

Progetti transfrontalieri dell'UE nei trasporti e nella mobilità

Una panoramica del periodo di programmazione 2014-20

Giuseppe Mella

Comune di Venezia, Italia

Sommario 1 Introduzione. – 2 Programmi e progetti: un primo bilancio della cooperazione transfrontaliera. – 3 Cross-border cooperation 2014-20. Alcune esperienze europee. – 4 Note conclusive.

1 Introduzione

Durante il periodo di programmazione 2014-20 i programmi Interreg di cooperazione transfrontaliera hanno sostenuto quasi trecento progetti in tutta Europa sulle tematiche trasporti e mobilità, multimodalità e miglioramento delle connessioni. In questo capitolo vengono presentate alcune esperienze e dati utili ad interpretare lo stato dell'arte della cooperazione tra stati europei confinanti. Si traccia inoltre un primo bilancio sui risultati sviluppati grazie alla cooperazione transfrontaliera e sui nodi che ancora devono essere sciolti per eliminare le barriere normative, amministrative e organizzative, migliorare l'accessibilità e sviluppare un servizio di trasporto pubblico ben pianificato e realmente integrato.

Le regioni frontaliere interne dell'Unione Europea rappresentano circa il 40% del territorio totale dell'Unione e contano 150 milioni di residenti, circa il 30% della popolazione totale. Il valore strategico



Edizioni
Ca' Foscari

Studi e ricerche 27

e-ISSN 2610-9123 | ISSN 2610-993X

ISBN [ebook] 978-88-6969-546-9 | ISBN [print] 978-88-6969-547-6

Open access

Published 2021-10-12

© 2021 | Creative Commons 4.0 Attribution alone

DOI 10.30687/978-88-6969-546-9/012

delle aree in questione, oltre che dal valore del PIL generato, si può anche misurare con il numero di pendolari tra stati diversi, calcolato in circa 2 milioni di unità, 450.000 nella sola Francia e 270.000 in Germania (European Commission 2017).

Possiamo dire che da sempre le frontiere interne comuni - e anche quelle con stati candidati o potenziali candidati, sono considerate come la cartina di tornasole di una vera integrazione europea e della possibile armonizzazione di politiche, pratiche, esperienze, servizi e infrastrutture. Gli sforzi di integrazione e di cooperazione transfrontaliera sono il banco di prova per un'unione effettivamente compiuta e una cittadinanza europea realizzata nei diversi ambiti. In ciò, la fluidità e l'efficienza dei trasporti e della mobilità rappresentano il superamento delle barriere dei 'vecchi' stati. Trasporti e accessibilità, in tutte le loro declinazioni, svolgono un ruolo fondamentale anche per la crescita e lo sviluppo armonico delle regioni transfrontaliere nell'ambito della politica di coesione, anche se sono numerose le analisi tecniche che lamentano la persistenza di inefficienze, di disomogeneità, di carenza di servizi comuni, di collegamenti frammentari o insufficienti, di differenti sistemi giuridici e normativi.

Nel settembre 2015 la Commissione Europea ha lanciato una consultazione pubblica di tre mesi sul superamento delle barriere e delle frontiere. Circa il tema dei trasporti l'analisi delle risposte ha fatto emergere una serie di criticità, come ad esempio la scarsa omogeneità della normativa, sistemi diversi per le immatricolazioni delle auto, carenza di infrastrutture o inadeguato livello di manutenzione e di ammodernamento, traffico e tempi di percorrenza lunghi soprattutto per i pendolari. Nei *cahiers de doléances* spicca soprattutto l'insufficiente capillarità del trasporto pubblico, scarsamente integrato e frammentato, e la mancanza di collegamenti, principalmente a livello ferroviario. La consultazione ha fornito anche proposte per migliorare il settore, facendo emergere la richiesta di incrementare gli investimenti - pubblici e privati - per collegamenti e infrastrutture e richiamando le istituzioni ad un maggiore sforzo nella pianificazione di servizi comuni e di coordinamento delle attività e dei sistemi di trasporto (European Commission 2015).

La stessa Commissione Europea, nella Comunicazione *Rafforzare la crescita e la coesione nelle regioni frontaliere dell'UE* del 2017, mette in evidenza la necessità di «una maggiore armonizzazione e un migliore coordinamento delle norme tecniche e giuridiche e il conseguimento dell'interoperabilità nel settore dei trasporti» (European Commission 2015). In questo settore viene ribadita l'importanza di scambiare buone pratiche e di rafforzare la cooperazione e lo scambio tra differenti amministrazioni, tanto più che i servizi di trasporto pubblici transfrontalieri vengono quasi sempre pianificati e gestiti da attori che si collocano a diversi livelli di governo (locale, regionale, nazionale).

2 Programmi e progetti: un primo bilancio della cooperazione transfrontaliera

All'interno della politica di coesione, per quanto riguarda la Cooperazione territoriale europea il sostegno finanziario dell'Unione si rivolge alla cooperazione transfrontaliera per promuovere lo sviluppo regionale integrato fra regioni confinanti con «frontiere marittime e terrestri in due o più Stati membri o fra regioni confinanti in almeno uno Stato membro e un Paese terzo sui confini esterni dell'Unione diversi da quelli interessati dai programmi nell'ambito degli strumenti di finanziamento esterno dell'Unione» (European Commission 2013).

Storicamente i programmi Interreg cross-border hanno sempre considerato i trasporti e l'interconnessione dei territori dei temi importanti. Tuttavia, se si considerano i progetti finanziati nelle programmazioni che vanno dal 2000 fino al 2013 notiamo che la priorità 'accessibilità', comprendente il miglioramento delle connessioni, la multimodalità, e la mobilità e trasporti rappresentano il 3,06% del totale (Medeiros 2018), vale a dire 831 proposte progettuali, con una concentrazione maggiore sul miglioramento delle interconnessioni e sul tema mobilità e trasporti, mentre la tematica trasporto multimodale rappresenta soltanto il 0,27% del totale dei progetti con 74 partenariati nell'arco di 13 anni. Considerando le priorità tematiche, quindi, è opportuno confrontare lo 3,06% dei progetti dell'area 'trasporti' con gli altri assi, dove troviamo 7.321 progetti (29,96%) sui temi sociali e culturali, 11.218 progetti (41,31%) sui temi economici e tecnologici, 3.524 (12,98%) sui temi di capacity building e cooperazione amministrativa e 3.754 (13,83%) proposte riferite alle tematiche ambientali, del clima e dell'energia (Medeiros 2018).

Nel periodo di programmazione 2014-20 la Commissione riafferma l'esigenza di affrontare le sfide comuni che a livello transfrontaliero ostacolano la coesione e rallentano la capacità di sviluppo e di crescita. Tra queste: la scarsa copertura di rete, la transizione di settori produttivi in declino, la mancanza di comunicazione tra amministrazioni locali e regionali, i problemi legati all'inquinamento ambientale, le reti di ricerca e imprenditorialità. Per quanto riguarda la mobilità, la scarsa accessibilità, la connessione con infrastrutture di trasporto efficienti, l'integrazione tra mercati del lavoro, la mobilità di passeggeri (es. turismo locale), studenti e lavoratori, la creazione di network di servizi facilmente raggiungibili, come ad esempio in ambito sanitario. La cooperazione transfrontaliera è direttamente legata alla capacità di sviluppo e di crescita dei territori e ha la funzione di accrescere l'attrattività delle aree geografiche interessate svolgendo un ruolo di rafforzamento delle economie e di contrasto alla disoccupazione e al possibile spopolamento.

In questa logica la cooperazione deve contribuire a rafforzare lo sviluppo territoriale integrato e a ridurre i divari tra le diverse aree. In particolare, nel 2014-20 sono stati allocati oltre sei miliardi e mezzo di euro del FESR-Fondo Europeo di Sviluppo Regionale per la cooperazione transfrontaliera, che sostiene le seguenti priorità di investimento: occupazione di qualità e mobilità dei lavoratori, inclusione sociale, istruzione e formazione e infine, fondamentale come abbiamo visto che per l'armonizzazione dei sistemi e dei servizi, il rafforzamento della capacità istituzionale delle autorità pubbliche.

In sintesi, se si considera il periodo di programmazione 2014-20 sono stati supportati 46 programmi CBC per la tematica trasporto passeggeri in senso esteso ed escludendo logistica e trasporto merci (che nello stesso periodo ha riguardato ulteriori 40 progetti con 347 partner). Si tratta di 41 programmi di cooperazione transfrontaliera in Europa e i 5 programmi di cooperazione IPA (Instrument for pre-accession), che supportano la cooperazione con i Paesi candidati o potenziali candidati (sono invece esclusi i programmi IPA-IPA e altri programmi di cooperazione transfrontaliera nell'ambito dello strumento europeo di vicinato con Paesi extra-UE).

I dati qui riportati - aggiornati al 31 maggio 2021 - sono stati estratti dal portale Keep.eu, sviluppato da Interact, che fornisce informazione integrata sui programmi, sui progetti e sui partner dei programmi di cooperazione Interreg e di cooperazione transfrontaliera Interreg-IPA. Le informazioni e i dati di Keep.eu sono in costante aggiornamento e la rappresentatività dei progetti ad oggi è di circa il 90%.

Da Keep.eu sono quindi stati estratti i dati relativi alle tematiche: trasporti e mobilità, miglioramento delle connessioni, trasporto multimodale). Queste tre categorie includono un totale di 279 progetti, che rappresentano una media di sei proposte progettuali per programma CBC.

Il numero totale di soggetti costituiti in partenariato ammonta a 1.244 unità (una media di 4,5 partner per progetto), mentre il budget totale dei progetti ammonta a 805.854.868 €, per una media di circa 2,8 milioni a progetto e corrispondente a poco meno del 12% dell'intero valore finanziario (ERDF + cofinanziamento nazionale) dei programmi CBC presi in considerazione per il periodo 2014-20 [tab. 1, fig. 1].

Improving transport connections e transport and mobility sono i temi principali per quanto riguarda il numero di progetti finanziati così come descritti nel database di Keep.eu, mentre la tematica della multimodalità (*multimodal transport*), è un settore più ristretto che nel periodo considerato vale circa un terzo rispetto alle altre due priorità tematiche per quanto riguarda il numero di proposte.

Tabella 1 Progetti CBC 2014-20 e numero di partner per le tematiche *Mobilità e Trasporti*

Programmi UE	Progetti	Partner	Budget totale €	Budget medio per progetto €
46	279	1244	805.854.868	2.888.368
Alcuni progetti includono più di un topic. Di cui:				
128 Transport & Mobility				
119 Improving Transport Connections				
45 Multimodal Transport				

Fonte: elaborazione da <https://keep.eu>



Figura 1 Numero di progetti per anno di avvio delle attività (fonte: <https://keep.eu>)

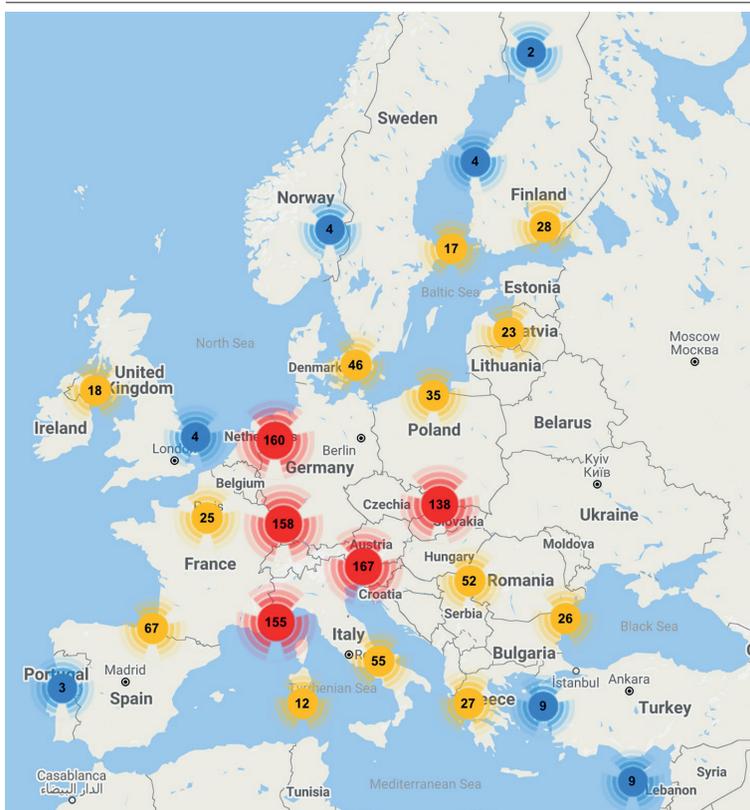


Figura 2 Collocazione geografica dei partner dei progetti CBC 2014-20 per le tematiche *Mobilità e trasporti* (fonte: <https://keep.eu>)

3 Cross-border cooperation 2014-20. Alcune esperienze europee

In questa sezione si presenta una breve rassegna di alcuni tra i progetti di maggior rilievo, selezionati allo scopo non di creare una lista esaustiva (sarebbe troppo lunga) ma di fornire una panoramica che tiene in considerazione la capacità del programma Interreg: di finanziare iniziative ambiziose, dall'importo elevato, su un'ampia varietà di tematiche coinvolte (che coprono praticamente tutte le aree della tematica di mobilità e trasporti) in modo diffuso sul territorio dell'Unione.

Nome del progetto: eHUBS Programma Interreg VB North West Europe

www.nweurope.eu

Il progetto punta a incrementare l'utilizzo di opzioni di mobilità alternative e sostenibile e a ridurre l'uso dell'auto privata. Partner di 5 stati transfrontalieri, in rappresentanza di governi locali, università e aziende, mirano a realizzare e promuovere dei mobility hubs in sei città pilota, fornendo allo stesso tempo una base per la replicabilità e la scalabilità delle soluzioni adottate per tutta l'area di riferimento. In totale negli oltre 92 hub sviluppati grazie al progetto saranno disponibili 2.395 Light Electric Vehicles (LEVs) (ad es. eScooter, eBike). Gli hub comprendono inoltre diversi mezzi di trasporto in prossimità delle fermate del trasporto pubblico. Vengono calcolati benefici ambientali con una riduzione di circa 1.500 kg CO₂ all'anno.

Nome del progetto: FinEst Smart Mobility Programma Interreg Central Baltic

www.finestlink.fi/en/finest-smart-mobility

Il progetto mira ad una migliore interazione dei diversi mezzi di trasporto nell'area cross-border interessata cercando di implementare soluzioni alternative, integrando soluzioni ICT e sviluppando una pianificazione migliore in ottica PUMS (es. Strategia PUMS per la regione di Tallin fino al 2035). Punto di partenza del consorzio è stato lo sviluppo di soluzioni user-centric e mirate a rendere più fluido il traffico e più sostenibile l'interconnessione tra le diverse realtà; basi pensare che il collegamento tra la città di Helsinki e Tallin conta più di otto milioni di passeggeri e ben 300.000 camion merci in un anno e che il progetto si focalizza anche sulla riduzione di esternalità negative causate dagli spostamenti. I partner del Progetto FinEst Smart Mobility sono: City of Helsinki, City of Tallinn, ITL Digital Lab, City of Vantaa, Estonian road administration, Forum Virium Helsinki LTD.

Nome del progetto: EMR Connect
Programma Interreg Belgium-Germany-The Netherlands

<https://www.interregemr.eu/projects/emr-connect-econ-en>

Il progetto, finanziato con oltre 2.300.000,00 euro da fondi comunitari, ha l'ambizione di migliorare la mobilità cross-border dell'Euroregione Meuse-Rhine (Germania, Belgio, Olanda), in particolare per quanto riguarda il trasporto pubblico, ostacolato storicamente da barriere di varia natura. EMR Connect punta sull'armonizzazione dei prezzi, sulla digitalizzazione e sull'interoperabilità dei sistemi di ticketing. Un altro obiettivo rilevante è quello di fornire informazioni integrate ai passeggeri dell'area. Uno degli obiettivi più ambiziosi del progetto è quello di studiare la creazione di una rete elettrificata di autobus con una serie di stazioni di ricarica perfettamente interoperabili e un servizio di ebike rental al confine. Il partenariato prevede anche di implementare una serie di attività di sensibilizzazione e di scambio di conoscenze, organizzando sessioni formative, workshop e seminari sulle buone pratiche.

Nome del progetto: Elektrifizierung der Hochrheinstraße
Programma: Interreg Germany - Austria - Switzerland - Liechtenstein
(Alpenrhein - Bodensee - Hochrhein)

<https://www.interreg.org/aktuell/interreg-projekt-elektrifizierung-der-hochrheinbahn-schreitet-voran>

Il progetto ha l'obiettivo di sviluppare la pianificazione definitiva ed esecutiva dell'elettrificazione della porzione di rete ferroviaria di 74 km della tratta Basilea-Erzingen-Schaffhausen. All'avvio del progetto i treni tra la stazione di Basilea Badischer e Erzingen devono proseguire con alimentazione a diesel; inoltre l'elettrificazione della rete ferroviaria consentirà anche il passaggio dei treni espressi INTERREGio. La tratta interessata è un nodo importante al confine tra Svizzera e Germania e l'efficientamento della via dell'Alto Reno potrà contribuire a rendere meno trafficati i nodi stradali di confine più sostenibili gli spostamenti. Come per altri progetti Cross-border il livello e la qualità della cooperazione istituzionale tra enti di diversi stati sarà fondamentale per garantire il successo delle iniziative. Il progetto ha un rilevante sostegno finanziario europeo pari a 5 milioni di euro, con un budget complessivo di oltre 10 milioni; le attività si concluderanno alla fine del 2022.

Nome del progetto: North West Region: Multimodal Transport Hub
Programma Interreg United Kingdom-Ireland (Ireland-Northern Ireland-Scotland)

<https://www.seupb.eu/iva-overview>

Il progetto si focalizza sulla creazione di un hub multimediale innovativo per rafforzare l'integrazione tra i servizi di trasporto pubblico transfrontalieri. L'hub è posizionato sul sito della vecchia Waterside Station di Derry e i servizi verranno sostenuti e lanciati attraverso una serie di iniziative promozionali e campagne di comunicazioni per incoraggiare il modal shift; sono previsti servizi di trasporto pubblico integrato, collegamenti ferroviari, infrastrutture per l'active travel. Il sostegno finanziario comunitario è pari a quasi 20 milioni di euro e il budget complessivo a oltre 32 milioni di euro.

Nome del progetto: MOBIMART
Programma Interreg Italy-France (Maritime)

<http://interreg-maritime.eu/>

MOBIMART si propone di sviluppare un singolo strumento di infomobilità per passeggeri (residenti, turisti, pendolari) che viaggiano tra la Sardegna, la Corsica, la regione mediterranea della Francia, la Toscana e la Liguria. La piattaforma informativa include informazioni su diversi mezzi di trasporto (nave, treno, autobus e anche collegamenti aerei) e ha l'obiettivo di fornire informazioni immediate agli utenti indipendentemente dai confini amministrativi o dai gestori dei servizi. Punto di partenza è l'armonizzazione dei sistemi informativi, dei database e delle piattaforme informatiche.

Nome del progetto: Ferry in Neszvény-Radvány
Programma Interreg Slovakia-Hungary

www.skhu.eu

L'obiettivo principale del progetto è di aumentare le opzioni di passaggio transfrontaliero tra Ungheria e Slovacchia attraverso la costruzione di un collegamento tramite ferry, delle vie di accesso all'imbarco e di una serie di parcheggi sui due lati del confine. L'obiettivo strategico è rafforzare l'integrazione economica e sociale delle due aree interessate e di creare maggiori opportunità occupazionali e culturali. Il finanziamento comunitario per la predisposizione dell'area e dei parcheggi e per l'acquisto del ferry ammonta a circa 4 milioni e mezzo di euro.

Nome del progetto: Fortis
Programma Interreg Italy-Slovenia

www.ita-slo.eu/it/fortis

L'obiettivo principale di Fortis è rafforzare la cooperazione istituzionale in materia di trasporto pubblico sostenibile e di motorizzazione civile. La sfida da cui parte il progetto è quella di migliorare e armonizzare la normativa e l'implementazione dei servizi di trasporto tra Italia e Slovenia, cercando di mettere a frutto il dialogo tra gli attori istituzionali competenti. I due assi principali del progetto riguardano il miglioramento delle reti di trasporto pubblico e lo scambio di conoscenza e di pratiche nell'ambito della normativa in materia di motorizzazione civile. Obiettivo del consorzio è di lavorare all'analisi dei gap e delle aree da migliorare e di costituire una rete stabile di dialogo e di lavoro comune. Il progetto si conclude nel febbraio 2022.

Nome del progetto: Transmobil
Programma Interreg France-Wallonia-Flanders

<https://www.transmobil.be/fr/portail/294/index.html>

Transmobil è stato lanciato nel 2018 ed ha una durata di quattro anni; il progetto ha l'obiettivo di incrementare l'accessibilità del trasporto pubblico nell'area transfrontaliera interessata dal Programma di riferimento e di rafforzare le connessioni e i servizi di mobilità nelle aree rurali di confine, soprattutto in riferimento ad alcune categorie di utenti (giovani, anziani, gruppi svantaggiati). L'asse portante del progetto è costituita da una rete di cross-border mobility hubs e di una piattaforma comune integrata.

Nome del progetto: Cycling route around the Tatra Mountains – stage II
Programma: Interreg Poland-Slovakia

https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/Poland/tatras-mountains-cycling-route-provides-access-to-nature-and-culture

È la Seconda fase di progetto congiunto tra Polonia e Slovacchia che mira a costruire 60 km di ciclabili (su un totale previsto di 250 km) sui monti Tatra. Oltre all'infrastruttura il progetto prevede la sistemazione di 14 piazzole di sosta lungo il percorso e di un free park-and-ride facility. Il partenariato ha sviluppato anche una serie di azioni di coinvolgimento e di comunicazione per incrementare l'attrattività dell'area, che è impregiata dalla presenza di numerosi siti UNESCO. La prima fase del progetto era stata finanziata nella precedente programmazione e conclusa nel 2015.

Nome del progetto: ERBIDEA
Programma: Interreg POCTEFA

www.poctefa.eu

ERBIDEA prevede principalmente di progettare una pista ciclabile lungo l'asse Bayonne-San Sebastian-Pamplona. Le attività si sviluppano a partire dal coinvolgimento di decision makers, urbanisti e cittadini focalizzate sulle diverse esigenze e sull'idea di pianificazione del territorio. L'obiettivo è di sviluppare connessioni multimodali nell'area di confine, di fornire informazioni integrate e legate alle attività economiche e alle destinazioni turistiche. L'approccio generale del progetto è quello di promuovere in ogni caso la mobilità sostenibile e il modal shift anche per gli spostamenti quotidiani.

4 Note conclusive

La cooperazione cross-border, all'interno della cooperazione territoriale europea, rappresenta uno strumento importante per contribuire a raggiungere gli obiettivi della politica di coesione. Il Parlamento Europeo nel 2016, con la risoluzione sulla *Cooperazione territoriale europea-migliori pratiche e misure innovative*, e la stessa Commissione nel 2017 con la già citata comunicazione *Rafforzare la crescita e la coesione nelle regioni frontaliere* ribadiscono il valore strategico del sostegno finanziario comunitario ai progetti CBC e l'importanza di una sempre migliore connettività e accessibilità delle aree di confine, con attenzione costante alla crescita economica e sociale e alla sostenibilità ambientale.

Il tema centrale nella discussione e nell'azione delle istituzioni comunitarie, rintracciabile anche nei progetti 2014-20, è la necessità di creare sistemi normativi, regolamentari, tecnici, amministrativi più omogenei, dove il punto di partenza dei progetti Interreg - lo scambio di pratiche e di conoscenza - è un elemento imprescindibile per la maggiore integrazione. L'accento sulla collaborazione tra diversi enti pubblici e di ricerca, tra associazioni di categoria, tra imprese e aziende di trasporto a livello transfrontaliero dovrebbe continua-

re ad essere un fulcro della nuova programmazione in ambito CBC con l'obiettivo di agevolare i processi decisionali e di mettere a fattor comune soluzioni tecniche e organizzative.

Nel settore dei trasporti e della mobilità, come abbiamo visto, le migliori pratiche di armonizzazione e di sviluppo comune di servizi e infrastrutture influiscono sulla crescita dei territori e contribuiscono a ridurre i gap aggravati dalla discontinuità territoriale e dalla persistente frammentazione amministrativa.

Il tema legato all'accessibilità e alla libertà di movimento è centrale rispetto a molti progetti presentanti così come nelle discussioni sui futuri programmi di finanziamento. I temi trasversali dell'armonizzazione legale e amministrativa, insieme alla barriera linguistica, sono spesso una preconditione per un'efficace cooperazione, ma anche per la futura programmazione dei trasporti pubblici tra le aree di confine. Fondamentali anche i temi chiave della multimodalità e quello della pianificazione delle infrastrutture e dei servizi.

Un ulteriore aspetto presente in quasi tutti i progetti Interreg CBC è l'idea di consultare, includere, coinvolgere stakeholder e cittadini nelle fasi di identificazione dei problemi e della definizione dei servizi e delle infrastrutture. Su questo versante ci sono molti spazi di manovra e di miglioramento delle relazioni e dei risultati, a partire dal dialogo tra partner e tra istituzioni pubbliche.

Sempre dal punto di vista delle tematiche trasversali, oltre agli sforzi per ridurre le barriere amministrative, andranno tenute sempre più in considerazione anche le priorità trasversali alla mobilità, si pensi ad esempio alla qualità della vita dei lavoratori transfrontalieri, ai servizi Eures e ai programmi comunitari per l'occupazione e l'innovazione sociale.

In questo senso è fondamentale rafforzare le sinergie tra i programmi UE con i programmi sviluppati parallelamente a livello regionale e di ciascuna nazione. Il valore indubbio dei programmi di cooperazione territoriale nel rafforzare la capacità di fare rete di chi partecipa ai partenariati e l'accresciuta capacità di programmare e progettare, consente di sviluppare iniziative di medio-lungo termine rilevanti dal punto di vista finanziario e strategico. In questo senso vale la pena interrogarsi sul futuro della cooperazione transfrontaliera e sul ruolo dei programmi in relazione alla complementarità con Horizon Europe o con Connecting Europe Facility. Quindi, il possibile scenario futuro espresso nel documento sulla valutazione d'impatto della Commissione, è anche una domanda, dove afferma che, sulla base dell'impatto positivo dei programmi Interreg: «I programmi transfrontalieri non dovrebbero più servire essenzialmente a gestire e distribuire i fondi, ma dovrebbero avere il ruolo di organismi di scambio, facilitando le attività transfrontaliere e fungendo da centro di pianificazione strategica» (European Commission 2018a).

In conclusione, il consuntivo delle precedenti programmazioni è positivo e ha contribuito a incrementare gli scambi e la collaborazione tra stati confinanti lavorando intensamente sul fronte del miglioramento dell'accessibilità e sulla ricerca di un framework gestionale e normativo più omogeneo e funzionale, cercando sempre più di gestire progetti, servizi e infrastrutture congiuntamente. Resta da vedere come gli sforzi comuni riusciranno a contribuire anche ad una migliore pianificazione e, soprattutto, alla riduzione delle emissioni e alla mobilità green, sfide che è possibile affrontare soltanto con un'azione congiunta più efficiente e una più stretta collaborazione tra attori pubblici e privati grazie alla regia delle istituzioni comunitarie, della Commissione e dei programmi di cooperazione transfrontaliera.

In chiusura, è opportuno anche fare una riflessione sul grado di conoscenza delle iniziative comunitarie CBC da parte dei cittadini e sull'efficacia della comunicazione da parte delle istituzioni comunitarie, delle autorità di gestione, dei segretariati e degli stessi beneficiari. Se prendiamo una delle ultime indagini demoscopiche disponibili, realizzata da Gallup International per la Commissione Europea tra febbraio e aprile 2020 nelle regioni coperte dai programmi di cooperazione Interreg, apprendiamo che meno di un quarto degli intervistati (24%) è a conoscenza di attività di cooperazione transfrontaliera finanziate dalla UE; di questi solamente il 9% ha una conoscenza certa o diretta del progetto o dell'attività, mentre il restante 15% ha un livello di conoscenza solo generico. Il dato più evidente, è tuttavia rappresentato dal confronto con la precedente indagine del 2015 per quanto riguarda il livello di *awareness* sulle attività di cooperazione Interreg, che nel 2020 cala di 7 punti percentuali.

Senza entrare nei dettagli e nelle grandi differenze di risposta a seconda dello stato (il livello di conoscenza è molto più alto negli stati dell'Europa orientale, mentre all'opposto è molto basso al nord, in Francia o a Cipro, dove tocca il livello minimo), la dimensione della comunicazione, della disseminazione dei risultati e dei processi di capitalizzazione è senza dubbio un nodo centrale per rafforzare ulteriormente la cooperazione e l'integrazione europea.

Bibliografia

- Christodoulou, A.; Christidis P.; Dijkstra, L.; Poelman, H.; Ackermans, L. (2019). *Road Accessibility in Border Regions*. Publications Office of the European Union.
- Ebster, M.; Schmidt, C. (2020). *Collection of Existing Cooperation Models for Cross-Border Mobility*. Summary report Co-financed by the European Union through the Alpine Region Preparatory Action Fund (ARPAF). CIPRA International.
- European Commission (2011). *Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*.
- European Commission (2015). *Overcoming Obstacles in Border Regions – Summary report on the online public consultation*.
- European Commission (2017). *Boosting Growth and Cohesion in EU Border Regions*. COM/2017/0534 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017DC0534&from=EN>.
- European Commission (2018a). *Commission staff working document executive summary of the impact assessment accompanying the document proposals for a regulation of the European parliament and of the council on the European Regional Development Fund and on the Cohesion Fund on a mechanism to resolve legal and administrative obstacles in a cross-border context on specific provisions for the European territorial cooperation goal (Interreg) supported by the European Regional Development Fund and external financing instruments*. SWD/2018/283 final – 2018/0197 (COD). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018SC0283&from=EN>.
- European Commission (2018b). *Comprehensive Analysis of the Existing Cross-Border Rail Transport Connections and Missing Links on the Internal EU Borders*. https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/reports/2018/comprehensive-analysis-of-the-existing-cross-border-rail-transport-connections-and-missing-links-on-the-internal-eu-borders.
- European Commission (2019). *Flash Eurobarometer 480: Citizens' Awareness and Perceptions of EU Regional Policy*.
- European Commission (2021). *Evaluation of the White Paper 'Roadmap to a Single European Transport Area – towards a competitive and resource efficient transport system'*.
- European Commission – Directorate-General for Mobility and Transport (2020). *EU Transport in figures*.
- European Commission – Directorate-General for Regional and Urban Policy. (2020). *Cross-Border Cooperation in the EU*.
- European Commission; European Council (2018). Proposal for a Regulation on a mechanism to resolve legal and administrative obstacles in a cross-border context. Brussels, COM(2018) 373 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018PC0373&from=EN>.
- European Parliament (2016). *European Territorial Cooperation – best practices and innovative measures*. 2015/2280(INI). https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2016-0202_EN.html.
- European Parliament (2018). *Resolution on Boosting Growth and Cohesion in EU Border Regions*. 2018/2054(INI).

- European Parliament; European Council (2013). *Regulation (EU) no. 1299/2013 on specific provisions for the support from the European Regional Development Fund to the European territorial cooperation goal.*
- Medeiros, E. (2018). «Should EU Cross-Border Cooperation Programmas Focus Mainly On Reducing Border Obstacles?». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 64(3), 467-91. <https://doi.org/10.5565/rev/dag.517>.
- Zillmer, S.; Hans, S.; Lüer, C.; Montán, A. (Spatial Foresight); Hsiung, C.H. (ÖIR), Le Moglie, P.; Gnetti, V. (2018). *EGTC Good Practice Booklet*. European Committee of the Regions. <http://doi.org/10.2863/342890>.