

Trasporto transfrontaliero e mobilità nell'Unione Europea
Problemi e stato dell'arte
a cura di Aljaž Plevnik, Tom Rye

Una prospettiva PUMS per la pianificazione della mobilità transfrontaliera

Pietro Lanzini
Università Ca' Foscari Venezia, Italia

Tom Rye
Molde University College (HIMOLDE), Norway

Andrea Stocchetti
Università Ca' Foscari Venezia, Italia

Sommario 1 Introduzione. – 2 La logica alla base di una governance locale transfrontaliera. – 3 Affrontare le questioni transfrontaliere tramite il PUMS per la regione urbana funzionale. – 4 La priorità delle azioni nella realizzazione di sistemi di trasporto transfrontalieri.

1 Introduzione

I trasporti giocano un ruolo chiave nel raggiungimento degli obiettivi di coesione e di parità socio-economica dei territori dell'UE. La mobilità transfrontaliera, in particolare, è un elemento chiave a tale riguardo quadro e per il contesto più ampio della coesione territoriale.

Alla luce dei progressi compiuti dalle politiche europee nel migliorare la qualità e l'intensità dei trasporti transfrontalieri, questo capitolo propone una riflessione su una possibile nuova visione paradigmatica con implicazioni sia concettuali che pratiche. Tale visione avrebbe come punto di arrivo ideale l'adozione dell'approccio dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS) su tutto il territorio

europeo, integrando le aree urbane e funzionali secondo le esigenze espresse dalle realtà locali indipendentemente dalla nazionalità di riferimento. In sostanza, ciò significa superare il concetto di mobilità transfrontaliera come 'transnazionale' e pensarla, invece, come integrazione di unità territoriali amministrativamente suddivise (cross-regionale). Tale obiettivo, lontano ma non utopico, rappresenterebbe un obiettivo di integrazione territoriale senza precedenti nella comunità europea.

2 La logica alla base di una governance locale transfrontaliera

Mobilità e coesione territoriale sono fattori fondamentali per la possibilità di sfruttare appieno i punti di forza di ogni territorio, per gestire il rapporto tra urbanizzazione ed equo sviluppo economico, e per sviluppare la cooperazione interregionale. Da tempo l'UE ha intrapreso un percorso virtuoso per lo sviluppo della coesione territoriale (EU COM 2008), includendo numerosi programmi di finanziamento a sostegno delle strategie interregionali.

Tuttavia, l'esperienza della pandemia COVID ha anche dimostrato su diversi fronti che il processo di coesione tra i Paesi dell'Unione può subire brusche interruzioni e persino essere messo in discussione. Nel caso dei trasporti, anche prima della pandemia COVID, i Paesi dell'UE hanno più volte invocato il codice delle frontiere di Schengen per reintrodurre controlli e restrizioni al traffico internazionale. L'esperienza COVID è emblematica, perché tra tutte le misure possibili per contenere un virus, la limitazione della circolazione è una questione rilevante indipendentemente dai confini amministrativi.

La chiusura di una frontiera tra Stati svolge la stessa funzione della chiusura delle frontiere tra regioni o tra province, ma la frontiera statale è considerata prioritaria indipendentemente dalla dinamica reale della pandemia. Soprattutto, questo dimostra che la frontiera nazionale rappresenta ancora una barriera politica e culturale alla realizzazione del principio di libertà di movimento sancito dall'articolo 45 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

In questo capitolo affrontiamo una questione concettuale che riguarda le reti di trasporto transfrontaliere: ovvero i sistemi di pianificazione, armonizzazione e gestione del trasporto internazionale (ad eccezione delle semplici strade, che teoricamente possono essere gestite da entrambi i lati del confine senza un necessario processo di integrazione). Gli obiettivi della strategia europea transfrontaliera riguardano soprattutto la coesione tra popolazioni separate da barriere linguistiche, e l'armonizzazione delle procedure, delle tecnologie e degli aspetti operativi che permettono alla mobilità internazionale di essere facile come avviene (o dovrebbe avvenire) per la mobilità interurbana e tra centri urbani e aree funzionali. Questa

strategia si applica sia ai collegamenti a lunga distanza (per esempio i corridoi TEN-T) che al trasporto locale. È proprio quest'ultimo, tuttavia, che ha il maggiore impatto sui meccanismi socio-economici locali in termini di armonizzazione e coesione, in quanto apre opportunità di pendolarismo per lavoro e tempo libero, creando così un'accessibilità molto meno sporadica e più intensa verso i Paesi vicini rispetto alle infrastrutture a lunga distanza.

In tal senso, nel lungo processo di integrazione europea sono stati fatti progressi significativi (Noferini et al. 2020). Attualmente, il trasporto transfrontaliero nell'UE è una realtà molto diversificata, con aree in cui l'integrazione è quasi completa (come, ad esempio, sul confine tedesco-olandese nella zona di Aquisgrana e Maastricht), e altre in cui permangono ancora significative barriere all'integrazione. Queste barriere possono derivare, prima di tutto, da problemi di governance, di lingua, di pianificazione, di tariffe e di integrazione dei documenti. In alcuni casi, le barriere potrebbero anche essere rappresentate da questioni tecnologiche, come nel caso delle ferrovie che adottano standard tecnologici diversi. Tuttavia, nel complesso, le diverse esperienze nel tempo sembrano mostrare che il principale fattore di complessità è la definizione del sistema di governance e dei relativi meccanismi di coordinamento e pianificazione.

Allo stesso tempo, il requisito fondamentale per la soluzione di questi problemi è la definizione di una chiara visione strategica, come dimostrato da situazioni virtuose, come ad esempio il sistema di trasporto nelle già citate aree funzionali di Aquisgrana e Maastricht, ma anche l'area tra Svezia e Danimarca o, non ultima, l'area Trieste-Lubiana con il collegamento ferroviario realizzato nell'ambito del progetto CROSSMOBY.

Può sembrare paradossale che nel documento che definisce la visione dell'UE per il futuro dei trasporti (EU COM 2011), non si presti un'attenzione specifica all'integrazione della mobilità e dei trasporti transfrontalieri. Invece, questo tema è fortemente presente nelle strategie macroregionali, caratterizzate dal fatto di affrontare sfide comuni legate a specifiche aree geografiche. Infatti, le caratterizzazioni regionali (economiche, socio-demografiche, amministrative, culturali, ecc.) sono le principali variabili da considerare nella pianificazione territoriale dei trasporti. Il principio della caratterizzazione locale dei sistemi di trasporto è anche alla base della logica dei PUMS (Piani Urbani di Mobilità Sostenibile, in questa sede intesi definiti secondo le modalità individuate nelle linee guida ELTIS: <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>, approvate dalla DG-MOVE).

A nostro avviso, guardare alla questione del trasporto transfrontaliero come a un problema di collegamenti internazionali potrebbe comportare il rischio di adottare una posizione intrinsecamente incoerente con quello che attualmente è il quadro di riferimento per la

transizione alla mobilità sostenibile, ovvero il quadro PUMS. In altre parole, si tratta di una tipica barriera culturale che contrasta il processo di *debordering* (Ulrich 2016). È invece una direzione coerente pensare a una realtà transfrontaliera come a una realtà particolare, caratterizzata da confini amministrativi diversi, indipendentemente dalla nazionalità (Dörry, Decoville 2016). Naturalmente, questo non elimina le barriere e la complessità dell'integrazione dei trasporti. Tuttavia, si potrebbe ipotizzare che i territori che condividono non solo gli standard tecnologici, ma anche i quadri linguistici e culturali sono probabilmente più facili da collegare con un unico sistema. Infatti, sulla base della consultazione pubblica della DG REGIO sui persistenti 'ostacoli alle frontiere' alla mobilità transfrontaliera, le barriere sociali/culturali si collocano al secondo posto (dopo quelle istituzionali/amministrative), superando le questioni economiche, tecnologiche e di accessibilità (EC 2016).

Finché la mobilità è intesa come un servizio per una comunità (ad esempio, cittadini, pendolari, ecc.), più omogenei sono i bisogni e i modelli comportamentali degli utenti, più facile è la pianificazione e l'implementazione di un sistema di trasporto che sia adeguato alle specifiche aspettative della comunità da servire. Anche se la lingua rappresenta l'aspetto più evidente, questa è in effetti la punta dell'iceberg di una questione molto più ampia. Per esempio, un sistema ferroviario che collega territori nei quali la bicicletta è usata con intensità differente potrebbe trovarsi di fronte a un dilemma quando si tratta di decidere la quantità di spazio sui treni dedicato al deposito delle biciclette, spazio che potrebbe essere invece utilizzato come deposito bagagli, carrozza bar, e così via. Nella logica tradizionale della mobilità transfrontaliera, quanto spazio dedicare alle biciclette (per restare al nostro esempio) verrebbe deciso sulla base di una sorta di media, negoziata tra i due Paesi. Ma se la stessa questione venisse affrontata per un treno regionale, non transnazionale, le autorità locali probabilmente deciderebbero sulla base di una logica di sviluppo della mobilità sostenibile e quindi deciderebbero sulla base di un piano che integra piste ciclabili, sviluppo della mobilità, ecc. In poche parole, deciderebbero sulla base di un piano di mobilità sostenibile. In questo, vediamo l'opportunità di un passo concettuale verso una nuova visione e un nuovo obiettivo strategico, cioè: assimilare, con i necessari adattamenti, il trasporto transfrontaliero alla logica del PUMS.

Fino ad oggi, le politiche comunitarie hanno in vario modo circoscritto non solo l'applicazione, ma il concetto stesso di attuazione dei PUMS, alle aree urbane e funzionali. Ma se si guarda ai benefici che le pratiche dei PUMS hanno portato nel tempo ai cittadini, ci si chiede cosa stia impedendo l'applicazione del patrimonio di valori, strumenti e Linee guida PUMS a contesti più ampi.

Naturalmente, siamo consapevoli che il contesto decisionale che coinvolge due Stati diversi è tale da non poter pensare immedia-

tamente a processi così pervasivi e complessi come quelli coinvolti dallo sviluppo di un PUMS. Proprio come un sistema nervoso si ramifica dalle dorsali principali alle terminazioni periferiche, è logico che il processo di collegamento internazionale segua un principio simile, partendo dalle reti a lunga distanza e rafforzando gradualmente i nodi locali e le reti periferiche. Nelle aree europee dove c'è già una significativa integrazione internazionale, questo processo sarebbe una naturale evoluzione del primo. In altre aree, dove permangono delle barriere, si tratterebbe di adottare un processo di pianificazione più ambizioso ma che sono, comunque, in qualche misura già codificati e che possono capitalizzare la vasta esperienza precedente del PUMS.

Un tale obiettivo strategico è lontano nel tempo e difficile da raggiungere, ma è pensabile che la sua formulazione sia già in grado di condizionare, a cascata, obiettivi specifici, programmi di sviluppo e adozione di buone pratiche. Si tratterebbe infatti di iniziare introducendo una visione, una mentalità. Se è vero che alla base di ogni sviluppo culturale c'è una posizione concettuale, tale passaggio concettuale sarebbe il presupposto per una capitalizzazione transfrontaliera del patrimonio di conoscenze sviluppate nell'ambito della realizzazione e del coordinamento dei PUMS, in primis le conoscenze relative all'organizzazione della governance dei sistemi complessi.

Questo capitolo parte da questa riflessione ed esplora sinteticamente alcuni dei punti chiave da prendere in considerazione per avviare un possibile dialogo sull'argomento. In particolare, vengono affrontati i seguenti punti: a) quali sarebbero gli aspetti più critici e/o i principali ostacoli che il contesto transfrontaliero pone all'adozione di un processo di PUMS?; b) Quali azioni sarebbero prioritarie in questo processo?

3 Affrontare le questioni transfrontaliere tramite il PUMS per la regione urbana funzionale

A nostro avviso l'adattamento della logica del PUMS al livello transfrontaliero equivale concettualmente al superamento del concetto di 'transfrontaliero', assimilandolo a quello di transregionale, che considera l'integrazione dei trasporti all'interno di diversi confini amministrativi, indipendentemente dalla nazionalità. Naturalmente, dietro queste parole c'è un processo di adattamento di una serie di procedure che, sebbene siano state sperimentate con successo sul campo ormai da diverso tempo, hanno avuto origine in un ambiente con presupposti molto diversi da quelli della mobilità transfrontaliera. La sfida è quella di risolvere i punti cruciali senza snaturare la logica del PUMS, con particolare riguardo alla natura partecipativa del processo di pianificazione.

Le Linee guida PUMS prevedono un processo in 4 fasi, con pietre miliari a intervalli, ciascuna divisa in passi e ogni passo in attività [tab. 1].

Tabella 1 Le attività del processo PUMS secondo le linee guida ELTIS

Fase 1 Preparazione e analisi

Step 1: predisposizione della struttura di lavoro

Attività 1.1: valutazione di capacità e risorse

Attività 1.2: creazione di un team inter-dipartimentale

Attività 1.3: assicurare la appropriazione politica e istituzionale

Attività 1.4: piano per il coinvolgimento dei cittadini e degli stakeholders

Step 2: determinare il quadro di pianificazione

Attività 2.1: valutare i requisiti di pianificazione e definire l'ambito geografico

Attività 2.2: collegamento con altri processi di pianificazione

Attività 2.3: concordare la tempistica e il piano di lavoro

Attività 2.4: valutare eventuale supporto esterno

Step 3: analizzare la situazione della mobilità

Attività 3.1: identificare le fonti di informazione e collaborare con i proprietari dei dati

Attività 3.2: analizzare problemi e opportunità (tutte le modalità di trasporto)

Fase 2 Sviluppo della strategia

Step 4: costruire e valutare congiuntamente gli scenari

Attività 4.1: sviluppare scenari di futuri possibili

Attività 4.2: discutere gli scenari con i cittadini e le parti interessate

Step 5: sviluppare la visione e gli obiettivi con le parti interessate

Attività 5.1: co-creare di una visione comune con i cittadini e le parti interessate

Attività 5.2: concordare obiettivi che affrontino i problemi chiave e tutte le modalità

Step 6: fissare indicatori e obiettivi

Attività 6.1: identificare gli indicatori per tutti gli obiettivi

Attività 6.2: concordare obiettivi misurabili

Fase 3 Pianificazione delle misure (azioni o investimenti) da adottare

Step 7: selezionare i pacchetti di misure con le parti interessate

Attività 7.1: creare e valutare una lunga lista di misure con gli stakeholder

Attività 7.2: definire pacchetti integrati di misure

Attività 7.3: pianificare il monitoraggio e la valutazione delle misure

Step 8: concordare azioni e responsabilità

Attività 8.1: descrivere tutte le azioni

Attività 8.2: identificare le fonti di finanziamento e valutare le capacità finanziarie

Attività 8.3: concordare priorità, responsabilità e tempistica

Attività 8.4: assicurare un ampio sostegno politico e pubblico

Step 9: preparare l'adozione e il finanziamento

Attività 9.1: sviluppare piani finanziari e concordare la condivisione dei costi

Attività 9.2: finalizzare e assicurare la qualità del documento «Piano di mobilità urbana sostenibile»

Fase 4 Implementazione e monitoraggio

Step 10: gestire l'implementazione

Attività 10.1: coordinare l'attuazione delle azioni

Attività 10.2: procurare beni e servizi

Step 11: monitorare, adattare e comunicare

Attività 11.1: monitorare i progressi e adattarsi

Attività 11.2: informare e coinvolgere i cittadini e le parti interessate

Step 12: rivedere e imparare le lezioni

Attività 12.1: analizzare successi e fallimenti

Attività 12.2: condividere i risultati e le lezioni apprese

Attività 12.3: considerare nuove sfide e soluzioni

Fonte: Rupprecht Consult 2019 (trad. degli Autori)

Il processo riassunto nella tabella 1, con le sue linee guida, è un punto di riferimento fondamentale nella diffusione dei principi della mobilità sostenibile in Europa. È ragionevole supporre che possa essere adattato, riformulato e reso compatibile con i vincoli e le opportunità poste dalla sfida di rendere i confini statali irrilevanti per la mobilità.

Guardando le attività nella tabella 1, possiamo vedere che la maggior parte delle attività previste nelle fasi del PUMS sono già svolte anche in progetti di trasporto all'interno di programmi di cooperazione internazionale. Alcune di queste attività, tuttavia, potrebbero presentare problemi e complessità quando vengono svolte in un contesto transnazionale. Queste sfide transnazionali sono in un certo senso i problemi 'scritti in grande' di ogni PUMS che cerca di pianificare e implementare misure attraverso i confini amministrativi per una 'regione urbana funzionale' come l'area metropolitana di

Lubiana, per esempio. Ci sono validi argomenti intuitivi e intellettuali a favore della pianificazione per questo motivo, basati principalmente sulla premessa che gli spostamenti non si fermano ai confini amministrativi, e i diversi comuni hanno spostamenti tra loro che devono essere gestiti per raggiungere gli obiettivi del PUMS nello stesso modo in cui devono essere gestiti gli spostamenti all'interno di un comune. Tuttavia, nel lavorare per integrare la pianificazione dei PUMS in una regione, e in particolare in una regione internazionale, dovrebbero essere considerati i seguenti punti:

- Per molte delle fasi del ciclo PUMS, lavorare oltre confine aggiunge complessità semplicemente a causa del maggior numero di persone, dipartimenti e opinioni che devono essere riuniti, per esempio, per raccogliere dati o sviluppare una visione comune per la mobilità nella regione transfrontaliera. Questo è un problema di scala che riguarda la pianificazione UMS all'interno di un Paese, ma è amplificato se si lavora oltre confine.
- Un esempio del problema generale menzionato sopra può essere visto specificamente nella fase 1 del ciclo. Qui, idealmente, deve essere creata una struttura di lavoro collaborativa integrata, in effetti c'è solo un'organizzazione che lavora per creare e consegnare il PUMS. Questo è impegnativo all'interno di un Paese, data la frammentazione delle responsabilità per i diversi aspetti della pianificazione dei trasporti attraverso e all'interno dei diversi livelli di governo, ma diventa doppiamente difficile a livello internazionale, dato che il confine moltiplica per due il numero dei diversi attori (e in molte di queste situazioni, naturalmente, la mancanza di una lingua comune diventa un'ulteriore barriera alla collaborazione).
- Le condizioni quadro possono variare significativamente attraverso i confini. Per esempio, le basi del finanziamento dei trasporti locali in Slovenia e in Croazia differiscono notevolmente nel ruolo del governo nazionale nel fornire tali finanziamenti, anche se sono vicini e precedentemente parte dello stesso Paese. Questo è tipico del tipo di sfida amplificata presentata dalla cooperazione internazionale alla fase 2 del ciclo di pianificazione UMS.
- Le differenze politiche e culturali attraverso i confini - per esempio, i livelli di consapevolezza ambientale variano (Szagun, Pavlov 1995). Pertanto, sviluppare una visione comune per il PUMS può essere estremamente impegnativo anche se le politiche delle amministrazioni della regione transfrontaliera sono ampiamente allineate.
- Un'ultima barriera significativa riguarda il finanziamento e il successivo coordinamento dell'attuazione di misure transfrontaliere (ad esempio, una pista ciclabile transfrontaliera), o di misure su ciascun lato del confine destinate a completarsi a vi-

ceda (ad esempio, misure di gestione dei parcheggi). I livelli di finanziamento disponibili per le misure da adottare possono essere diversi in ogni Paese, come notato in precedenza, rendendo più impegnativo assemblare i finanziamenti in un Paese rispetto all'altro. Ma anche se i livelli di finanziamento sono simili, la loro tempistica può essere diversa. Allo stesso modo, le variazioni nei processi di pianificazione (per esempio, i requisiti per la consultazione pubblica o la valutazione ambientale) possono significare che l'azione o investimento su un lato del confine è realizzata più rapidamente di quanto non lo sia sull'altro lato. Infine, i diversi standard di progettazione possono rendere impossibile realizzare l'azione ad uno standard coerente nei due Paesi.

Queste sfide non sono insormontabili, come dimostrano gli esempi di pianificazione UMS transfrontaliera presentati in questo capitolo. Tuttavia, richiedono più tempo per sviluppare relazioni di lavoro transfrontaliere sia a livello locale che nazionale, al fine di migliorare la fiducia e la collaborazione e, in definitiva, anche per allineare meglio le condizioni quadro. Questo sforzo aggiuntivo richiesto nella pianificazione UMS transfrontaliera dovrebbe essere evidenziato in un'ulteriore revisione delle Linee guida PUMS.

4 La priorità delle azioni nella realizzazione di sistemi di trasporto transfrontalieri

Un aspetto strettamente legato al passaggio verso un nuovo approccio culturale alla mobilità transfrontaliera riguarda la priorità delle azioni nella realizzazione dei sistemi di trasporto. In generale, la tipologia delle situazioni transfrontaliere è ampia e le interazioni che avvengono nei vari modelli di relazioni transfrontaliere hanno specifici fattori di complessità (Wróblewski 2020). Il principale ostacolo all'integrazione dei trasporti, tuttavia, è la necessità di realizzare una governance unitaria in un contesto caratterizzato da sovranità territoriali decisamente più accentuate di quelle solitamente presenti all'interno di un singolo Stato. In altre parole (e con la sola eccezione delle strade), l'integrazione delle reti di trasporto. Questo fattore di complessità, a cascata, ne determina altri che, tuttavia, sarebbero più facili da risolvere rispetto alla creazione di un meccanismo di governance perché legati ad aspetti operativi.

A grandi linee, le principali azioni da realizzare per l'integrazione dei trasporti possono essere riassunte come segue: a) definizione di un programma comune di investimenti e allocazione delle risorse tra i Paesi coinvolti; b) costituzione di uno o più organismi multinazionali di pianificazione, con relativa assegnazione

di competenze; c) realizzazione di un piano territoriale regionale (non vincolante, consultivo) e contestuale coinvolgimento degli stakeholders; d) realizzazione di infrastrutture di supporto con standard condivisi; e) costruzione di reti permanenti di collegamento; f) adozione di strumenti di pianificazione comuni per i fornitori di trasporto che operano nella regione; g) sviluppo di una comunicazione comune, con adozione di segnaletica e sistemi informativi condivisi e multilingue; h) implementazione di orari, bigliettazione unica e tariffazione integrata.

La sequenza sopra indicata rispecchia anche il tipico processo che si realizza nei programmi di cooperazione interregionale e si applica, idealmente, a qualsiasi tipo di sistema di mobilità, che si tratti di ferrovie, linee di autobus, piste ciclabili, bike sharing, ecc. In questa sequenza, l'integrazione istituzionale («organizzazione della cooperazione transfrontaliera e la messa in rete degli attori») precede ed è la premessa per l'integrazione funzionale (interazioni che avvengono attraverso i confini, somma delle azioni transfrontaliere di ciascun decisore; Decoville, Durand 2016, 1828-9). L'approccio top-down nella sequenza di cui sopra è dettato dalla necessità di concordare le azioni tra diverse sovranità territoriali. Tuttavia, in tal modo, le misure con diversa complessità di coordinamento e/o maggiore intensità di investimento verrebbero intraprese indipendentemente dallo sforzo che richiedono. Ciò è rappresentato nella figura 1, una mappa concettuale che classifica le diverse fasi (ideali) del processo di integrazione sopra riportato in base alla complessità di coordinamento e allo sforzo di investimento (Stocchetti 2012).

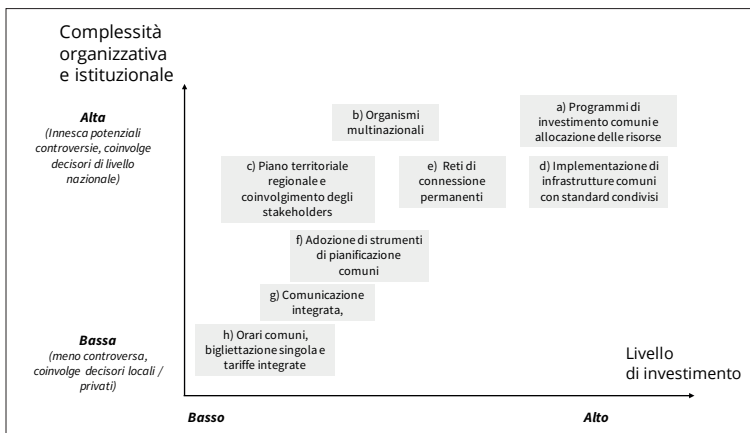


Figura 1 Complessità dell'integrazione dei trasporti transfrontalieri in termini di sforzo organizzativo e di investimento

Le azioni vicine all'origine degli assi sono caratterizzate da un investimento e uno sforzo di coordinamento (relativamente) basso, quindi sarebbero candidate ad essere attuate per prime rispetto a quelle nell'angolo superiore destro. Queste ultime, nella pianificazione dei trasporti transfrontalieri, sono considerate le precondizioni per le altre. La sfida diventa allora quella di passare da un approccio top-down a uno bottom-up, facendo leva sugli interessi, le relazioni e le peculiarità locali, nonché creando opportunità locali che sviluppino gli attrattori di mobilità in grado di fornire incentivi alla mobilità transfrontaliera spontanea (come, per esempio, le attrazioni turistiche, l'occupazione, le opportunità commerciali e di formazione/istruzione). Naturalmente, non si tratta di sostituire o bypassare il livello istituzionale superiore. Si tratta piuttosto di accelerare il processo facendo emergere le opportunità locali, attivando quelle azioni che richiedono il minor sforzo complessivo e incentivando così i cittadini a muoversi oltre confine. Tutto questo, nella logica che la disponibilità dei cittadini a muoversi oltre confine sia la premessa fondamentale per la coesione territoriale, ma anche un fattore che facilita i processi istituzionali. Questo, infatti, è quanto è emerso dall'esperienza del progetto CROSSMOBY, che ci ha insegnato che le autorità locali hanno percepito l'emergere di un bisogno di mobilità transfrontaliera locale prima delle autorità nazionali.

Bibliografia

- Decoville, A.; Durand, F. (2016). «Building a Cross-Border Territorial Strategy Between Four Countries: Wishful Thinking?». *European Planning Studies*, 24(10), 1825-43.
- Dörny, S.; Decoville, A. (2016). «Governance and Transportation Policy Networks in the Cross-Border Metropolitan Region of Luxembourg: A Social Network Analysis». *European Urban and Regional Studies*, 23(1), 69-85.
- EC (2016). *Overcoming obstacles in border regions, Summary Report on the online public consultation 21 September - 21 December 2015*. Brussels: Directorate General for Regional and Urban Policy, European Commission.
- EU COM (2008). *Green Paper on Territorial Cohesion Turning Territorial Diversity into Strength*. Brussels, 6.10.2008 COM(2008) 616 final. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0616:FIN:EN:PDF>.
- EU COM (2011). *White Paper Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a Competitive and Resource Efficient Transport System*. Brussels, 28.3.2011, COM(2011) 144 final. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>.
- López, E.; Monzón, A.; Ortega, E.; Mancebo Quintana, S. (2009). «Assessment of Cross-Border Spillover Effects of National Transport Infrastructure Plans: An Accessibility Approach». *Transport Reviews*, 29(4), 515-36. <https://doi.org/10.1080/01441640802627974>.

- Noferini, A.; Berzi, M.; Camonita, F.; Durà, A. (2020). «Cross-Border Cooperation in the EU: Euroregions amid Multilevel Governance and Re-Territorialization». *European Planning Studies*, 28(1), 35-56. <https://doi.org/10.1080/09654313.2019.1623973>.
- Rupprecht Consult (ed.) (2019). *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*. 2nd ed. https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf.
- Stocchetti, A. (2012). «The Sustainable Firm: From Principles to Practice». *International Journal of Business and Management*, 7(21), 34-47. <https://doi.org/10.5539/ijbm.v7n21p34>.
- Ulrich, P. (2016). «Participatory Governance in the Europe of the (Cross-Border) Regions». *L'Europe en Formation*, 1, 156-79. <https://doi.org/10.3917/eufor.379.0156>.
- Szagan, G.; Pavlov, V.I. (1995). «Environmental Awareness: A Comparative Study of German and Russian Adolescents». *Youth & Society*, 27(1), 93-112. <https://doi.org/10.1177%2F0044118X95027001006>.
- Wróblewski, Ł. (2020). «Rethinking Cross-Border Integration. A Step to Further Discussion». *Border and Regional Studies*, 8(3), 111-35. <https://czasopisma.uni.opole.pl/index.php/p/article/view/2129>.