

# Inquadrare la mobilità urbana in una dimensione transfrontaliera

Pier Paolo Pentucci

Università Ca' Foscari Venezia, Italia

**Sommario** 1 Introduzione. – 2 La questione cross-border e l'accessibilità fisica dei confini interni a livello europeo. – 3 Territorio e trasporti sul confine italo-sloveno: background ed evoluzione delle dinamiche di cooperazione transfrontaliera. – 4 Quadro generale e metodologia del caso studio. – 5 Risultati dell'indagine e note per la discussione. – 6 Conclusione.

## 1 Introduzione

Questo capitolo mira ad analizzare e contestualizzare il tema della mobilità urbana in una dimensione transfrontaliera, a partire da alcuni spunti offerti da un'indagine svolta sui 25 comuni della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia collocati sul confine con la Slovenia. Le domande di ricerca alla base di questa indagine si possono sintetizzare come segue: che cosa succede a livello locale nei comuni di confine in termini di pianificazione e gestione dei trasporti e della mobilità? Quali strategie, misure specifiche, politiche di trasporto urbano basate sui principi della mobilità sostenibile vengono attuate in questi contesti cross border? Quali sono i principali effetti riflessi dalla dimensione transfrontaliera sulla mobilità/viabilità urbana, sul trasporto pubblico locale e sulle esigenze di pendolarismo delle comunità locali?

Il caso studio qui presentato è parte di un più ampio progetto di cooperazione territoriale transfrontaliera sui trasporti finanziato dall'Unione Europea. Per comprendere il contesto complessivo dello studio, prima dei risultati si propone una ricognizione del quadro di riferimento delle politiche cross-border sui trasporti e sulla coesione territoriale in Europa.



**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 10.30687/978-88-6969-546-9/016

## **2 La questione cross-border e l'accessibilità fisica dei confini interni a livello europeo**

L'iniziativa di indagine, analisi ed approfondimento avviata dalla Commissione Europea (DG Regio) nel luglio 2015 con la *Cross Border Review* (CBR initiative) sugli ostacoli ancora da superare a livello cross-border e culminata con la comunicazione adottata il 20 settembre 2017 della stessa CE (EC 2017a), rappresenta senza dubbio un processo fondamentale che ha consentito di fare il punto sulla situazione effettiva dei confini interni fra gli Stati Membri (MS). Essa sviluppa infatti un'indagine di ampio raggio sulla situazione complessiva dei territori di frontiera europei e sui livelli di interazione reciproca dalla quale emergono alcuni elementi chiave interessanti anche per la nostra prospettiva di ricerca. Dai dati emersi sul campione totale dei rispondenti è stata registrato un forte coinvolgimento e partecipazione all'indagine sia da parte di cittadini residenti e imprese con sede nelle zone di frontiera (84% sui soggetti individuali), sia da parte degli enti locali transfrontalieri (comuni, province, regioni - 8 su 10 rispetto al campione degli enti pubblici). Anche le percentuali di frequenza di attraversamento del confine da parte dei soggetti individuali denotano un'elevata e continua interazione tra i lati opposti della frontiera. Infine, dalla stessa CBR emerge il rilievo dato all'accessibilità fisica quale uno dei maggiori ostacoli ancora da superare per garantire adeguata mobilità e interazione transfrontaliera. Tale difficoltà fisica di attraversamento legata alla mobilità ed ai trasporti ha evidenziato una serie composta di livelli di intervento: dalle infrastrutture alla mancanza di integrazione tra i sistemi di trasporto pubblico, dalla assenza e/o bassa frequenza delle connessioni (specialmente ferroviarie), alle differenze di regole e standard, per finire con i costi ed i tempi di percorrenza troppo elevati per i pendolari. Si noti che tali difficoltà non sono emerse soltanto per le principali reti viarie e ferroviarie che collegano grandi città di confine, ma anche per le reti secondarie e per i valichi minori, dove il trasporto pubblico locale da ambo i lati si interrompe a poca distanza dal confine, lasciando veri e propri 'vuoti di connessione'. Il sistema del trasporto e la pianificazione della mobilità a livello locale risulta dunque il vero anello debole, creando disagi per residenti e pendolari e aumentando considerevolmente la dipendenza dall'auto privata. L'inadeguatezza dei sistemi di trasporto transfrontalieri è stata quindi classificata a livello europeo come una sfida 'multidimensionale' che investe non soltanto il tema dell'accessibilità fisica, ma anche quello dell'armonizzazione e del coordinamento amministrativo, legislativo e politico, richiedendo un'importante spinta alla cooperazione e coesione territoriale (EC DG Regio 2016b).

La Commissione Europea nel 2017, sulla base dei risultati e dei report di analisi della CBR, ha definito dei percorsi ed un set di azioni

volte a ridurre 'complessità, lunghezza/durata e costi' delle interazioni fisiche transfrontaliere, promuovendo una maggiore armonizzazione dei servizi sui confini. L'evidenza di ostacoli e barriere determinate da differenze legislative, amministrative, e da procedure ed abitudini troppo a lungo non affrontate, richiama innanzitutto la necessità di ricorrere ad un sistema di *governance* multilivello, coinvolgendo entrambi i lati del confine e migliorando la situazione a livello locale, dove gli effetti negativi e la frequenza delle disfunzioni ricadono con un impatto molto più condizionante sulla vita di individui e comunità locali. Sono infatti le connessioni ferroviarie minori, poste sui confini interni della UE, a risultare mancanti, dismesse o inadeguate. L'offerta di sistemi di trasporto pubblico va aggiornata a livello tecnologico e multimodale non solo su scala regionale ma anche nelle connessioni dirette tra agglomerati urbani di confine. In particolar modo sarebbero molto utili l'implementazione di servizi di info-mobility e di bigliettazione integrata, anche attraverso l'utilizzo di dati di trasporto standardizzati e condivisi. (EC 2017b). La CE, quindi, chiude questo lungo e approfondito stato dell'arte sulla situazione dei territori di confine stabilendo un set di 10 azioni di intervento per superare (o quanto meno mitigare) ostacoli e barriere ancora persistenti e programmando la costituzione di Border Focal Point (BFP) con la funzione di facilitare tali interventi. È l'azione nr. 7 (tra le 10 stabilite) che viene diretta a «facilitare l'accessibilità transfrontaliera» mettendo in evidenza che proprio i servizi di trasporto pubblico possono garantire sia integrazione tra le zone di confine sia la sostenibilità dei collegamenti. Sulla base degli ottimi risultati ottenuti nei TEN-T, anche in questo caso la strategia deve far leva su 2 priorità essenziali: 1) armonizzazione e coordinamento degli standard tecnici e legislativi; 2) raggiungimento dell'interoperabilità nel sistema dei trasporti. Allo stesso modo 2 sono le iniziative comunitarie: 1) uno studio della CE sui collegamenti ferroviari mancanti lungo i confini interni; 2) dare un forte impulso a stati membri, regioni e comuni per fornire servizi di trasporto pubblico integrato, con il supporto dei BFP (EC 2017a). Prima del biennio 2015-17 la questione dei territori transfrontalieri e dell'accessibilità cross border era stata messa in luce per alcuni aspetti in particolare: se da un lato i programmi di cooperazione transfrontaliera, sin dal lancio della prima iniziativa comunitaria Interreg (1989-1993), hanno sempre ritenuto strategico agire su confini interni e trasporti (Medeiros 2018), dall'altro in letteratura viene evidenziato come il processo di integrazione europea, a partire dagli anni Novanta, abbia stimolato la ricerca teorica ed empirica ad analizzare in linea generale l'influenza di stati e confini nazionali all'interno dell'Unione Europea e nello specifico ad approfondire l'accessibilità transfrontaliera in termini di barriere infrastrutturali, modelli di interazione fisica e costi dei trasporti (Van Houtum 2000). Inoltre, sempre dalla metà degli anni Novanta, vengono messe in luce le prime contraddizioni: al for-

te impulso allo sviluppo delle linee ferroviarie internazionali di lunga percorrenza sul territorio UE si contrappone il declino delle infrastrutture di trasporto a livello regionale transfrontaliero dove invece, anche per ragioni di sostenibilità ambientale, andrebbero promosse forme di trasporto collettivo (De Boer 1996). L'Unione Europea tra il 1992-1996, ha infatti dato avvio e definito come prioritari e vitali per il mercato interno e la coesione economica e sociale quella serie di progetti infrastrutturali di larga scala denominati TEN-T (trans-European Transport Networks). Tali progetti coprono esigenze di connettività transfrontaliera (es. *Øresund fixed link*, *Betuwe railway line*, *PBKAL project*) (EC 2007) ma per dimensioni e obiettivi non necessariamente rappresentano sempre un vantaggio a livello regionale e locale. Infatti, i potenziali benefici economici, sociali e di sviluppo complessivo dipendono anche dal livello di connettività/collegamenti che i grandi network stabiliscono con le reti di trasporto regionali e dalla valutazione del loro impatto complessivo sui diversi ambiti territoriali. Sul piano economico c'è una vasta letteratura che ha lavorato sul rapporto inversamente proporzionale che si può generare tra miglioramento delle infrastrutture di trasporto (su larga-scala) e sviluppo omogeneo delle regioni attraversate (Crescenzi, Rodríguez-Pose 2012) e contestualmente si afferma un 'approccio integrato' nella pianificazione e nella valutazione degli effetti delle grandi infrastrutture TEN-T. Valutare le ricadute effettive (dirette e indirette) sulla dimensione cross border ed il contributo fornito agli obiettivi strategici delle policy europee sui trasporti, significa anche tenere in considerazione le aree più periferiche, gli effetti sull'ambiente e le sinergie sviluppate nell'interconnessione tra diversi sistemi di trasporto e per l'interoperabilità dei servizi cross-border. Inoltre, tale approccio integra una valutazione dei costi e benefici sociali associati al trasporto: accessibilità, occupazione, qualità della vita (van Exel et al. 2002). Tuttavia, le più importanti strategie di policy della Commissione Europea di questo periodo - il Libro Bianco del 2001 e quello successivo del 2011 - non sembrano recepire questa esigenza dei territori transfrontalieri come reale priorità. Non traspare ancora dall'agenda politica una sensibilità specifica volta ad approfondire la situazione delle aree di confine interne nella loro permeabilità fisica, soprattutto attraverso una prospettiva di pianificazione multi-livello. Le aree urbane adiacenti ai due lati del confine, l'eterogeneità dei territori regionali e le relative esigenze sociali, ambientali ed economiche delle comunità locali non dovrebbero essere poste in subordine rispetto alle lunghe percorrenze ed ai collegamenti strategici se l'obiettivo finale è quello di ridurre disparità e aumentare accessibilità tra zone centrali e aree periferiche e rurali e al contempo rafforzare coesione territoriale e sociale dell'Unione Europea, attraverso una 'mobilità per tutti'. Come rilevano infatti Vulević e Knežević:

Il fatto è che le misure di accessibilità nelle regioni di confine di tutti i paesi europei sembrano essere molto più basse di quelle interne. Ciò può essere spiegato da due fattori: la densità delle città nelle regioni di confine è di solito inferiore a quella dell'interno di un paese, e l'accessibilità nelle regioni di confine è inferiore a causa della minore densità delle infrastrutture di trasporto in queste località. Un altro fatto importante è la bassa accessibilità alle periferie dell'Europa, specialmente nelle regioni dell'est. (2017, 168)

Saranno le strategie europee Macro-Regionali, avviate tra il 2009 ed il 2016 e supportate dai fondi di 4 specifici programmi transnazionali Interreg, a sviluppare tra le proprie priorità di intervento, politiche mirate sui collegamenti transfrontalieri e l'accessibilità cross-border promuovendo un approccio di governance multi-livello e multi-stakeholder insieme alle amministrazioni regionali e locali dei territori coinvolti. Le Macro-Regioni Europee, per molti aspetti rappresentano una sorta di istituzionalizzazione/formalizzazione del concetto di 'soft space' (Schmitt, Metzger 2015), attraverso il quale la necessità della pianificazione territoriale supera il vincolo e la rigidità dei confini amministrativi operando in una logica di cooperazione transfrontaliera e transnazionale attraverso forme di governance innovativa (Walsh 2015). In questo spazio territoriale alternativo, sembrano finalmente emergere questioni ritenute sinora secondarie: i collegamenti interrotti tra agglomerati urbani adiacenti ma separati da un confine nazionale, l'interoperabilità dei sistemi di trasporto, le necessità dei pendolari transfrontalieri, la convenienza di rimuovere ostacoli amministrativi e giuridici ormai obsoleti, per rafforzare welfare e qualità della vita di intere comunità locali periferiche attraversate da confini interni. Questioni del tutto controproducenti - se non affrontate e risolte - ad una logica di coesione territoriale europea. Ad aumentare l'incidenza delle strategie Macro-Regionali europee, già nel 2006 era stato creato lo strumento degli *European Grouping of Territorial Cooperation (EGCT)* (Parlamento Europeo e Consiglio 2006), anche in questo caso un modello di cooperazione formalizzato su base giuridica, al fine di consentire ad enti territoriali di stati membri diversi di implementare progetti e collaborazioni su priorità di interesse comune a livello transfrontaliero, transnazionale ed interregionale (Spinaci, Vara-Arribas 2009). Il connubio tra strategie macroregionali e le iniziative territoriali degli ECGT, rafforza ed istituzionalizza la cooperazione transfrontaliera. Gli ECGT rimangono comunque degli 'strumenti flessibili' adatti ad operare con la necessaria autonomia su questioni fondamentali come le reti di trasporto transfrontaliere (Caesar 2017) rispetto alle quali ostacoli amministrativi, infrastrutture inadeguate e sistemi operativi differenti penalizzano fortemente le aree di confine e le loro comunità. Quello che si sviluppa in questi anni 'pre-Cross Border Review' non è sol-

tanto quindi una semplice evoluzione di policy, iniziative e strumenti su scala regionale e locale, ma è soprattutto il manifestarsi di una necessità: le aree transfrontaliere interne europee, spesso periferiche e rurali, e la loro permeabilità di confine hanno bisogno di coinvolgimento e rappresentanza diretta per garantire superamento delle barriere e integrazione territoriale. Infatti, l'utilizzo di pratiche *bottom up*, attingere dalla conoscenza e dalle esperienze degli attori locali di confine, prestare attenzione agli specifici contesti culturali, sociali ed economici dei territori transfrontalieri attraverso una 'governance partecipativa', sono esperienze che possono realmente fungere da 'micro-laboratori' nel processo di integrazione europea (Ulrich 2016). Dopo il 2017 - anche alla luce della CBR e della relativa comunicazione CE - la questione di trasporti, mobilità e accessibilità cross-border vede definire un proprio contesto di riferimento e acquista autonoma rilevanza tanto in letteratura che nei diversi livelli di policy europea. Si aprono anche nuove prospettive di studio legate ai modelli e alle specificità del pendolarismo transfrontaliero UE. Analizzando il pendolarismo in alcune aree specifiche vengono ad esempio valutate da prospettive diverse e riconsiderate funzione e potenzialità delle zone di confine ed i relativi processi di integrazione cross-border (Möller et al. 2018).

Approfondendo lo stesso tema in altre regioni europee confinanti viene invece messa in evidenza la situazione del trasporto pubblico transfrontaliero. È interessante rilevare ad esempio, il fatto che là dove una bassa densità urbana causa bassa domanda di trasporto pubblico e inadeguati interventi infrastrutturali corrispondono alla mancanza di centri abitati di rilievo con conseguente dipendenza dall'auto privata - caratteristiche peraltro comuni a molte aree di confine - si sviluppi in alcuni casi una reazione bottom-up a livello di politiche locali transfrontaliere, ottimizzando le risorse disponibili tramite l'integrazione multimodale dei servizi (tariffe di viaggio, bigliettazione, infomobility), e migliorando il sistema di governance attraverso accordi di cooperazione locale cross-border (Cavallaro, Dianin 2019). Nel 2019 Medeiros mette al centro di uno studio la questione dei trasporti transfrontalieri in relazione alla mobilità dei cittadini europei tra i confini interni, chiarendo bene il livello e la dimensione territoriale di riferimento e sottolineando come ancora l'accessibilità sia ancora una barriera irrisolta. Infatti, a tal fine lo studio elabora un Indice di Permeabilità del Trasporto Transfrontaliero, che consente di valutare la questione su scala europea, prendendo come riferimento territoriale quella *buffer zone* di 25 km su ciascun lato del confine, convenzionalmente definita come *border area* dalla Commissione Europea. Purtroppo, oltre ad una generalizzata inadeguatezza dei collegamenti transfrontalieri in tutte le aree di confine, quello che Medeiros mette in luce è la mancanza di una strategia specifica e comune per tutta Europa data anche

l'evidenza di una crescita della domanda da parte dei cittadini, con tutto ciò che ne consegue a livello di sviluppo sociale e sostenibilità ambientale. A ciò si aggiunge la mancanza di un livello di pianificazione specifico e soprattutto la carenza di studi e dati aggiornati su casi locali e regionali nelle zone di confine (Medeiros 2019). Nonostante i processi di integrazione e coesione territoriale messi in campo dall'UE, le aree di confine hanno sofferto un doppio processo di 'periferizzazione': nazionale e sovranazionale; tanto gli Stati Membri quanto l'Unione hanno infatti privilegiato le aree ed i nodi centrali in termini di investimenti, infrastrutture e policy a scapito delle aree più periferiche e remote (Christodoulou, Christidis 2020). Le zone periferiche transfrontaliere, come già visto in precedenza, si trovano spesso dotate di sistemi di trasporto pubblico obsoleti e soprattutto inadeguati a conciliare la domanda di pendolarismo lavorativo transfrontaliero che emerge dalle comunità più isolate e lontane dai principali nodi di collegamento, con le esigenze delle nuove forme di lavoro di un'economia 'post-industriale'. Ciò determina inevitabilmente un problema fondamentale di esclusione sociale contestuale all'esclusione dalla fruibilità del servizio di trasporto pubblico, innesca conseguenti complicazioni di sostenibilità ambientale (dipendenza dal mezzo privato), e soprattutto - almeno per ora - genera potenziali soluzioni esclusivamente 'dal basso', dalle stesse comunità/amministrazioni locali penalizzate (es. car-pooling istituzionalizzato) (Baran, Augustyn 2021). Anche a livello di singoli Stati Membri, persino nel caso in cui (es. Germania) il sistema di pianificazione territoriale, a livello giuridico, considera il trasporto pubblico mezzo fondamentale di accesso ai servizi essenziali per tutti i cittadini (scuola, sanità, servizi sociali), studi evidenziano un divario ancora persistente tra regioni centrali e regioni periferiche e rurali nell'accesso ai mezzi di trasporto pubblico, generando conseguenti disuguaglianze soprattutto per le categorie sociali più deboli: limitazioni nelle opportunità educative e lavorative, necessità del mezzo privato, difficoltà nell'accesso ai servizi di welfare. Ciò determina inevitabilmente esclusione sociale (Binder, Matern 2020). In questo momento inoltre non vanno assolutamente trascurati - anche nella definizione di policy e strategie di mobilità e collegamenti cross border - i potenziali effetti regressivi determinati da tendenze euroscettiche e di 're-bordering' (Brexit, gestione dei flussi migratori, spinte identitarie, asimmetrie economiche tra lati opposti di confine, ecc.) (Durand et al. 2020). Così come va tenuto in considerazione l'impatto della crisi pandemica globale COVID-19 sui confini interni. Quello che è stato definitivo come l'effetto *covidfencing*, vista la ridotta capacità o in alcuni casi la assoluta mancanza del trasporto pubblico cross border in situazione di normalità, durante l'emergenza pandemica ha causato ulteriori effetti 'paralizzanti' sulle necessità di pendolarismo lavorativo o sull'accesso ai servizi sanitari/sociali più vi-

cini per le comunità di frontiera (esempio a noi utile: tutti i trasporti pubblici transfrontalieri tra Italia e Slovenia sono stati interrotti). La questione dell'accessibilità fisica e dell'integrazione/potenziamento delle reti di trasporto pubblico alle frontiere rimane dunque un problema ancora aperto, nonostante l'azione dei programmi di cooperazione cross-border, e l'eccezionalità della situazione COVID-19 ha dimostrato la mancanza assoluta di una pianificazione territoriale europea specifica per le aree di confine interno (Medeiros et al. 2021a). Nella recentissima Strategia della Commissione Europea (dicembre 2020) sulla Mobilità Sostenibile e Smart si evidenzia una maggiore attenzione e l'attribuzione di un ruolo centrale alle aree transfrontaliere, e più in generale un cambio di paradigma molto più centrato sul pillar europeo dei diritti sociali. La libera circolazione di persone e merci attraverso i confini interni viene definita come una fondamentale libertà dell'Unione Europea, e la mobilità ed i trasporti sono il fattore chiave abilitante per tutti i cittadini. Ridurre le disparità tra regioni e migliorare i collegamenti transfrontalieri assume importanza strategica, anche alla luce di quanto si è verificato con la pandemia. I processi di transizione ecologica e digitale in atto nei sistemi di trasporto e mobilità, (questa volta) non dovrebbe lasciare nessuno indietro a partire dalle aree remote, rurali e periferiche, dove è cruciale garantire accessibilità per tutti (EC 2020). È ormai sufficientemente acclarato che a mancanza/inadeguatezza di un sistema di trasporto pubblico transfrontaliero corrisponde una barriera cruciale per l'intero sistema territoriale, e che strutturare tale sistema dei trasporti sul servizio pubblico significa porre una pietra angolare per incrementare la qualità complessiva della vita dei residenti nelle aree di confine: opportunità di lavoro e sostenibilità ambientale potrebbero in questo modo migliorare esponenzialmente. Infine, stante l'attuale regime di competenze normative e amministrative, il nodo cruciale sul potenziamento del trasporto pubblico passa inevitabilmente per le amministrazioni locali, cui bisognerebbe attribuire maggiore agibilità e legittimazione a partire proprio dal livello europeo (Medeiros et al. 2021b).

### **3 Territorio e trasporti sul confine italo-sloveno: background ed evoluzione delle dinamiche di cooperazione transfrontaliera**

Provando ora a stringere il focus sul confine italo-sloveno, oggetto del nostro caso studio, l'evoluzione di policy specifiche ed i riscontri accademici dedicati al tema denotano una situazione in cui l'accessibilità fisica e le esigenze di trasporto transfrontaliero hanno sempre rivestito un ruolo particolarmente importante per le comunità e le popolazioni residenti nelle aree di questo specifico confine.



Gli attori principali delle prime forme di cooperazione territoriale transfrontaliera sono principalmente le regioni sub-nazionali: la Regione Autonoma FVG e la Slovenia per la Federazione Jugoslava, che operano su base transnazionale sia bilateralmente che multi-lateralmente (coinvolgendo soprattutto: la Croazia, i Länder austriaci di Stiria e Carinzia e altre regioni italiane adiacenti, quali il Veneto ed il Trentino-Alto Adige) (Delli Zotti 1982). Nello specifico, a livello multilaterale, merita attenzione la struttura ed il lavoro svolto dalla Comunità di Lavoro Alpe-Adria (1978), che istituisce al proprio interno una Commissione dei Trasporti, a sua volta organizzata in 3 gruppi di lavoro: (i) trasporto su strada; (ii) trasporto ferroviario; (iii) trasporto aereo interregionale. L'Alpe-Adria già nel 1981 porterà a Bruxelles una serie di richieste territoriali sulle grandi infrastrutture di trasporto (Delli Zotti 1983). Lo strumento delle Commissioni congiunte/gruppi di lavoro emerge come una costante nei processi di cooperazione tra regioni transfrontaliere sul confine italo-sloveno, così come il *topic* sulla mobilità/trasporti e la pianificazione territoriale. Tale strumento evolve nelle forme di partecipazione e nelle metodologie di lavoro, trasformandosi da principale dispositivo di collaborazione e laboratorio per la definizione di politiche condivise, ad elemento strutturale di un sistema sinergico che nel corso degli anni ha via via incorporato i programmi europei di cooperazione transfrontaliera e lo strumento dei GECT, attraverso una governance multilivello che è riuscita ad includere via via tutti i soggetti effettivamente interessati. Grazie ai programmi di cooperazione emerge una forma innovativa di cittadinanza che ha posto le basi per una reale comunità transfrontaliera a partire dal livello locale. L'intero territorio transfrontaliero italo-sloveno, pur con livelli di disomogeneità è stato un laboratorio continuo di mobilità cross-border sotto ogni punto di vista. Si tratta però di un'area con caratteristiche disomogenee: fattori positivi sono le principali reti e nodi infrastrutturali insieme ai trend di dinamicità e sviluppo economico dimostrate dalla Slovenia. È invece il sistema locale delle municipalità transfrontaliere a scontare le barriere e le criticità maggiori anche in termini sociali, ambientali e culturali, pur dimostrando una crescente inclinazione alla cooperazione, frutto anche delle numerose esperienze positive accumulate nel corso dei successivi periodi di programmazioni europee. Su una strategia complessiva per l'area hanno fatto leva la serie di azioni trasportistiche integrate realizzate da ADRIA-A (2010-15). Queste hanno posto le basi per una riorganizzazione strutturata di accessibilità e sistema della mobilità: trasporto ferroviario leggero, rete TPL, intermodalità merci. All'interno di tale strategia hanno trovato spazio anche importanti azioni trasversali volte a rafforzare il livello locale, quali l'incubazione del primo GECT italo-sloveno: il GECT-GO (Gabrielcig, Turk 2015). Considerando il 'disallineamento' tra Italia e Slovenia in termini di livelli di governo

e struttura degli enti territoriali, che abbiamo visto in precedenza, (la Slovenia non dispone di un livello di governo regionale mentre la regione FVG è costituzionalmente autonoma), è proprio attraverso i Comuni che potrebbe istituzionalizzarsi un'area territoriale transfrontaliera omogenea, fungendo essi stessi anche da strumento di raccordo privilegiato tra i bisogni effettivi delle popolazioni residenti e gli enti di governo superiori ed i gestori dei servizi di trasporto, anche attraverso il prezioso contributo dei GECT.

#### 4 Quadro generale e metodologia del caso studio

L'idea di inquadrare la pianificazione della mobilità urbana all'interno di una dimensione transfrontaliera nasce proprio dalla serie di spunti emersi dalla struttura teorica di riferimento che abbiamo ricostruito nei paragrafi precedenti, attraverso la ricognizione della letteratura e delle policy viste essenzialmente nello sviluppo cronologico degli ultimi vent'anni. Il caso studio specifico di questo capitolo si configura come supplemento di indagine focalizzato su *trasporti e flussi di mobilità transfrontaliera* e territorialmente circoscritto al contesto urbano dei 25 comuni localizzati sul lato italiano immediatamente adiacente alla linea di confine con la Slovenia [tab. 1, fig. 1].

**Tabella 1** Comuni italiani (Regione FVG) situati al confine con la Slovenia

Nr.	Comuni italiani al confine con la Slovenia – Regione FVG – (Provincia)	Popolazione (ISTAT 31-12-2019)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Comuni sloveni contermini
1	Chiusaforte (UD)	621	100,20	Občina Bovec
2	Cormons (GO)	7.297	35,09	Brda
3	Doberdò Del Lago – Doberdob (GO)	1.351	27,05	Miren-Kostanjevica – Komen
4	Dolegna Del Collio (GO)	329	12,88	Brda
5	Drenchia (UD)	102	12,01	Kobarid – Kanal ob Soči – Tolmin
6	Duino-Aurisina – Devin Nabrezina (TS)	8.363	45,31	Komen – Sežana
7	Faedis (UD)	2.829	46,78	Kobarid
8	Gorizia (GO)	34.034	41,26	Brda – Šempeter-Vrtojba – Mestna občina Nova Gorica
9	Grimacco (UD)	313	16,11	Kobarid – Kanal ob Soči
10	Lusevera (UD)	607	53,05	Kobarid
11	Monrupino – Repentabor (TS)	863	12,61	Sežana
12	Muggia (TS)	12.980	13,85	Mestna občina Koper – Ankaran
13	Prepotto (UD)	740	33,24	Kanal ob Soči – Brda
14	Pulfero (UD)	876	48,68	Kobarid
15	Resia (UD)	944	119,31	Občina Bovec – Kobarid

Nr.	Comuni italiani al confine con la Slovenia – Regione FVG – (Provincia)	Popolazione (ISTAT 31-12-2019)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Comuni sloveni contermini
16	San Dorligo della Valle – Dolina (TS)	5.694	24,22	Sežana – Hrpelje-Kozina – Mestna občina Koper
17	San Floriano del Collio -Števerjan (GO)	755	10,63	Brda
18	Savogna (UD)	361	22,17	Kobarid
19	Savogna d'Isonzo -Sovodnje ob Soči (GO)	1.701	16,98	Mestna občina Nova Gorica – Miren-Kostanjevica
20	Sgonico -Zgonik (TS)	2.017	31,40	Sežana
21	Stregna (UD)	327	19,69	Kanal ob Soči
22	Taipana (UD)	565	65,44	Kobarid
23	Tarvisio (UD)	4.133	208,36	Občina Kranjska Gora – Občina Bovec
24	Torreano (UD)	2.085	34,99	Kobarid
25	Trieste (TS)	202.564	85,11	Sežana – Hrpelje-Kozina

Fonte dei dati (Popolazione – Superficie): ISTAT 31-12-2019

Tale supplemento si colloca all'interno di una più ampia indagine di rilevazione sullo *stato dell'arte della pianificazione dei trasporti e della mobilità urbana sostenibile* rivolta alle 259 amministrazioni comunali che costituiscono il versante italiano dell'area di programma dell'Interreg CBC V-A Italia-Slovenia (formato dalla totalità dei 215 comuni della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ed i 44 comuni della Città Metropolitana di Venezia) La metodologia utilizzata è basata su un breve questionario di 5 domande principali – con una ramificazione di alcune sotto-domande – strutturate secondo la logica mista di quesiti a risposta multipla e a campo aperto. I principali temi relativi a *trasporti e flussi di mobilità transfrontaliera*, messi a fuoco nelle 5 domande sono stati i seguenti:

**Domanda 1** «...se e quali forme di cooperazione sui temi dei trasporti, della mobilità e della gestione del traffico di attraversamento sono state sviluppate con i comuni sloveni direttamente confinanti...»;

**Domanda 2** «...se e in quali progetti europei di cooperazione sui temi della mobilità e dei trasporti, i 25 comuni italiani sono stati coinvolti con i comuni sloveni direttamente confinanti...»;

**Domanda 3** «...principali operatori di trasporto (pubblici e/o privati) che collegano ciascun comune italiana con il lato sloveno...»;

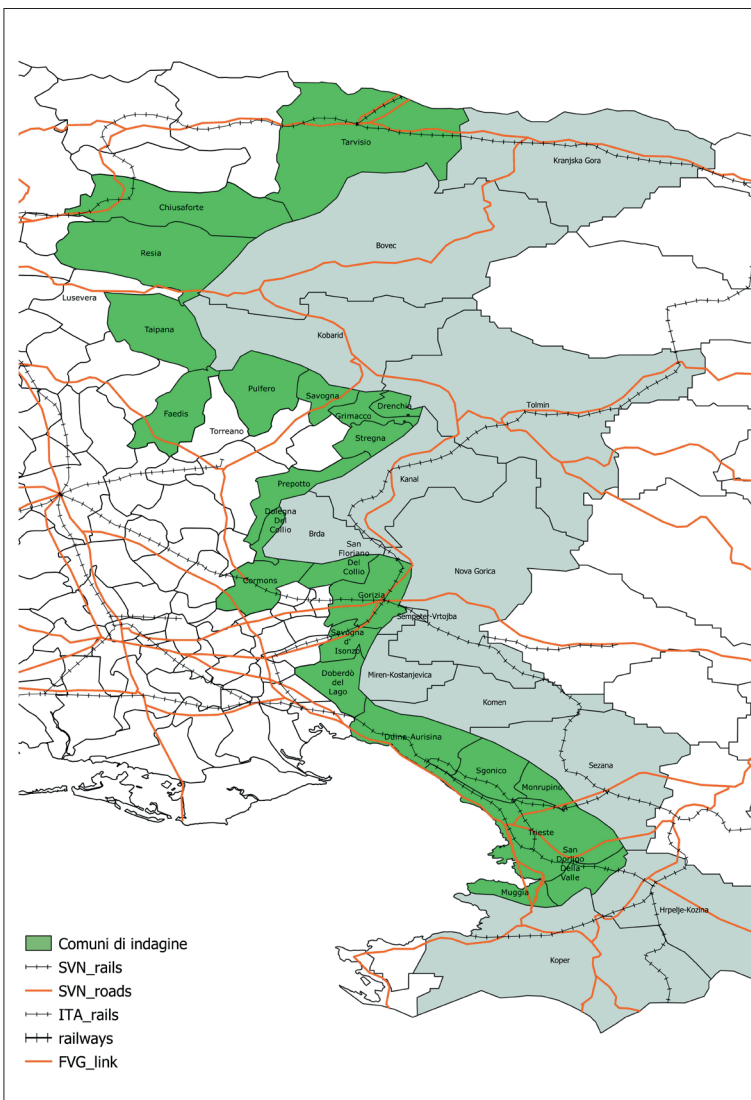
**Domanda 4** «...componenti principali e livelli dei flussi di traffico transfrontaliero da/per la Slovenia che coinvolgono/attraversano il territorio urbano dei 25 comuni italiani...»;

(\*componenti: Merci/Passeggeri – Autobus/Treno/Camion – Pendolarismo/Turismo)

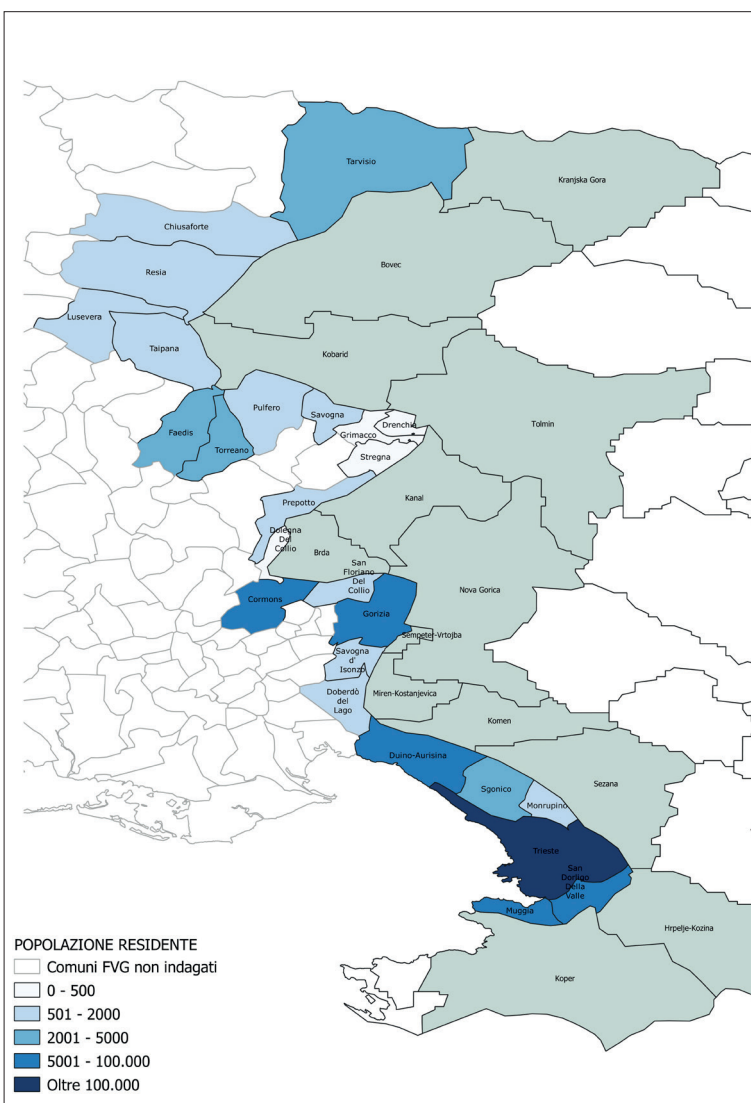
(\*livelli di traffico: in termini di dati a disposizione e percezione individuale)

**Domanda 5** «...se è ritenuto utile e proficuo sviluppare forme di cooperazione tecnica e/o istituzionale sulla pianificazione della mobilità urbana transfrontaliera con i comuni sloveni direttamente confinanti + idee/suggerimenti in proposito».

I questionari relativi al supplemento di indagine sono stati resi disponibili sia in versione MS-Word sia in versione on-line ed inviati sia tramite e-mail ordinaria sia alle pec istituzionali delle singole amministrazioni comunali. Inoltre per tutto il periodo in cui il questionario è rimasto aperto sono stati effettuati una serie di *recall* telefonici al fine di supportare la compilazione (identiche modalità sono state utilizzate anche per il questionario principale diretto ai 259 comuni dell'area di programma). Tutto ciò ha consentito sia di aumentare notevolmente il numero dei rispondenti rispetto alle previsioni, ma anche di instaurare canali di confronto e dialogo diretto con le singole amministrazioni comunali. Il supplemento d'indagine è stato inviato il 12-11-2020 ed è rimasto aperto sino al 07-12-2020. Il target specifico dei rispondenti all'interno della struttura delle singole amministrazioni comunali è stato circoscritto a priori, al momento della costruzione del questionario, realizzando un database dettagliato di contatti limitati a sindaci, assessori e dirigenti/tecnici/funzionari dei servizi/uffici/dipartimenti competenti per la mobilità ed il trasporto urbano al fine di ottimizzare il livello delle risposte. È interessante notare come la disomogeneità nell'articolazione delle strutture amministrative locali italiane prevedano per la mobilità competenze attribuite a più uffici/dipartimenti a seconda di determinati aspetti specifici (gestione del traffico e dei servizi di trasporto pubblico, pianificazione della mobilità urbana, rilevazioni ambientali, infrastrutture). Spesso, solo nel caso dei comuni capoluogo e/o di dimensioni più grandi abbiamo visto tutte le competenze accentrarsi in strutture ad hoc, ciò forse anche in virtù dell'introduzione dei principi/obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale della mobilità. I primi risultati sul caso studio oggetto di questo capitolo sono stati presentati il 4 dicembre 2020 nell'ambito del webinar internazionale del progetto CROSSMOBY su *Trasporti e Mobilità transfrontaliera nell'Unione Europea. Problemi e Stato dell'Arte* che ha dato un impulso fondamentale alla realizzazione del presente volume.



**Figura 1** Territorio transfrontaliero italo-sloveno e vie di comunicazione con evidenza dei comuni di confine. Elaborazione grafica di Marco Fasan



**Figura 2** Distribuzione della popolazione rispetto ai 25 comuni italiani al confine con la Slovenia. Elaborazione grafica di Marco Fasan

## 5 Risultati dell'indagine e note per la discussione

Il supplemento d'indagine sulla mobilità transfrontaliera in termini di rispondenti ha ricevuto un buon tasso di adesione. Il questionario è stato compilato da 16 dei 25 comuni di confine (64%). Inoltre, i 16 comuni rispondenti rappresentano il 97,02% della popolazione residente nel versante italiano al confine con la Slovenia e il 71,08% dell'intera superficie territoriale [tab. 2]. Sul totale dei 25 comuni sono rappresentate 3 delle 4 province del Friuli Venezia Giulia; soltanto la provincia di Pordenone non ha comuni che si affacciano geograficamente sulla Slovenia [tab. 3].

**Tabella 2** Comuni rispondenti, popolazione e superficie totale rispetto all'intero versante italiano al confine con la Slovenia

Comuni rispondenti – abitanti tot. – superficie tot.	Dati sul (totale)	Percentuale – %
totale comuni rispondenti	<b>16</b> (25)	64%
popolazione tot comuni rispondenti (nr. abitanti)	<b>283.723</b> (292.451)	97,02%
superficie tot comuni rispondenti (km <sup>2</sup> )	<b>807,8</b> (1.136,42)	71,08%

Fonte dei dati: ISTAT 31-12-2019

**Tabella 3** Comuni rispondenti per Provincia sul totale del campione

Province FVG	Rispondenti per provincia sul (totale)	Percentuale – %
Trieste	<b>5</b> (6)	83%
Udine	<b>6</b> (13)	46,15%
Gorizia	<b>5</b> (6)	83%
Pordenone	n.a.	n.a.

Fonte dei dati: ISTAT 31-12-2019

**Tabella 4** Comuni rispondenti e totali campione per fasce demografiche e classi di superficie

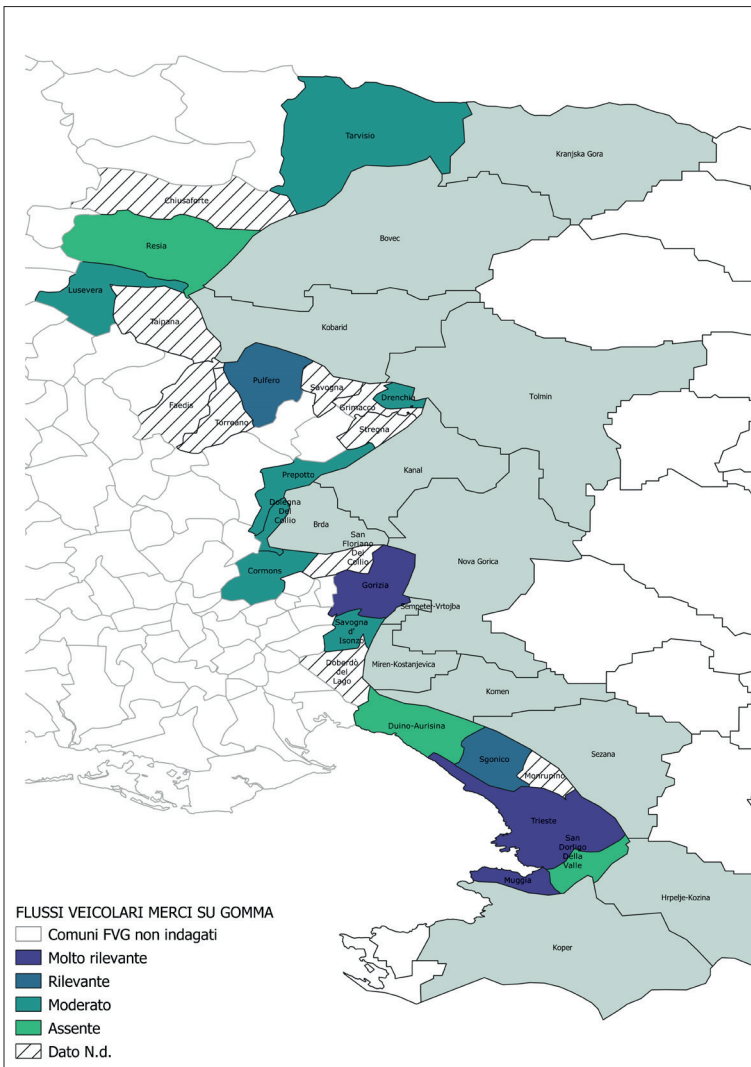
Fasce demografiche	Nr. di rispondenti per fascia demografica sul (totale)	Classi di superficie	Nr. di rispondenti per classi di superficie (totale)
0-500 abitanti	3 (5)	1-20 km <sup>2</sup>	4 (8)
500-2.500 abitanti	6 (12)	20-40 km <sup>2</sup>	5 (7)
2.500-5.000 abitanti	1 (2)	40-60 km <sup>2</sup>	4 (5)
5.000-10.000 abitanti	3 (3)	60-80 km <sup>2</sup>	0 (1)
10.000-20.000 abitanti	1 (1)	80-100 km <sup>2</sup>	1 (1)
20.000-50.000 abitanti	1 (1)	100-150 km <sup>2</sup>	1 (2)
50.000-100.000 abitanti	0 (0)	150-200 km <sup>2</sup>	0 (0)
100.000 – 250.000 abitanti	1 (1)	200-250 km <sup>2</sup>	1 (1)
> 250.000 abitanti	0 (0)	> 250 km <sup>2</sup>	0 (0)

Fonte dei dati: ISTAT 31-12-2019

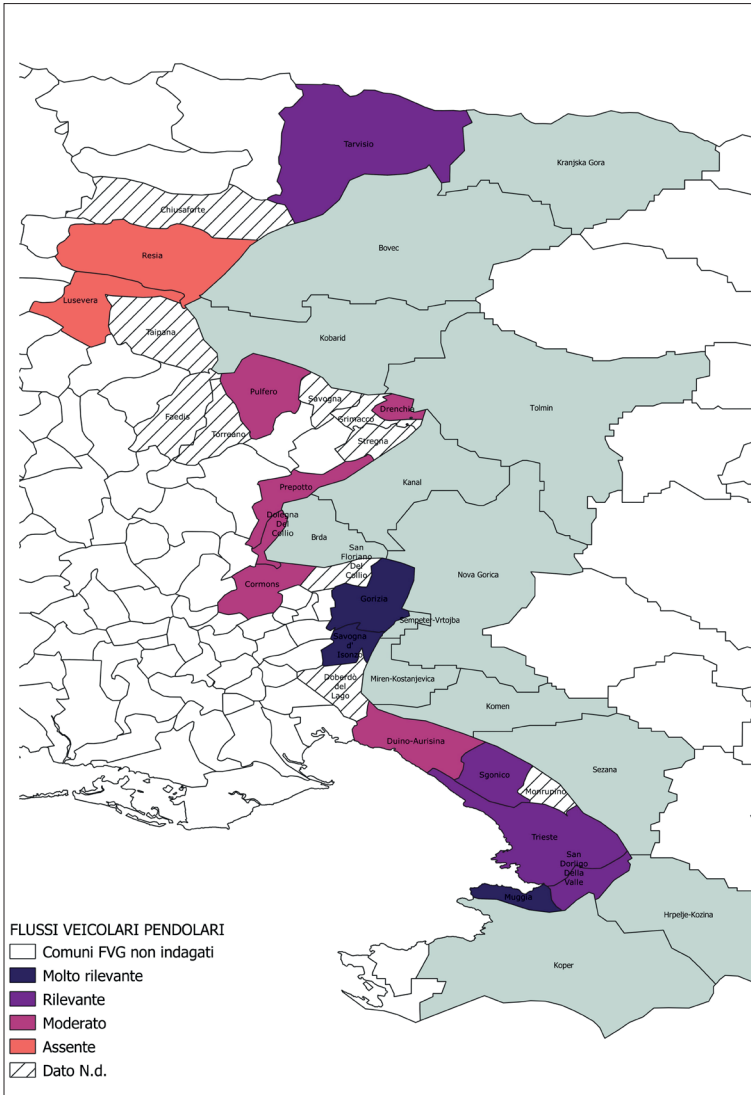
Come si può vedere dalle tabelle 3 e 4 l'area di confine italiana nel suo complesso ed in relazione ai 25 comuni di riferimento costituisce un territorio eterogeneo, dove la maggioranza del campione (19 su 25) è costituita da piccoli e piccolissimi comuni con popolazione residente inferiore alle 5.000 unità e classe di superficie inferiore ai 60km<sup>2</sup>; con la presenza tuttavia di casi specifici e tra loro antitetici, dove la concentrazione della popolazione è alta in rapporto alla classe di superficie del territorio comunale (es. Trieste e Gorizia); o dove all'inverso ad un'ampia estensione territoriale (tra i 100 ed i 200 km<sup>2</sup>) corrispondono comunità non superiori ai 5.000 abitanti o addirittura inferiori ai 1.000 (es. Tarvisio, Chiusaforte e Resia) [tabb. 1, 3]. Anche a livello morfologico ed in termini di diversità degli ambienti naturali, i 232 km di confine italo-sloveno da nord a sud comprendono agli estremi opposto le zone montuose di Tarvisio (area cross-border per eccellenza all'incrocio tra Italia, Austria e Slovenia) ed il golfo di Trieste nell'Alto Adriatico, passando per la Valle dell'Isonzo e l'altopiano carsico. Simili caratteristiche rappresentano una sfida in più alla creazione di un sistema organico di collegamenti transfrontalieri e al tempo stesso giustificano ancora di più l'implementazione di metodologie di pianificazione della mobilità il più possibile congiunte ed integrate su scala cross-border, proprio a partire dall'ambito urbano. Per quanto riguarda contenuti specifici e tendenze delle risposte raccolte attraverso i questionari, 8 risposte su 16 (il 50% dei rispondenti) registrano collaborazioni pregresse con i comuni sloveni



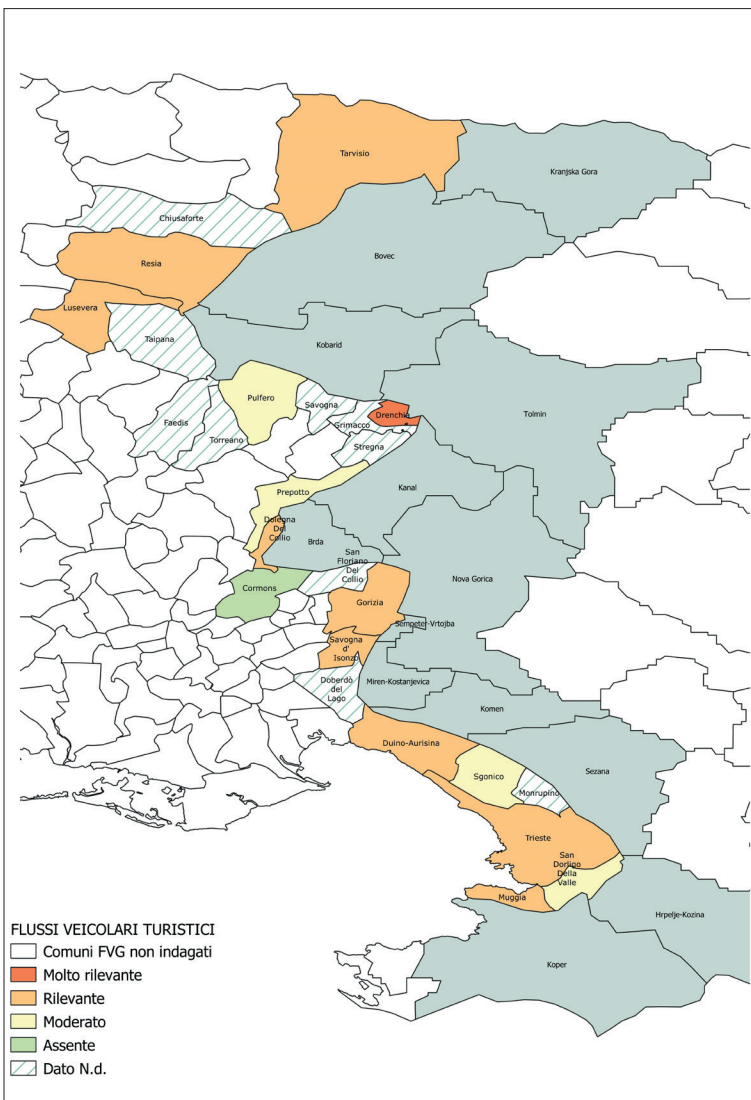
adiacenti sul tema mobilità/trasporti (non necessariamente nell'ambito di progetti europei ma anche legati a scambi informali di informazioni/esperienze, o dirette alla risoluzione coordinata di problemi trasportistici di interesse comune). Le esperienze specifiche di collaborazione su programmi di finanziamento europeo vengono citate in 5 casi su 16 (31,25%). Rispetto alle informazioni richieste sui principali operatori (pubblici e privati) per il trasporto transfrontaliero e sui diversi valichi di confine (praticabilità, stato delle infrastrutture viarie etc.) presenti nei diversi territori comunali abbiamo avuto accesso a una serie di informazioni e dati spesso non reperibili attraverso fonti indirette (web, documentazione amministrativa, ecc.). Tuttavia, la richiesta di dati e informazioni di dettaglio su operatori presenti e linee di trasporto transfrontaliere attive in ciascun comune ha messo maggiormente in difficoltà i rispondenti rispetto alla richiesta specifica di una ricognizione dei valichi di frontiera presenti sul territorio comunale: 7 risposte su 16 (43,75%) hanno fornito dati frammentari o del tutto mancanti sulla questione «operatori di trasporto transfrontaliero attivi sul territorio» ed in 3 casi è stata dichiarata l'assenza totale di servizi di trasporto pubblico/privato con linee dirette o coincidenti per il passaggio attraverso il confine. Abbiamo invece sintetizzato nelle 4 seguenti elaborazioni grafiche [figg. 3-6] la percezione dei rispondenti sull'incidenza nell'ambito interno del territorio comunale delle diverse componenti dei flussi di traffico di attraversamento da/per la Slovenia, specificatamente: 1) flussi traffico merci su gomma; 2) flussi di traffico pendolare su gomma (es. auto, TPL extraurbano, ecc.); 3) flussi di traffico turistico su gomma (bus turistici, auto, ecc.) 4) flussi di traffico su rotaie (treni passeggeri o merci), naturalmente risposta limitata ai comuni in cui è presente nodo/stazione ferroviaria. Abbiamo dato modo ai rispondenti di descrivere la percezione individuale delle 4 componenti i flussi di traffico attraverso altrettante categorie descrittive predeterminate: a) molto rilevante; b) rilevante; c) moderato; d) assente. Nel grafico le categorie vengono rappresentate con diverse gradazioni di colore (dal più scuro al più chiaro a seconda del decrescere della rilevanza percepita).



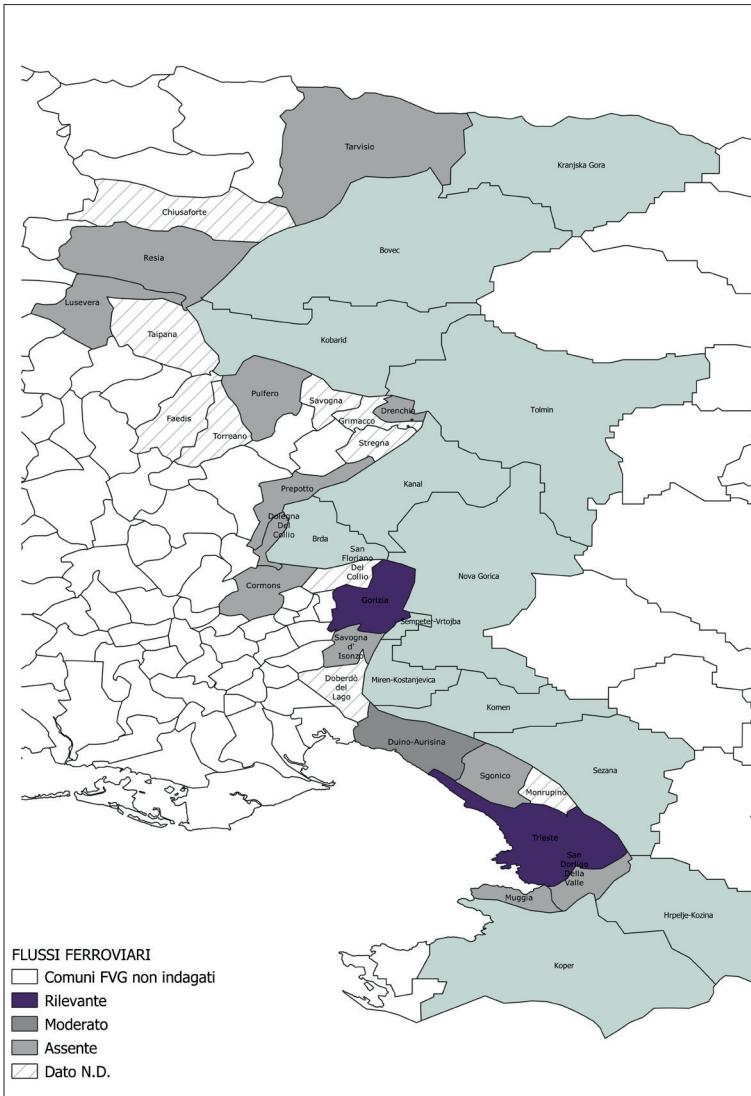
**Figura 3** Flussi traffico merci su gomma.  
Elaborazione grafica di Marco Fasan



**Figura 4** Flussi di traffico pendolare su gomma. Elaborazione grafica di Marco Fasan



**Figura 5** Flussi traffico turistico su gomma. Elaborazione grafica di Marco Fasan



**Figura 6** Flussi di traffico su rotaie (treni passeggeri o merci).  
Elaborazione grafica di Marco Fasan

A corredo di questa domanda abbiamo lasciato campo libero ai rispondenti: 1) per fornire eventuali dati specifici e aggiornati sulle diverse tipologie di flussi di attraversamento, in possesso delle singole amministrazioni. Purtroppo, il riscontro è stato particolarmente negativo (controprova delle difficoltà di accesso ai dati da parte delle amministrazioni comunali) fatta eccezione per 2 risposte, di cui una parziale (12,5%); 2) per descrivere specifiche criticità determinate dal traffico di attraversamento sulla rete viaria comunale. In questo caso il tasso di risposta e relative informazioni è stato maggiore rispetto al precedente. 4 risposte registrate su 16 (25%) hanno fornito approfondimenti descrittivi abbastanza dettagliati. Il riscontro sull'ultima domanda è stato di certo molto più soddisfacente: alla richiesta di un'impressione diretta sull'utilità o meno di sviluppare forme di collaborazione tecnico/istituzionale (anche al di fuori dei finanziamenti europei) con i comuni limitrofi oltreconfine, 12 su 16 risposte hanno dato parere positivo (75%) e le rimanenti non ha espresso giudizi. Inoltre, 7 delle 12 risposte positive hanno aggiunto idee/suggerimenti su potenziali metodologie/forme di collaborazione. Chiaramente, nonostante l'impostazione del supplemento non andasse particolarmente in profondità, il complesso dei dati raccolti lascia spazio ad eventuali ulteriori approfondimenti sui risultati raggiunti, con analisi specifiche legate ai diversi contesti territoriali dei rispondenti.

## 6 Conclusione

I comuni che compongono la frontiera più avanzata del territorio italiano sul confine con la Repubblica di Slovenia, hanno fornito un contributo importante all'iniziativa, mostrando un livello alto di collaborazione e partecipazione all'indagine (sia per quanto riguarda il questionario principale che lo specifico supplemento di indagine). La ricognizione del quadro teorico e delle policy ha inoltre permesso di disegnare ed inquadrare il caso studio sulla mobilità urbana transfrontaliera tenendo presenti la molteplicità di aspetti e questioni che il tema specifico, e più in generale la cooperazione cross-border, portano inevitabilmente con sé. L'incidenza di fattori quali: l'inclusione sociale, la coesione territoriale, i modelli di *governance* e le relazioni interistituzionali, sulla realizzazione di un sistema integrato di mobilità e collegamenti transfrontalieri a partire dalle aree di confine, probabilmente non permette più di far leva sulle sole competenze trasportistiche di natura tecnico specialistica. Inoltre, le fasi alterne vissute sino ad oggi dal cosiddetto processo di *debordering* delle aree transfrontaliere interne all'UE forse scontano anche il fatto di non aver mai affrontato radicalmente la questione delle barriere alla accessibilità e permeabilità fisica di territori così importanti per

un'effettiva concretizzazione del processo di unificazione. Il lavoro e gli approfondimenti fatti sulla situazione della mobilità urbana dei comuni transfrontalieri spera di aggiungere dei tasselli ulteriori sul ruolo che devono assumere le amministrazioni e le comunità locali in questo importante processo.

## Bibliografia

- Baran, M.; Augustyn, D.J. (2021). «The Evaluation of Transport Exclusion in the Peripheral Cross-Border Areas of Central Europe in the Context of Applicability of Information-Based Carpooling». *Sustainability*, 13(6), 3440.
- Binder; Matern (2020). «Mobility and Social Exclusion in Peripheral Regions». *European Planning Studies*, 28(6), 1049-67.
- Cavallaro, F.; Dianin, A. (2019). «Cross-Border Commuting in Central Europe: Features, Trends and Policies». *Transport Policy*, 78, 86-104.
- Caesar, B. (2017). «European Groupings of Territorial Cooperation: A Means to Harden Spatially Dispersed Cooperation?». *Regional Studies, Regional Science*, 4(1), 247-54.
- Christodoulou, A.; Christidis, P. (2020). «Bridges Across Borders: A Clustering Approach to Support EU Regional Policy». *Journal of Transport Geography*, 83, 102666.
- Crescenzi, R.; Rodríguez-Pose, A. (2012). «Infrastructure and regional growth in the European Union». *Papers in Regional Science*, 91(3), 487-513.
- De Boer, E. (1996). *Personal Transport and Active Space, Dutch German Cross Border Networks*. Zurich: ERSA.
- Delli Zotti, G. (1982). «Transnational Relations in a Border Region: The Case of Friuli-Venetia Julia». Strassoldo, R.; Delli Zotti, G. (eds), *Cooperation and Conflicts in Border Areas*. Milan: FrancoAngeli, 25-61.
- Delli Zotti, G. (1983). *Il Friuli-Venezia Giulia e la cooperazione transfrontaliera*. Identità, 4, Udine.
- Durand, F.; Decoville, A.; Knippschild, R. (2020). «Everything All Right at the Internal EU Borders? The Ambivalent Effects of Cross-Border Integration and the Rise of Euroscepticism». *Geopolitics*, 25(3), 587-608.
- EC (2001). *European transport policy for 2010: time to decide*, 12-09-2001, COM(2001) 370 final, Brussels
- EC (2007). *Trans-European networks: Towards an integrated approach*, 21-03-2007, COM(2007)135final, Brussels
- EC, DG Regio, Macro-Regional Strategies – Regional Policy (2009-2016). [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/policy/cooperation/macro-regional-strategies/](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/macro-regional-strategies/).
- EC, DG Regio, Cross Border Review – Regional Policy (2015-2017). [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/policy/cooperation/euro-pean-territorial/cross-border/review/](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/euro-pean-territorial/cross-border/review/).
- EC, DG Regio (2016a, April). *Overcoming obstacles in border regions*. Summary Report on the online Public Consultation (21 September-21 December 2015), Brussels.
- EC, DG Regio (2016b). *Collecting solid evidence to assess the needs to be addressed by Interreg cross-border cooperation programmes*. 2015CE160AT044 – Final report, Brussels, 12 (Glossary).

- EC (2017a). *Boosting growth and cohesion in EU border regions*. 20-09-2017, COM(2017)534final, Brussels.
- EC (2017b). *Staff Working Document, Accompanying the EC Communication on Boosting Growth and Cohesion in EU Border Regions*. COM(2017) 534 final, 20-09-2017, SWD(2017)307final, Brussels.
- EC (2020). *Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future*. 09-12-2020, COM(2020)789final, Brussels.
- Gabrielcig, F.; Turk, M. (2015). «Mega Transport Infrastructure Projects as an Opportunity for Local Cohesion». Fabbro, S. (eds), *Mega Transport Infrastructure Planning*. Cham: Springer, 243-50.
- Medeiros, E. (2018). «Should EU Cross-Border Cooperation Programmes Focus Mainly on Reducing Border Obstacles?». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 64(3).
- Medeiros, E. (2019). «Cross-Border Transports and Cross-Border Mobility in EU Border Regions». *Case Studies on Transport Policy*, 7(1), 1-12. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2018.11.001>.
- Medeiros, E.; Ramirez, M.G.; Ocskay, G.; Peyrony, J. (2021a). «Covidfencing Effects on Cross-Border Deterritorialism: The Case of Europe». *European Planning Studies*, 29(5), 962-82. <https://doi.org/10.1080/09654313.2020.1818185>.
- Medeiros, E.; Ferreira, R.; Boijmans, P.; Vershelde, N.; Spisiak, R.; Skonieczki, P.; ... Berzi, M. (2021b). «Boosting Cross-Border Regions Through Better Cross-Border Transport Services. The European Case». *Case Studies on Transport Policy*, 9(1), 291-301. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.01.006>.
- Möller, C.; Alfreðsson-Olsson, E.; Ericsson, B.; Overvåg, K. (2018). «The Border as an Engine for Mobility and Spatial Integration: A Study of Commuting in a Swedish-Norwegian Context». *Norsk Geografisk Tidsskrift-Norwegian Journal of Geography*, 72(4), 217-33.
- Spinaci, G.; Vara-Arribas, G. (2009). «The European Grouping of Territorial Cooperation (EGTC): New Spaces and Contracts for European Integration». *EIPAScope*, 2009(2), 5-13.
- van Exel, J.; Rienstra, S.; Gommers, M.; Pearman, A.; Tsamboulas, D. (2002). «EU Involvement in TEN Development: Network Effects and European Value Added». *Transport Policy*, 9(4), 299-311.
- Van Houtum, H. (2000). «III European Perspectives on Borderlands: An Overview of European Geographical Research on Borders and Border Regions». *Journal of Borderlands studies*, 15(1), 56-83.
- Vulević, A.; Knežević, A. (2017). «Demographic Response to Accessibility Improvement in Depopulation Cross Border Regions: The Case of Euroregion Danube 21 in Serbia». *Zbornik radova-Geografski fakultet Univerziteta u Beogradu*, 65(1), 167-91.
- Walsh, C. (2015). «Creating a Space for Cooperation: Soft Spaces, Spatial Planning and Cross-Border Cooperation on the Island of Ireland». Allmendinger, P.; Haughton, G.; Knieling, J.; Othengrafen, F. (eds), *Soft Spaces in Europe: Re-Negotiating Governance, Boundaries and Borders*. Abingdon: Routledge, 192-212.