»:**

- sfrutta le potenzialità regionali
- si basa sulla cooperazione intrasettoriale
- è innovativo
- ha modalità di procedura che possono essere trasferite ad altre regioni
- concorda con i piani di sviluppo cantonali

## Settori/Gruppi partecipanti:

- amministrazione pubblica
- industria
- artigianato
- formazione

dell'anno. Alcuni designer professionisti del Vallese seguono i gruppi di lavoro mentre gli specialisti dell'Istituto europeo del design (IED) di Milano sono incaricati della supervisione. Gsponer aggiunge: «Per noi è stata una vera fortuna poter cooperare con l'IED, perché così beneficiamo non solo del know-how e delle esperienze degli specialisti dell'IED ma anche dei contatti che ci consentono di instaurare. Ad esempio, ci hanno permesso di accedere alle imprese di design più famose d'Italia, cosa che normalmente sarebbe stata quasi impossibile.» La rete di cooperazione, di cui si possono avvalere i Vallesani, assume così dimensioni internazionali: una condizione assolutamente indispensabile per la conquista di nuovi mercati.

### **Cooperazione anziché isolazionismo**

L'appoggio fornito dagli Italiani, però, non è stato sempre ben accetto dai Vallesani – più propensi a operare autonomamente – come ha rilevato Thomas Gsponer: «A chi piace seguire i consigli di qualcun altro? Ma questo è un atteggiamento che non possiamo più permetterci se vogliamo avere successo. Il mercato esige di più, non si accontenta più della qualità. Oggi i consumatori vogliono prodotti che

non solo funzionino ma che soddisfino anche determinati criteri estetici.» E in questo senso i Vallesani possono fare tesoro dell'esperienza degli Italiani. Anche perché anni fa alcune aziende avevano già tentato di lanciare da sole prodotti di design ma non erano riuscite a creare un'immagine o un marchio all'altezza della situazione. Oggi le cose sono cambiate.

### **Una nuova consapevolezza**

«Gli Italiani hanno capito subito che il design è l'anima di un prodotto», afferma Sandro Comisso, che pure ha studiato all'IED. Egli è ottimista e convinto che questo modello di successo possa essere trasferito anche al Vallese. «L'impegno delle aziende partecipanti è enorme ed esiste un mercato potenziale. Ad esempio, non ha alcun senso andare a vendere nel Vallese souvenir prodotti in Asia. Con il nostro progetto miriamo ad aumentare l'impiego di materiali locali anche in altri settori.» A prescindere dai vantaggi economici che il progetto di cooperazione dovrebbe arrecare, Comisso sottolinea ancora un altro aspetto: «Lo scambio di opinioni e la presentazione comune hanno suscitato una nuova consapevolezza nelle PMI.» Il progetto Regio Plus, quindi, contribuisce anche a rafforzare l'identità regionale.

### **Regio Plus funge da catalizzatore**

Anche Thomas Gsponer è convinto che ben presto il progetto potrà autofinanziarsi. I prodotti «made» e «designed» in Vallese devono però poter essere venduti non solo in Svizzera ma anche all'estero. Si ripongono grandi speranze nella partecipazione alle fiere internazionali. «Sarà il mercato a decidere», afferma Gsponer con grande realismo. Comunque vadano le cose, anche secondo lui il progetto è un «enorme guadagno» per il Vallese. «Regio Plus ha fatto in un certo senso da catalizzatore. Ora cooperiamo ancora più strettamente con l'IED e abbiamo già lanciato numerosi nuovi progetti.» È stato possibile instaurare buoni rapporti soprattutto grazie all'ottima rappresentanza della Camera del commercio e dell'industria del Vallese a Milano. «Lo scambio transfrontaliero ci fornisce preziosi impulsi non solo economici ma anche sociali e culturali.» È proprio questo lo sviluppo regionale secondo Regio Plus. ■

#### **Contatto**

Thomas Gsponer  
Direttore della Camera dell'industria e del commercio del Vallese  
Rue Pré-Fleuri 6  
Casella postale 288  
1951 Sion  
Telefono 027/327 35 35  
E-mail: cvsci@cci.ch

**«Gli Italiani hanno capito subito che il design è l'anima di un prodotto.»**



# Il punto della situazione

**Mentre per i primi progetti il sostegno di Regio Plus è ormai concluso, tanti altri progetti sono ancora in fase di realizzazione. Tre responsabili di progetto tracciano un bilancio provvisorio: quali obiettivi sono stati raggiunti? Che cosa resta da fare?**

## Riserva di biosfere Entlebuch (LU)

### Da regione periferica a regione modello

«La popolazione di Entlebuch vede nella natura intatta non un ostacolo ma un capitale da sfruttare per lo sviluppo della regione. Lo scorso autunno è stata decisa praticamente all'unanimità (cosa che non capita tutti i giorni!) una coraggiosa strategia proiettata nel futuro: in tutti i Comuni quasi il cento per cento degli aventi diritto al voto hanno appoggiato il progetto «Riserva di biosfere» e hanno accettato di versare un contributo pro capite per i prossimi dieci anni. Una decisione che ha fatto scalpore in tutto il Paese e che equivale a un voto di fiducia per il management regionale che negli ultimi due anni ha portato avanti il progetto. Con il suo «sì», la popolazione ha anche accelerato la richiesta di registrazione del progetto presso l'Unesco. Ci si aspetta una risposta nel corso di quest'anno. A Entlebuch il progetto ha già iniziato a dare i suoi frutti. Come organo competente, il management regionale coordina le numerose attività e crea le strutture necessarie.»

**«Con il suo «sì», la popolazione ha anche accelerato la richiesta di registrazione del progetto presso l'Unesco.»**



**Contatto**  
Theo Schnider  
Tel. 041/485 88 55  
E-mail: zentrum@biosphaere.ch  
Internet: www.biosphaere.ch

## Sentiero del grano (VD)

### L'interesse aumenta

«Anche se lentamente, i nostri sforzi di comunicazione cominciano a dare i loro frutti. La regione sta delineando sempre più nettamente i contorni della propria identità e sta diventando sempre più popolare anche grazie al Sentiero del grano. In una prima fase, abbiamo chiarito quali offerte per il tempo libero e quali elementi didattici si possono realizzare lungo questo sentiero. Fortunatamente, si possono già attuare i primi progetti. Per fugare l'iniziale diffidenza nei confronti del nostro progetto, è stato necessario fare un'immane opera di sensibilizzazione presso i più svariati interlocutori, soprattutto alla ricerca di finanziatori. Ma ne è valsa la pena. Le cose sono decisamente migliorate sul piano dell'interesse e della disponibilità a impegnarsi. Ora il progetto è a metà strada. Dovremo riuscire a raggiungere gli obiettivi principali entro il 2003, anno entro il quale vorremmo anche poter eseguire una valutazione.»

**«I nostri sforzi di comunicazione cominciano a dare i loro frutti. La regione sta delineando sempre più nettamente i contorni della propria identità.»**



**Contatto**  
Anne Quillet Razali  
Telefono 026/668 27 03  
E-mail: chdb@bluewin.ch  
Internet: www.lechemindesblés.ch

## Centro geologico Sarganserland-Walensee-Glarnerland (SG/GL)

### Sempre più progetti

«La composizione intercantonale della direzione e del team del progetto ha dimostrato la sua efficacia e ha contribuito a instaurare contatti più stretti fra le regioni. Anche il team del progetto composto da tre persone con una chiara ripartizione delle mansioni ha dimostrato essere una valida soluzione. Così per la maggior parte delle questioni concernenti la geologia, l'industria mineraria, la costruzione di tunnel, le cave di pietra, il turismo attivo e formativo c'è a disposizione un interlocutore ben preparato. Grazie a Regio Plus, è possibile realizzare sempre più progetti. L'organizzazione di congressi internazionali vale la pena sul piano economico e mette in rilievo l'importanza della regione per l'industria mineraria e la geologia. Gli sforzi compiuti fino ad oggi sono stati concentrati prevalentemente sul settore turistico. In futuro, però, anche le industrie estrattive e di trasformazione della pietra e le imprese di costruzione di tunnel dovranno essere meglio integrate.»

**«La composizione intercantonale della direzione ha contribuito a instaurare contatti più stretti fra le regioni.»**



**Contatto**  
David Imper  
Telefono 081/723 59 13  
E-mail: impergeologie@spin.ch  
Internet: www.geopark.ch

Tempo libero e relax nello Zurzibiet (AG)

## Zurzach: non solo terme

Dalla metà degli anni novanta il numero degli abitanti dello Zurzibiet, nel Cantone Argovia, è praticamente rimasto invariato. La chiusura del cementificio Rekingen, avvenuta cinque anni fa, è sintomatica della crisi industriale che ha colpito il distretto di Zurzach, che annovera 23 Comuni. Anche le aziende della lavorazione del legno e l'industria chimica sono in difficoltà. Non si sa, poi, quali conseguenze avrà la liberalizzazione del mercato dell'energia elettrica per le centrali elettriche regionali. In controtendenza, il settore del tempo libero e delle attività ricreative si sta espandendo. Merito soprattutto delle sorgenti termali di Zurzach. Negli ultimi anni, intorno alle terme sono sorti un centro benessere e una clinica di



riabilitazione. E inoltre, questa regione vanta un'offerta turistica variegata: sport acquatici e navigazione sul Reno, cultura all'Abbazia di Wislikofen, piccoli teatri nella storica Kaiserstuhl, sentieri per escursioni a piedi e in bicicletta incastonati in uno splendido paesaggio, e tanto altro ancora. I villaggi perfettamente conservati, il paesaggio relativamente poco industrializzato e gli edifici storici fanno dello Zurzibiet una regione interessante dal punto di vista turistico. A parte la località termale di Zurzach, le altre offerte sono conosciute solo a livello regionale e inoltre vengono pubblicizzate l'una indipendentemente dall'altra. I responsabili del progetto vogliono cambiare le cose e far conoscere la regione a livello nazionale come meta ideale per il tempo libero e il relax. Per questo motivo, si vuole ampliare e coordinare l'offerta esistente per poi lanciarla sul mercato nell'ambito di un progetto comune. Dopodiché, la regione tornerà ad essere interessante anche come luogo dove vivere e lavorare.



### Contatto

Martin von Känel  
Telefono 056/210 45 50  
E-mail: m.vonkaenel@scheidegger-baden.ch

Pfyn-Finges – una regione da vivere e da scoprire (VS)

## Valorizzare la natura e il turismo

Il comprensorio di Pfyn-Pfynwald vanta uno dei più bei paesaggi naturali e culturali della Svizzera. Con questo progetto, che soddisfa i criteri dell'agenda 21, si mira a uno sviluppo che tenga conto in ugual misura degli interessi economici, ecologici e sociali della regione. Natura e paesaggio vanno valorizzati, ovvero devono essere più curati e, se necessario, ripristinati tenendo conto degli interessi dell'agricoltura e della silvicoltura e nello stesso tempo promovendo un turismo di alto livello qualitativo e non di massa. I responsabili del progetto, ad esempio, vogliono canalizzare maggiormente i flussi di visitatori per proteggere il territorio da un eccessivo sfruttamento. Per la popo-

lazione locale, il Pfynwald deve rappresentare soprattutto un'area ricreativa non lontana da casa. Negli ultimi anni, nei Comuni intorno al Pfynwald sono state sviluppate tante idee su come valorizzare il territorio. Ma si è capito subito che le iniziative individuali hanno poche probabilità di successo. Grazie al progetto di Regio Plus, ora i diversi gruppi d'interessi collaborano e coordinano i loro sforzi. Fra le altre cose, si

prevede di allestire biotopi e sentieri didattici, organizzare seminari e studi di scienze naturali, costruire un centro naturale, adottare misure per preservare la varietà della flora e della fauna, e tanto altro ancora.

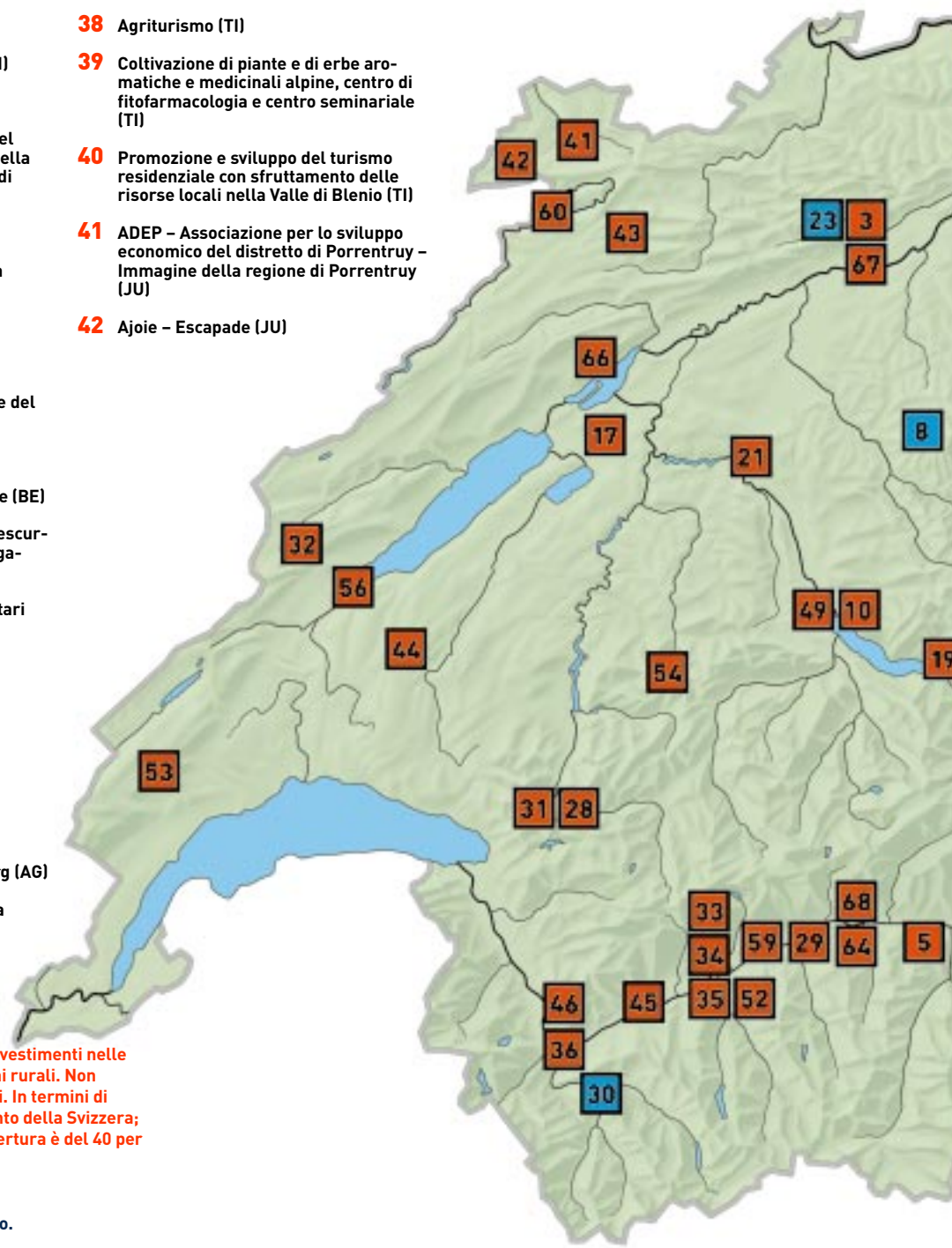
### Contatto

Paul Metry  
Telefono 027/932 32 10  
E-mail: areaplan@rhone.ch  
Internet: www.Pfyn-Finges.ch

Pfynwald: misure per preservare la varietà della fauna.



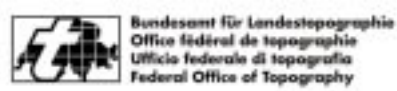
- 1 Regione modello Göschenen – Un futuro per l'uomo e la montagna (UR)
- 2 Centro d'incontri Hämikerberg (LU)
- 3 Borsa di servizi Thal (SO)
- 4 Marketing regionale SA «Regione dell'Appenzello – tutta salute» (AR)
- 5 Villaggio delle betulle di Bürchen (VS)
- 6 Naturalmente dai Grigioni (GR)
- 7 Turgovia in bici (TG)
- 8 Sentiero frontaliero nella regione del Napf (BE)
- 9 Progetto ecologico Nordbünden (GR)
- 10 SimmeSaaneSee – Bike & Fun nell'Oberland bernese (BE)
- 11 Commercializzazione di specialità lattiero-casearie provenienti dalla regione di montagna zurighese (ZH)
- 12 Marketing locale Fricktal (AG)
- 13 Progetto pilota per l'uso agricolo del calore perduto dai gas di transito della stazione di compressione gassosa di Ruswil (LU)
- 14 Entlebuch: riserva di biosfere (LU)
- 15 Promozione dell'integrazione della medicina classica e della medicina naturale (AR)
- 16 Organizzazione di vendita Vivonda Surselva (GR)
- 17 Turismo e agricoltura nella regione del Seeland – TouLaRe (BE)
- 18 Il cammino di San Giacomo (LU)
- 19 Pellegrinaggi nell'Oberland bernese (BE)
- 20 Via Spluga – sentiero culturale ed escursionistico Thusis-Passo dello Spluga-Chiavenna (GR)
- 21 Vendita regionale di generi alimentari Berna (BE)
- 22 Marketing locale Sopraselva (OW)
- 23 Promozione Thal (SO)
- 24 Centro servizi Briga-Glis (VS)
- 25 Centro geologico Sarganserland-Walensee-Glarnerland (SG)
- 26 Trekking in Svizzera
- 27 Officina della Valle di Schenkenberg (AG)
- 28 Pays d'Enhaut: marchio di garanzia regionale (VD)
- 29 Vetrina di prodotti agricoli e Centro di percezione sensoriale – Sensorama (VS)
- 30 Il cesto di prodotti di Entremont (VS)
- 31 Espace Ballon (VD)
- 32 Per un'iniziativa pubblicitaria concertata a favore dei prodotti agricoli del Giura vodese (VD)
- 33 InfoWallis (VS)
- 34 Natura- Agricoltura – Turismo NAT (VS)
- 35 Promozione della professione e dei servizi di accompagnatore in montagna (VS)
- 36 ACE-HYDRO, Martigny (VS)
- 37 Valorizzazione della castagna nella Svizzera italiana (TI)
- 38 Agriturismo (TI)
- 39 Coltivazione di piante e di erbe aromatiche e medicinali alpine, centro di fitofarmacologia e centro seminariale (TI)
- 40 Promozione e sviluppo del turismo residenziale con sfruttamento delle risorse locali nella Valle di Blenio (TI)
- 41 ADEP – Associazione per lo sviluppo economico del distretto di Porrentruy – Immagine della regione di Porrentruy (JU)
- 42 Ajoie – Escapade (JU)
- 43 Sviluppo di Bellelay – Sfruttamento di un centro pluridisciplinare (BE)
- 44 Sentiero del grano (VD)
- 45 Villaggio del libro St. Pierre-Pierre-de-Clages (VS)
- 46 Sentiero biblico St. Maurice (VS)
- 47 Parco di ricerca naturale Schwägalp/Säntis (AR)
- 48 Rete di cooperativa Braunwald (GL)
- 49 Piazza del mercato TIP (BE)
- 50 Sentiero Necki (SG)
- 51 Ospitalità alla Cäsar Ritz (VS)
- 52 Design milanese e qualità svizzera dalle Alpi del Vallese (VS)



**Nell'ambito di validità di Regio Plus rientrano tutte le regioni montane in conformità della Legge sull'aiuto agli investimenti nelle regioni montane come pure altre regioni rurali. Non rientrano né città né agglomerati urbani. In termini di superficie, Regio Plus copre l'80 per cento della Svizzera; in termini di popolazione il grado di copertura è del 40 per cento.**

Progetti segnati in blu: sostegno finanziario Regio Plus concluso.

Riprodotta con l'autorizzazione dell'Ufficio federale di topografia (BA013373)



**53** I boschi dell'Alto Giura vodese (VD)

**54** Attorno allo Schwarzsee (FR)

**55** Micro Center Central-Switzerland (OW)

**56** Sviluppo del turismo rurale nel Canton Vaud (VD)

**57** Brain-tec – Business & Training Network (VS)

**58** Centro artigianale e di servizi Goms (VS)

**59** VALVISION – Vetrina del Vallese (VS)

**60** Parco naturale regionale del Doubs (JU)

**61** Centro servizi informazioni e ospitalità in Alto Vallese (VS)

**62** Gestione delle acque per insediamenti efficaci (LU)

**63** Tempo libero e relax nella regione di Zurzi (AG)

**64** Pfyn-Finges: una regione da vivere e da scoprire (VS)

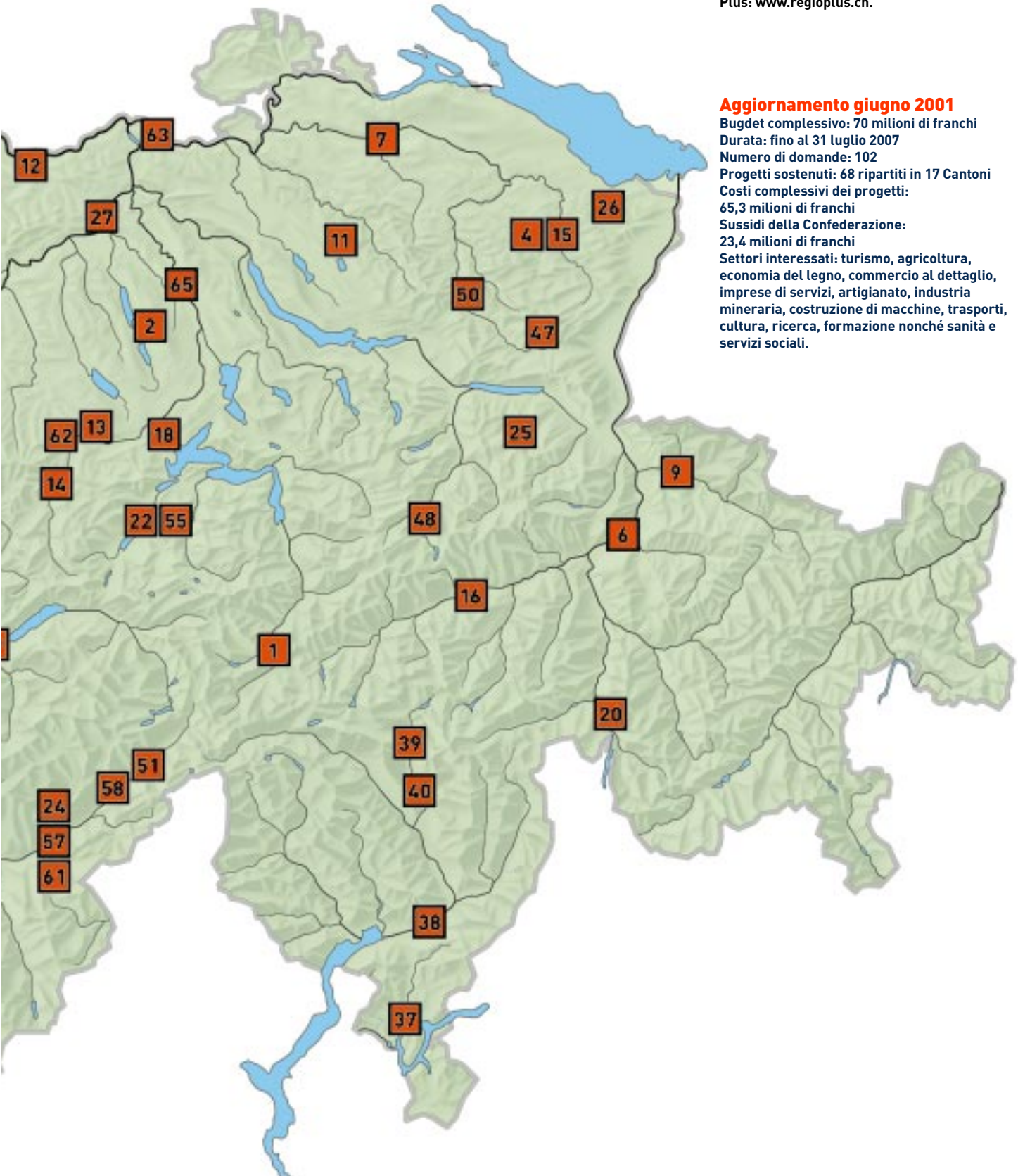
**65** Freiamt à la carte (AG)

**66** Parco regionale del Chasseral (BE)

**67** Città virtuale Thal-Gäu-Oberaargau (SO)

**68** Castello Leuk (VS)

Troverete informazioni dettagliate sulla direzione e i costi dei progetti assieme agli indirizzi di riferimento nel sito Web Regio Plus: [www.regioplus.ch](http://www.regioplus.ch).



### Aggiornamento giugno 2001

Budget complessivo: 70 milioni di franchi

Durata: fino al 31 luglio 2007

Numero di domande: 102

Progetti sostenuti: 68 ripartiti in 17 Cantoni

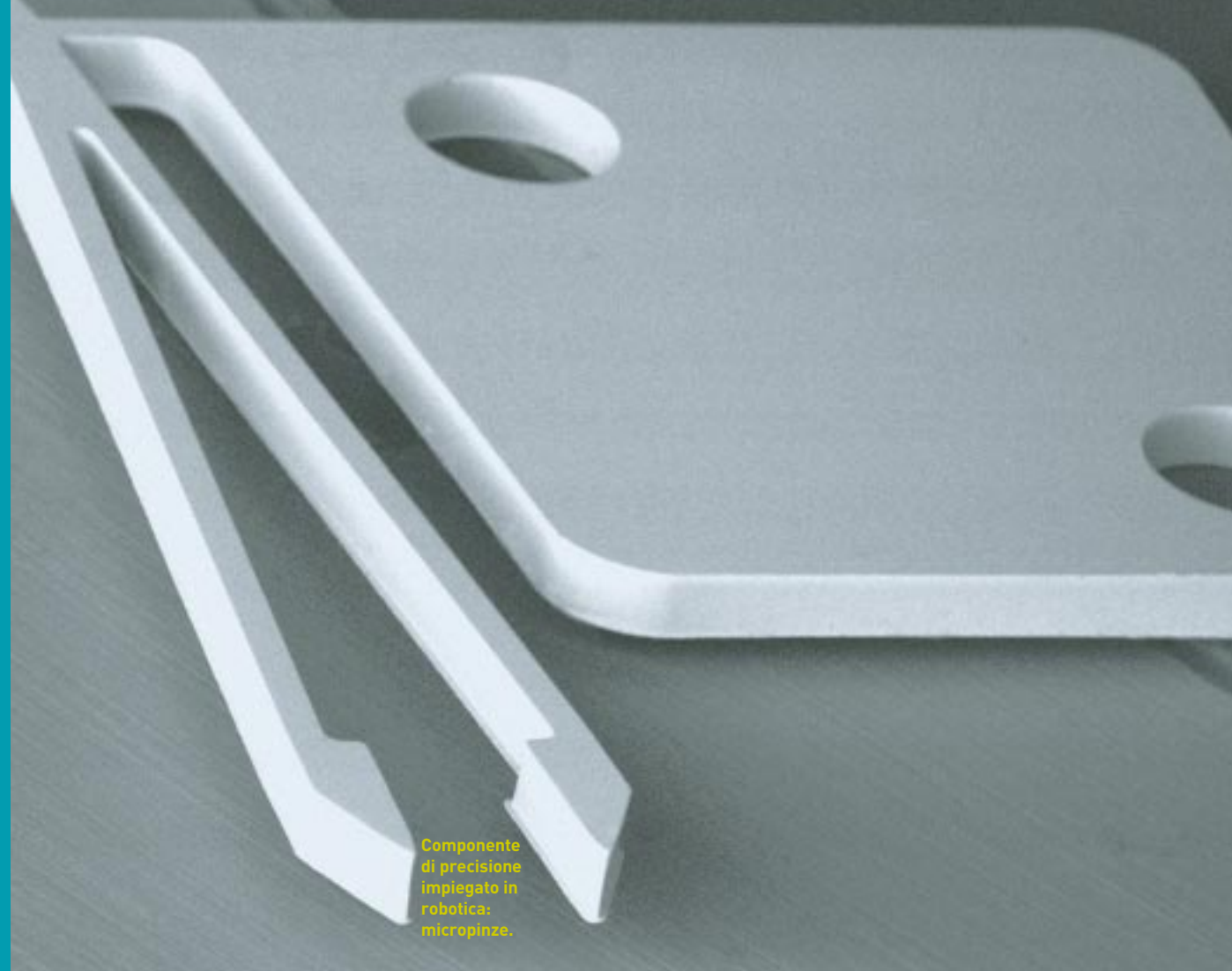
Costi complessivi dei progetti:

65,3 milioni di franchi

Sussidi della Confederazione:

23,4 milioni di franchi

Settori interessati: turismo, agricoltura, economia del legno, commercio al dettaglio, imprese di servizi, artigianato, industria mineraria, costruzione di macchine, trasporti, cultura, ricerca, formazione nonché sanità e servizi sociali.



Componente di precisione impiegato in robotica: micropinze.

# Grandi progetti nella «micro valley»

**I progetti Regio Plus nel settore dell'alta tecnologia sono ancora un'eccezione. L'avvio molto promettente del «Micro Center Central-Switzerland» (MCCS) ad Alpnach (OW) potrebbe però spronare altre regioni a lanciare iniziative analoghe. Il successo di questo progetto è stato possibile solo grazie alla cooperazione di amministrazione pubblica, economia privata e istituti di formazione. Ancora una volta si è dimostrato che per superare i problemi strutturali di una regione si devono unire le forze, senza peraltro sacrificare gli interessi individuali. Ne è una prova l'MCCS.**

**I**l delegato del Consiglio di amministrazione del Micro Center Central-Switzerland (MCCS) Rudolf O. Friederich è soddisfatto. A circa un anno dalla fondazione dell'MCCS, nel laboratorio di ricerca del Centre Suisse d'Electronique et de Microtechnique S.A. di Alpnach lavorano già dodici scienziati. Inoltre, sono già state avviate trattative con le aziende per la realizzazione di nuovi insediamenti e la costituzione di nuove imprese. «Per un progetto che ha ancora dieci anni davanti a sé, i risultati sono molto promettenti anche se, naturalmente, c'è ancora molto da fare», afferma Friederich. Anche le sue previsioni per il futuro sono ottimistiche, poiché la domanda di microcomponenti ad alte performance da parte dell'industria è desti-

### Tipico Regio Plus

**Il progetto «Micro Center Central-Switzerland»:**

- **assicura e crea posti di lavoro altamente qualificati**
- **promuove lo scambio di informazioni e di esperienze**
- **è esemplare per la cooperazione di gruppi di interesse diversi**
- **appoggia la trasformazione strutturale**
- **aumenta il valore aggiunto regionale**

**Settori/gruppi partecipanti**

- **Vari settori dell'industria**
- **Artigianato**
- **Scienza**
- **Amministrazione pubblica**
- **Istituti di formazione**

nata a crescere in modo esponenziale. Soprattutto perché i costi di produzione diminuiranno drasticamente. Vi è poi un forte bisogno di ricerca e sviluppo (R&S). Sono pochissime, però, le piccole imprese e le aziende in fase di fondazione che possono permettersi una propria divisione R&S. Sul mercato globalizzato, oggi l'industria dipende più che mai dal contatto con gli istituti scientifici. Ed è proprio qui che si colloca il progetto dei Cantoni della Svizzera centrale.

### Posti di lavoro di alta qualità per la regione

Uno degli obiettivi dell'MCCS è creare un centro di competenza R&S nel settore della microtecnologia. Con i

fondi dell'industria e dei Cantoni si è riusciti ad acquisire il Centre Suisse d'Electronique et de Microtechnique (CSEM), con sede a Neuchâtel, e ad aprire un centro di ricerca ad Alpnach. In questo centro si dovranno soprattutto condurre ricerche nel settore della microrobotica e sviluppare soluzioni applicative. Il CSEM funge da piattaforma per lo scambio di know-how e promuove lo scambio di esperienze fra le aziende e i centri di ricerca regionali. In questo modo non si favorisce solamente la competitività delle aziende esistenti ma si consente anche alla Svizzera centrale di diventare una regione di competenza per la tecnologia dei microsistemi. «Avremo così l'opportunità di creare posti di lavoro di alta qualità. Malgrado la carenza di forza lavoro qualificata, per il CSEM di Obvaldo siamo riusciti a mettere insieme in pochissimo tempo un'équipe di scienziati altamente qualificati. Alcuni di loro aspettavano da tempo un'occasione come questa per far ritorno nella loro regione. Il progetto quindi contribuisce anche a frenare l'esodo dei giovani che desiderano lavorare in campo tecnico-scientifico», ribadisce Friederich. A lungo termine, si prevede che il CSEM potrà offrire 40 posti di lavoro.

### Vantaggi per tutti i partecipanti

Con l'MCCS, nella Svizzera centrale nasce un cluster di industrie che può contribuire a risolvere i problemi strutturali della regione. Già alcuni anni fa si era giunti alla conclusione che per dare un futuro all'industria in questa regione a vocazione agricola occorreva cambiare orientamento. Rudolf O. Friederich aggiunge: «Sin dall'inizio è stato chiaro che avremmo potuto compiere questo sforzo solamente con la cooperazione dell'economia privata e dell'amministrazione pubblica. Abbiamo dunque cercato di acquisire promotori in svariati settori. Ora il progetto è finanziato da tutti i Cantoni della Svizzera centrale. E aziende che in parte sono concorrenti sul mercato del lavoro e delle vendite adesso, grazie all'MCCS, portano avanti insieme la promozione economica e strutturale.» Negli ultimi anni è stato anche possibile eliminare le classiche paure «del primo contatto». Attualmente sono in corso i progetti di cooperazione più svariati fra industria, università, istituti tecnici superiori e professionali e autorità svizzeri e stranieri.

### Regio Plus fa da apriporta

All'inizio, però, non tutti hanno dimostrato la stessa disponibilità a cooperare e i responsabili del progetto hanno dovuto fare opera di convincimento. Proprio in questa fase l'appoggio di Regio Plus ha dimostrato di essere particolarmente prezioso, come ci racconta Rudolf O. Friederich. «A prescindere dall'aspetto finanziario, l'appoggio della Confederazione ci dà soprattutto credibilità e ci aiuta ad aprire molte porte. Alla fine siamo riusciti a far capire che dalla cooperazione traggono vantaggio un po' tutti.»

### Il fattore chiave delle risorse personali

Dopo aver dato vita all'istituto di ricerca, all'MCCS si stanno preparando i prossimi passi. Primo fra tutti, un'offensiva sul fronte del perfezionamento. Per consentire alla nuova industria della Svizzera centrale di prosperare occorrono professionisti e specialisti qualificati. E non ce ne sono mai abbastanza. Le risorse personali sono un fattore chiave, perché la regione è interessante per le imprese solo se il know-how si trova già sul posto. E poi, il settore della formazione deve offrire anche condizioni quadro favorevoli per permettere alla nuova industria di essere all'avanguardia nel settore della ricerca e dello sviluppo. Nei loro programmi didattici le scuole professionali e tecniche devono quindi inserire anche la tecnica per microsistemi. Nel contempo occorre creare altre possibilità di perfezionamento professionale.

«Non vogliamo solo trasformare il Cantone Obvaldo in una Micro Valley di fama internazionale ma anche consentire alla microtecnologia di affermarsi in tutta la Svizzera centrale, operando così un riposizionamento della regione», dice Rudolf O. Friederich parlando di quello che è l'obiettivo a lungo termine. Se la cooperazione fra tutti i partecipanti continuerà a funzionare così bene, nei prossimi anni questo ambizioso progetto potrebbe diventare realtà. Ad ogni modo, si è partiti col piede giusto. ■

#### Contatto

**Micro Center Central-Switzerland AG**  
**Dott. Rudolf O. Friederich**  
**Delegato del Consiglio di amministrazione**  
**Casella postale 730**  
**6062 Sarnen**  
**Telefono 041/661 18 20**  
**Fax 041/661 18 21**  
**E-mail: rudolf.o.friederich@bluewin.ch**  
**Internet: www.mccs.ch**

# Mobilità transfrontaliere

Le regioni transfrontaliere rappresentano un caso speciale nella pianificazione dei trasporti. Per loro, Interreg si rivela un vero e proprio toccasana. Ma anche l'Unione europea, col suo programma di sviluppo, punta a migliorare l'infrastruttura dei trasporti. Così, con la benedizione della massima autorità europea, gli sforzi d'integrazione regionali ricevono slancio e improvvisamente ottengono più ascolto a livello nazionale. Interreg IIA ha dato il via a parecchi progetti transnazionali in materia di trasporti. Nella regione del lago di Costanza, con il progetto «Bodan-Rail 2020», ci si prepara a mettere a punto un'interessante offerta ferroviaria transnazionale; a Basilea, con lo «Studio trinazionale sui trasporti della regione del Reno superiore», si stanno chiarendo le riserve di capacità nel campo delle infrastrutture di trasporto regionali; e, infine, nella regione frontiera svizzero-italiana sorgerà una «stazione ferroviaria comune Como-Chiasso», a tutto vantaggio del trasporto internazionale di persone e merci.



# iera uguale progresso

**L'**integrazione europea va avanti e porta con sé tante novità fra cui la soppressione dei controlli alle frontiere fra gli Stati membri dell'UE. Quando improvvisamente diventa così facile attraversare il confine, pare che lo si faccia anche più volentieri. E soprattutto più spesso. Alcuni studi hanno dimostrato che, dopo aver soppresso i controlli, il traffico transfrontaliero è quasi triplicato. Purtroppo, però, nelle regioni interessate l'infrastruttura dei trasporti è rimasta praticamente la stessa. E inevitabilmente il traffico su strada è giunto quasi al collasso perché i trasporti pubblici dei singoli Paesi, organizzati – quando lo sono – solamente a livello regionale, si fermano ai rispettivi confini nazionali.

## **Bodan-Rail 2020: un'offerta ferroviaria interessante per la vasta regione del lago di Costanza**

Dunque, nella regione del lago di Costanza c'è molto da fare. È questa la conclusione cui sono giunti i responsabili dei trasporti di Germania, Austria, Principato del Liechtenstein e Svizzera. Parallelamente a una crescente permeabilità dei confini nazionali, gli addetti ai lavori prevedono un aumento del traffico al quale l'attuale infrastruttura delle rispettive regioni non è in grado di far fronte; perciò, aumenteranno gli ingorghi, il rumore e l'inquinamento atmosferico. Ma ci sono anche altri motivi per cui varrebbe la pena sottoporre l'attuale infrastruttura dei trasporti a una visione transnazionale generale.

Con i suoi quattro milioni di abitanti, la regione del lago di Costanza ha delle notevoli potenzialità economiche. Qui si trovano una trentina di città delle dimensioni di Frauenfeld, Lindau o Dornbirn. Ma la rete dei trasporti è assolutamente carente rispetto a quella

di altre regioni con la stessa densità di popolazione situate nell'entroterra di altri Paesi. L'offerta ferroviaria è modesta, non coordinata con quella oltre confine, e i collegamenti IC o EC sono davvero pochissimi. Tutti questi aspetti rappresentano un ostacolo per lo sviluppo economico.

In una situazione del genere, come si può sviluppare un piano d'infrastruttura che tenga conto della crescente integrazione delle regioni frontaliere nel territorio del lago di Costanza e della loro importanza come spazio economico?

## **Sfumare i confini nazionali**

La risposta alla domanda di cui sopra è che ciò può essere fatto considerando la situazione di partenza come se non esistessero i confini nazionali, ovvero con la cooperazione transnazionale. E così, nell'estate del 1997, nella regione del lago di Costanza le parti interessate hanno lanciato il progetto «Bodan-Rail 2020» perseguendo tre obiettivi principali:

1. A medio termine, netto miglioramento dell'offerta ferroviaria per il trasporto di persone fra le città medio-grandi della regione «Reno alpino-lago di Costanza-Alto Reno» e per gli spostamenti verso le grandi città (Stoccarda, Zurigo, Monaco).
2. Collegamento della Svizzera orientale alla rete ferroviaria tedesca ad alta velocità.
3. Miglioramento del collegamento della Germania meridionale e del Vorarlberg all'asse transalpino svizzero ad alta velocità (NFTA).

Per far sì che queste richieste trovino ascolto presso chi di competenza, è necessario unire le forze e creare un vasto consenso riguardo all'offerta auspicata nei trasporti pubblici della regione del lago di Costanza. Tanto più che in parte gli interessi regionali coincidono con quelli nazionali.



Riguardo al progetto «Bodan-Rail 2020», vale quindi la pena notare che i responsabili del progetto si sono proposti di giungere, attraverso un continuo processo di consultazione su proposte di interventi, a conclusioni di carattere politico. Il loro lavoro si è basato su studi conclusi e altri ancora in corso che sono stati riassunti in un tutto unico e coerente. Nonostante il suo orientamento a lungo termine, il progetto offre anche le basi necessarie per prendere decisioni a medio termine. Tutti gli studi saranno conclusi entro la metà del 2001.

### Uno studio multimodale sui trasporti per la regione del Reno superiore

La situazione di partenza del progetto «Studio multimodale sui trasporti nella regione del Reno superiore» è del tutto diversa eppure per certi versi simile a quella del progetto «Bodan-Rail 2020». Dietro questo titolo insolito c'è un progetto che chiarirà ai responsabili quali riserve di capacità ha la regione del Reno superiore a livello di trasporti su strada, rotaia, nonché per via d'acqua e d'aria.

Diversamente dalla regione del lago di Costanza, nella regione del Reno gli abitanti e l'economia possono contare su una fitta ed efficiente rete di trasporti. Tuttavia, in passato, il bisogno di impianti di trasporto è sempre cresciuto un po' più in fretta degli impianti stessi. Oggi la richiesta di ulteriori infrastrutture di trasporto è sempre più in conflitto con la qualità della vita auspicata dalla gente. Inoltre, dovunque ci si giri, l'amministrazione pubblica è afflitta da difficoltà finanziarie. Tutto ciò ha indotto a ritenere che solo uno studio transnazionale sulla situazione dei trasporti nell'intera regione possa far intravedere a questo territorio una soluzione ai problemi di trasporto di persone e merci.

Nell'ambito del loro studio multimodale sui trasporti, i partner tedeschi, francesi e svizzeri partecipanti al progetto stanno minuziosamente esaminando la situazione dei trasporti nella regione del Reno superiore. Il loro obiettivo è quello di:

- farsi un quadro completo dell'attuale situazione del trasporto di persone e merci nella regione del Reno superiore;
- tracciare scenari plausibili per il periodo 2015 – 2020;
- emanare raccomandazioni su come poter far fronte alla futura domanda

di trasporto di persone e merci tenendo conto dei flussi di traffico transnazionale.

Il progetto è stato avviato nel 1998 e si articola in tre fasi. Dalla prima fase, che si è ampiamente conclusa, sono scaturiti una descrizione dettagliata dei flussi di trasporto di persone e merci nella regione del Reno superiore e vari punti di vista circa le interrelazioni fra la situazione socio-economica della regione e la domanda a livello di trasporti. Nella seconda fase, in base ai dati di cui sopra, sono stati tracciati degli scenari che riguardano la domanda e l'offerta del trasporto di persone e merci nella regione del Reno superiore, ammettendo che vengano attuate svariate misure di politica dei trasporti e diverse varianti nel potenziamento dell'infrastruttura. Questi scenari illustrano il carico delle diverse reti di trasporto, i costi di costruzione delle nuove infrastrutture e l'impatto che tutto ciò avrà sull'ambiente. Nella terza fase, che dovrebbe concludersi nell'autunno di quest'anno, verranno elaborate proposte concrete per risolvere il problema della domanda di trasporto di persone e merci nella regione del Reno superiore.

### «Stazione ferroviaria internazionale comune Como-Chiasso»

La stazione ferroviaria internazionale comune Como-Chiasso dovrebbe migliorare i servizi ferroviari sia a livello regionale che a livello internazionale: nel primo caso, per quanto riguarda soprattutto il trasporto di persone; nel secondo caso, invece, per quanto riguarda sia il trasporto di persone che il trasporto di merci. Questo progetto può contare su un vasto consenso e precisamente sull'impegno dei comuni di Como e di Chiasso, delle società ferroviarie FFS, FS e FNM, del Canton Ticino, della Regione Lombardia, delle cerchie economiche e delle associazioni private.

L'idea di realizzare una stazione ferroviaria internazionale comune nella regione frontaliere di Como-Chiasso è nata in seguito ai notevoli cambiamenti verificatisi nel sistema dei trasporti e all'opinione che, potenziando i trasporti pubblici regionali transnazionali, si potrebbe sfruttare meglio il potenziale economico della regione. Col loro progetto, i promotori della stazione ferroviaria comune perseguono quindi diversi obiettivi a vari livelli:

- riguardo al trasporto internazionale

di persone, la stazione ferroviaria comune ridurrà i tempi di percorrenza (ad esempio, di dodici minuti sulla linea Zurigo-Milano);

- riguardo al trasporto di merci, presso la stazione ferroviaria comune di Como-Chiasso sorgeranno degli impianti logistici che garantiranno il perfetto funzionamento dei trasporti combinati rotaia-strada – il tutto in vista della nuova trasversale alpina svizzera;
- riguardo al trasporto regionale di persone, la stazione diventerà un nodo ferroviario dotato di interessanti collegamenti regionali e interregionali.

I responsabili del progetto cercheranno di raggiungere i loro obiettivi in tre fasi: la prima fase è dedicata alle misure urgenti, la seconda fase prevede un piano a medio termine fino al 2005, mentre la terza fase è a lungo termine e si concluderà nel 2010. Per tutte e tre queste fasi, sono state definite delle misure atte a migliorare l'infrastruttura e il funzionamento delle ferrovie. Contemporaneamente verranno condotti diversi studi. Secondo le previsioni dei responsabili del progetto, nel 2010 gli abitanti e l'economia della regione potranno contare su un impianto di alto livello, modernamente attrezzato per il trasporto di persone e merci. Poiché parallelamente alla realizzazione di questa stazione ferroviaria, le società ferroviarie interessate potenzieranno le rispettive reti ferroviarie regionali, l'aeroporto internazionale di Milano-Malpensa sarà direttamente raggiungibile da Como-Chiasso. Ci sarà anche un collegamento con Varese, la seconda città della regione per grandezza dopo Como.

Rispondendo a un'interpellanza del Consigliere nazionale ticinese Meinrado Robbiani sul futuro della stazione ferroviaria di Chiasso, alla fine di agosto dello scorso anno, il Consigliere federale ha dichiarato, fra le altre cose, che Chiasso gode di una buona posizione come terminale dei trasporti combinati e che una rete metropolitana nella regione Insubrica potrebbe dare nuovo slancio a Chiasso. Tuttavia, gli impulsi essenziali per sfruttare queste opportunità dovrebbero provenire dalla regione stessa. E a questo proposito, non dovrebbero esserci proprio problemi, come dimostra il progetto Interreg «Stazione ferroviaria comune Como-Chiasso». ■



# Interreg: un'opportunità per coordinare la poli- tica dei trasporti

La mobilità è uno degli aspetti che caratterizzano la società moderna. I trasporti su rotaia e su strada hanno assunto proporzioni notevoli. La parte del leone, però, non spetta al traffico di transito bensì ai trasporti «di casa nostra». Alcuni studi attestano che nelle regioni frontaliere questi ultimi cresceranno massicciamente in funzione della «permeabilità» delle frontiere nazionali. Un caso per Interreg, dunque? **Pierre Strittmatter**, esperto di pianificazione del territorio e direttore tecnico del progetto Interreg «Bodan-Rail 2020», crede effettivamente che ci sia spazio per nuovi progetti Interreg, ad esempio per operare un'integrazione internazionale delle pianificazioni dei trasporti.



**A**ll'inizio di quest'anno, a Berna sono stati presentati i risultati del programma nazionale di ricerca 41 «Trasporti e ambiente». Nel loro bilancio gli esperti sono giunti alla conclusione che la politica dei trasporti richiede misure d'intervento più incisive per impedire la formazione di ingorghi, impatti negativi sull'ambiente e carenze di varia natura, nonostante le crescenti esigenze di mobilità. Gli esperti richiedono anche una presenza più attiva della Svizzera nell'ambito della politica dei trasporti internazionale. Il programma Interreg offre possibilità di questo tipo?

Indubbiamente ha senso cercare di migliorare l'intesa internazionale in materia di trasporti. In questo contesto, i programmi Interreg dell'UE sono un presupposto eccellente per meglio integrare in ambito internazionale le pianificazioni dei trasporti cui fino ad oggi è stata data un'impronta nazionale.

Tuttavia, vorrei richiamare l'attenzione su un equivoco profondamente radicato: l'opinione pubblica continua a dare la colpa di tutto al traffico di transito, malgrado da tempo sia stato dimostrato che è il cosiddetto traffico «di casa nostra» – ovvero il traffico nazionale e quello il cui punto di partenza e di arrivo è la Svizzera – ad essere il principale responsabile dell'aumento della frequenza dei trasporti. Un fenomeno che vale per ogni città, paese e regione, ad eccezione forse di alcune regioni vicine ai grandi assi di transito come il Gottardo.

Per Interreg è molto interessante la notevole incidenza del traffico domestico sul traffico complessivo. Vari studi hanno dimostrato che nel momento in cui non ci saranno più le frontiere nazionali sarà il traffico transfrontaliero a crescere di 2,5 volte e non il traffico di transito. Se nelle regioni frontaliere non si terrà conto di questo scenario nella pianificazione delle infrastrutture di trasporto regionali, con l'aumento della «permeabilità» delle frontiere, ci si dovrà aspettare il collasso dei trasporti. Occorre quindi considerare le infrastrutture di trasporto nella regione interessata nella loro globalità. E Interreg è un valido strumento in questo senso.

**«I programmi Interreg dell'UE sono un presupposto eccellente per meglio integrare in ambito internazionale le pianificazioni dei trasporti cui fino ad oggi è stata data un'impronta nazionale.»**

**Quali sono le priorità di cui tenere conto nella collaborazione con i Paesi limitrofi nel campo dei trasporti?**

Innanzitutto si tratta di coordinare le offerte dei trasporti pubblici. Questo è uno degli aspetti principali del progetto Interreg «Bodan-Rail 2020» nella regione «Reno alpino- Lago di Costanza – Alto Reno». Sarà possibile creare offerte di trasporto veramente interessanti solo se i sistemi degli orari verranno coordinati a livello internazionale. In secondo luogo, si tratta di coordinare le misure di potenziamento dei trasporti pubblici e del traffico privato motorizzato. Considerati i modesti mezzi che abbiamo a disposizione, non ha senso potenziare nella stessa misura strade e ferrovie parallele. Dove è possibile creare un'eccellente offerta di servizi ferroviari, si dovrebbe poter limitare il potenziamento delle infrastrutture stradali e viceversa.

**A livello di pianificazione del territorio esistono conflitti di interessi che ci impediscono di intensificare la collaborazione con i nostri vicini europei per quanto concerne la politica dei trasporti?**

Ce ne sono tanti: ognuno vorrebbe avere tutti i vantaggi per sé e lasciare gli svantaggi agli altri. Si tratta, dunque, di trovare un consenso anche oltre le frontiere nazionali. La pianificazione del territorio serve proprio a risolvere questi conflitti di interessi.

La cosa, però, non sembra essere così semplice. Al convegno tenutosi a Berna gli esperti hanno ricordato che in Svizzera occorre coordinare meglio l'ordinamento del territorio con i trasporti. In altre parole: nuovi insediamenti, posti di lavoro e infrastrutture per il tempo libero devono trovarsi in luoghi facilmente raggiungibili.

Oggi nessuno mette più in discussione seriamente questo aspetto. È da almeno un paio di decenni che noi pianificatori del territorio lo richiediamo. Purtroppo, però, alla teoria non sono ancora seguiti molti fatti. Quando si riscontrava un'interrelazione fra ordinamento del territorio e trasporti, l'insediamento seguiva l'asse dei trasporti. Mi riferisco ai centri di distribuzione e ai centri commerciali sorti nei pressi delle uscite autostradali. Questo

## Quando la mobilità è sostenibile?

Uno sviluppo è definito sostenibile quando soddisfa le esigenze della generazione di oggi senza limitare le possibilità di soddisfare le esigenze delle generazioni di domani. Ciò significa che la società deve soddisfare le proprie esigenze economiche – mobilità inclusa – rispettando nel contempo i limiti dell'impatto ambientale e tenendo conto della compatibilità sociale.

Nell'ambito del programma di ricerca nazionale 41 «Trasporti e ambiente» sono stati sviluppati criteri concreti e 28 indicatori per valutare la sostenibilità di una politica dei trasporti. Il programma di ricerca ha anche chiarito che in molti casi il concetto di sostenibilità non può risolvere i conflitti di interesse fra economia, ambiente e società ma contribuisce a metterli in luce e a discuterli con maggiore trasparenza.

I principali risultati del programma di ricerca NFP41 sono riassunti nelle 40 pagine dell'opuscolo intitolato «Mobilità sostenibile». Questa pubblicazione costa 9 franchi e può essere richiesta indicando il numero di ordinazione 801.700i a: UFCL/UCFSM, 3003 Berna, fax ++41 (0)31 325 50 58; e-mail: [verkauf.zivil@bbl.admin.ch](mailto:verkauf.zivil@bbl.admin.ch)

Troverete ulteriori informazioni sul programma di ricerca nazionale «Trasporti e ambiente» anche al sito: [www.nfp41.ch](http://www.nfp41.ch)

ha provocato una dispersione degli insediamenti e comportato un ulteriore aumento del traffico. Fino ad oggi non si può certamente parlare di ruolo prioritario della pianificazione urbanistica e di «ruolo servente» dei trasporti.

**Si può prevedere la fine di questo sviluppo errato?**

Dopo che anche i pianificatori e i politici che da questi si fanno consigliare hanno incominciato ad averne fin sopra i capelli dei problemi del traffico, ci si è convinti che non è possibile tenere sotto controllo la continua crescita dei trasporti senza che disposizioni in materia di ordinamento del territorio intervengano sulla mobilità. Occorre creare centri ben strutturati, operare un'urbanizzazione verso il centro oppure promuovere i trasporti pubblici. Da tempo i piani direttori cantonali mirano a coordinare fra loro insediamenti e trasporti. Numerosi Comuni



**«Perché mai la gente dovrebbe cambiare, se non esiste una rete di trasporti pubblici transfrontaliera interessante?»**

hanno riconosciuto questa interrelazione e le pianificazioni locali sono state adeguate di conseguenza.

Ma purtroppo, nei decenni dopo la seconda guerra mondiale, in Svizzera sono stati fatti così tanti errori sul piano della politica degli insediamenti che questo riconoscimento tardivo del problema avrà effetti solo marginali ancora a lungo. Fra gli obbrobri più gravi rientra, ad esempio, l'intera rete stradale nazionale, pianificata e costruita senza essere stata prima coordinata con un piano di ordinamento del territorio.

Inoltre, si verificano tuttora molti «incidenti di percorso» per cui, per interesse di parte, capita che le autorità sostengano ubicazioni inadeguate tramite interventi di zonizzazione. E per finire, cito ancora le «vere» difficoltà, come quelle delle regioni tradizionalmente ad edificazione sparsa come l'Appenzello, dove uno sviluppo della struttura d'insediamento che riduca la mobilità può essere attuato solo sporadicamente.

**Già oggi abbiamo fin troppo traffico. E l'esperienza mostra che la mobilità continuerà ad aumentare con il miglioramento delle infrastrutture. In questo contesto, ha ancora senso che alcune regioni cerchino di potenziare le proprie infrastrutture dei trasporti e i collegamenti con i Paesi europei limitrofi?**

I tentativi intrapresi fino ad oggi di ridurre il traffico rinunciando alle infrastrutture non hanno avuto molto successo. Nei centri abitati ha avuto più successo una politica coerente in mate-

ria di gestione dei parcheggi subordinatamente all'esistenza di mezzi di trasporto pubblici alternativi. Finché non verranno introdotti strumenti che favoriscono un uso più intelligente della mobilità, come ad esempio un ecobonus, occorrerà potenziare le infrastrutture per i trasporti perché altrimenti sorgeranno altri malintesi e pregiudizi.

Una cosa non va dimenticata: i sistemi d'incitamento possono riuscire anche a convincere chi viaggia con mezzi di trasporto propri a passare ai mezzi di trasporto pubblico. Negli agglomerati frontaliere, però, la situazione per la popolazione è completamente diversa rispetto alle regioni centrali del Paese. Perché mai la gente dovrebbe cambiare, se non esiste una rete di trasporti pubblici transfrontaliera interessante? L'offerta negli agglomerati di Kreuzlingen-Costanza, Basilea o Ginevra dovrebbe essere paragonabile, in linea di massima, a quella esistente nell'agglomerato di Zurigo. Attualmente, però, la realtà è ben diversa. In questo contesto, il programma Interreg è straordinariamente importante. Ad essere rilevanti non sono solo i piani elaborati ma lo sono anche le reti di relazioni transfrontaliere fra i politici responsabili e gli esperti in materia di pianificazione del territorio e dei trasporti, nate grazie alla collaborazione in seno ai progetti Interreg. Oggi, i problemi dei trasporti vengono considerati sempre di più da un punto di vista globale e questo consente di trovare soluzioni nuove e di altro tipo. Ne è un esempio «Bodan-Rail 2020». ■

**Tre consigli per i navigatori Web**



**Programma transnazionale «Europa nord-occidentale»**

Questo sito Web presenta agli interessati il programma transnazionale «Europa nord-occidentale» fornendo loro un'introduzione generale e numerose informazioni pratiche dettagliate. È possibile trovare qui un elenco di tutti i progetti lanciati fino ad oggi, con i nomi e gli indirizzi e-mail dei rispettivi interlocutori e le descrizioni dei progetti che possono essere scaricati. La pagina contiene inoltre gli indirizzi degli uffici responsabili nei singoli Paesi, link, news e una borsa delle offerte di lavoro. Indirizzo: [www.nwmainterregiic.org](http://www.nwmainterregiic.org)



**Trasporti, ambiente, Svizzera ed Europa**

Nell'ambito del programma nazionale di ricerca 41 «Trasporti e ambiente» gli esperti provenienti da vari settori hanno cercato soluzioni per garantire una mobilità efficiente, compatibile con l'ambiente e la società, tenendo conto delle ripercussioni per la Svizzera e l'Europa. Troverete i risultati dei lavori giunti a conclusione al sito Web del PNR41. Il sito presenta un rapporto finale divulgativo, numerosi studi, rapporti, sintesi, bollettini informativi e comunicati stampa che potrete scaricare direttamente sul vostro PC. L'offerta è completata da un elenco completo di indirizzi e di link. Indirizzo: [www.nfp41.ch](http://www.nfp41.ch)



**La regione dell'Alto Reno sotto un unico tetto**

d@ch è una banca dati aziendali con funzioni di ricerca semplici che intende creare trasparenza per quanto concerne i prodotti e i servizi offerti dalle aziende insediate nella regione frontiera del Reno. Il sito contiene, inoltre, numerose informazioni supplementari sulle condizioni quadro legislative e organizzative vigenti negli agglomerati frontaliere. A questo indirizzo potrete trovare informazioni su oltre 5000 aziende. La registrazione nella banca dati e l'uso dei suoi dati sono gratuiti. Indirizzo: [www.d@ch.org](http://www.d@ch.org)

# I tre campi d'azione di Interreg

L'anno scorso, con Interreg III, l'UE ha prorogato per la seconda volta il suo programma di promozione delle regioni europee per il periodo dal 2000 al 2006. Pur non essendo Stato membro europeo, la Svizzera può comunque partecipare al programma Interreg.

**A** questo scopo il Parlamento elvetico ha stanziato un credito di 39 milioni di franchi: 28,5 milioni da impiegare per promuovere direttamente i progetti e 4 milioni per misure accompagnatorie. 6,5 milioni di franchi vengono invece accantonati come riserva per altri progetti.

La Commissione UE ha articolato il programma di promozione in tre ambiti:

## Ambito IIIA – cooperazione transfrontaliera

L'ambito IIIA promuove progetti che vengono finanziati assieme a partner provenienti dalle regioni frontaliere limitrofe. A questo scopo le regioni dell'Europa partecipanti sono state raggruppate a livello organizzativo in regioni del programma Interreg.

La Svizzera partecipa a quattro di queste regioni (cfr. carta geografica). Per la promozione dei progetti transfrontalieri la Confederazione stanziava 22,5 milioni di franchi. Da parte della Svizzera l'iniziativa e la direzione dell'ambito IIIA spettano ai Cantoni. Ufficio di coordinamento a livello federale è il Segretariato di Stato dell'economia seco.

## Ambito IIIB – cooperazione transnazionale

Interreg IIIB promuove progetti che riguardano regioni contigue più vaste. L'obiettivo è di ottenere uno sviluppo dello spazio europeo sostenibile, armonioso ed equilibrato in particolare tramite la protezione ambientale, strategie di sviluppo del territorio e reti di trasporto compatibili con l'ambiente.

La Svizzera partecipa a tre delle tredici regioni del programma di cooperazione transnazionale (cfr. carta geografica). Per l'ambito IIIB la Confe-

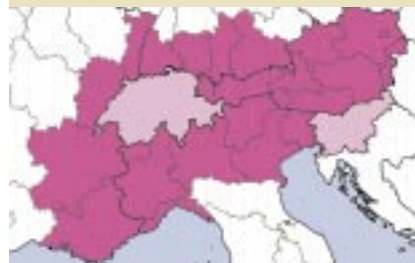
derazione ha stanziato 4,3 milioni di franchi. Da parte svizzera, l'Ufficio federale per lo sviluppo del territorio si assume l'iniziativa e la direzione dell'ambito IIIB.

## Ambito IIIC – cooperazione interregionale

Con l'ambito IIIC l'Unione europea vuole promuovere lo scambio di esperienze e di know-how fra quei partner che, pur trovandosi ad affrontare problemi comuni o analoghi, non provengono da regioni con una frontiera in comune.

Poiché i partner dei progetti non devono provenire da regioni confinanti, grazie all'ambito IIIC, anche i Cantoni della Svizzera interna possono partecipare a Interreg. La Confederazione appoggia l'ambito IIIC stanziando 1,7 milioni di franchi. L'iniziativa della cooperazione interregionale spetta ai Cantoni, mentre l'ufficio di coordinamento a livello federale è il Segretariato di Stato dell'economia seco. ■

## Regioni del programma di cooperazione transnazionale IIIB



### «Spazio alpino»

Vi partecipano regioni di Germania, Francia, Italia, Liechtenstein, Austria, Slovenia e Svizzera



### «Europa nord-occidentale»

Vi partecipano regioni di Belgio, Germania, Inghilterra, Francia, Olanda, Irlanda, Lussemburgo e Svizzera.



### «Mediterraneo occidentale»

Vi partecipano regioni di Francia, Grecia, Italia, Portogallo, Spagna e Svizzera

## Regioni del programma di cooperazione transfrontaliera IIIA



### «Reno superiore Centro-Sud»

Vi partecipano: JU, SO, BS, BL, AG

### «Reno alpino/Lago di Costanza/Alto Reno»

Vi partecipano: AG, ZH, SH, TG, SG, GL, AR, AI, GR

### «Italia/Svizzera»

Vi partecipano: VS, TI, GR

### «Francia-Svizzera»

Questa regione del programma è stata suddivisa da parte svizzera in due sottoprogrammi.

Al sottoprogramma «Arco del Giura» partecipano: BE, JU, NE, VD

Al sottoprogramma «Bacino del Lemano» partecipano: GE, VD, VS

Alcuni Cantoni come Vaud o l'Argovia sono coinvolti in più di una regione del programma di cooperazione transfrontaliera.

**Regio Plus:**

Programma d'impulso a sostegno di cambiamenti strutturali nelle aree rurali; analisi di potenziali di sviluppo regionali tramite nuove cooperazioni fra vari settori e rami economici nonché fra istituzioni pubbliche e private; aumento della concorrenzialità tramite reti di cooperazione regionali

**Base giuridica:**

Decreto federale del 21 marzo 1997 a sostegno di cambiamenti strutturali nelle aree rurali.

**Obiettivi:**

Regio Plus sostiene idee innovative e fornisce gli aiuti iniziali necessari per la loro concretizzazione. Vengono sostenuti esclusivamente progetti di cooperazione nel campo organizzativo, concettuale e istituzionale ma non investimenti edilizi. I progetti, dopo il finanziamento iniziale, devono poter esistere sul mercato senza sussidi.

**Caratteristiche:**

I progetti Regio Plus...

- ... sono innovativi
- ... creano o garantiscono posti di lavoro di buona qualità
- ... corrispondono ai programmi di sviluppo regionale e ad altre pianificazioni regionali e cantonali
- ... tengono conto dei criteri di protezione del paesaggio, dell'ambiente e dei siti nonché degli obiettivi di pianificazione del territorio
- ... si basano su cooperazioni intersettoriali

I progetti sono inseriti in una rete di cooperazione nazionale e, se necessario, anche internazionale che serve principalmente a quattro obiettivi:

1. scambio di informazioni e di esperienze
2. trasferimento di know-how
3. trasferimento di innovazioni
4. potenziamento della cooperazione fra zone rurali

**Durata del programma d'impulso:**

dal 31 agosto 1997 al 31 luglio 2007

**Budget:**

70 milioni di franchi

**Zona d'applicazione:**

Regio Plus sostiene progetti in tutte le regioni di montagna come sono definite nella Legge sull'aiuto agli investimenti (LIM), nonché in altre regioni rurali. A livello geografico, Regio Plus copre l'80 per cento della Svizzera e concerne il 40 per cento della popolazione.

**Indirizzo:**

Segretariato di Stato dell'economia (seco)  
 Politica regionale e d'assetto del territorio  
 Bundesgasse 8  
 3003 Berna  
 Tel.: 031/322 28 73  
 Fax: 031/322 27 68  
 E-mail: margrith.beiner@seco.admin.ch  
 Internet: www.regioplus.ch

**Interreg III:**

Programma per la promozione di uno sviluppo armonico ed equilibrato nello spazio europeo.

**Fondamento giuridico:**

Legge federale dell'8 ottobre 1999 e Ordinanza del 22 novembre 2000 concernente la promozione della partecipazione svizzera all'iniziativa comunitaria per la cooperazione transfrontaliera, transnazionale e inter-regionale (Interreg III) per il periodo 2000 - 2006.

**Obiettivo:**

Interreg vuole compensare gli svantaggi geografici delle regioni marginali tramite progetti di cooperazione; la cooperazione deve aiutare a sfruttare potenziali di sviluppo e sinergie comuni. Interreg rafforza la solidarietà fra le regioni che presentano opportunità e problemi identici o analoghi.

**Durata del programma di promozione:**

Dal 1° marzo 2000 fino al 31 dicembre 2006

**Budget:**

La Confederazione stanziava un credito di 35 milioni di franchi. Almeno lo stesso importo verrà probabilmente messo a disposizione dai Cantoni e da altri partecipanti ai progetti.

**Responsabilità:**

Cantoni, regioni e Confederazione

**Indirizzi e informazioni**

**Interreg IIIA e IIIC:**

Segretariato di Stato dell'economia seco  
 Politica regionale e d'assetto del territorio  
 Bundesgasse 8  
 3003 Berna  
 Tel. ++41 (0)31 322 28 73  
 Fax ++41 (0)31 322 27 68  
 e-mail: margrith.beiner@seco.admin.ch  
 Internet: www.interreg.ch

**Interreg IIIB:**

Ufficio federale dello sviluppo territoriale  
 Bundeshaus Nord  
 Kochergasse 10  
 3003 Berna  
 Tel. ++41 (0)31 322 40 60  
 Fax ++41 (0)31 322 78 69  
 e-mail: armand.monney@are.admin.ch  
 Internet: www.interreg.ch