

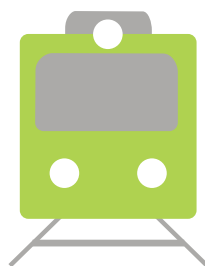


MOBILITÀ TRANSFRONTALIERA NELLA REGIONE ALPINA

Co-finanziato dall'Unione Europea attraverso il
Fondo per azioni preparatorie nella Regione alpina (ARPAF)

COMPENDIO DEL PROGETTO

A riepilogo degli spunti e dei risultati raccolti nell'ambito del progetto CrossBorder



CIPRA
LIVING IN
THE ALPS

SOMMARIO

1. La sfida: pendolarismo transfrontaliero nelle regioni alpine di frontiera	3
2. Analisi delle reti di mobilità transfrontaliere nella Regione alpina	4
2.1 Gli hotspot: Regioni caso di studio per le reti di mobilità transfrontaliere	4
2.2 Il pendolarismo transfrontaliero nella Regione alpina in cifre	5
2.2.1 L'UE a confronto	5
2.2.2 Pendolari in uscita	6
2.2.3 Pendolari in entrata	7
2.3 La qualità delle reti infrastrutturali transfrontaliere	8
2.4 La necessità di cooperazione per migliorare la mobilità tra i valichi alpini	9
3. I modelli di cooperazione nella mobilità transfrontaliera	9
3.1 Successo mediante chiarezza e compromesso	10
3.2 Differenze problematiche	10
4. Soluzioni innovative per migliorare la mobilità transfrontaliera e i flussi di passeggeri	11
4.1 Progetti innovativi per risolvere le sfide del pendolarismo transfrontaliero	11
4.2 Gli archetipi di cooperazione e il loro potenziale	12
4.3 Patto per il cambiamento dei comportamenti	13
5. Attuazione di soluzioni per la mobilità transfrontaliera nei workshop degli hotspot	15
6. Raccomandazioni politiche per migliorare la mobilità transfrontaliera	22
7. La via da seguire	26

1 LA SFIDA: PENDOLARISMO TRANSFRONTALIERO NELLE REGIONI ALPINE DI FRONTIERA

Ogni giorno, circa due milioni di persone attraversano un confine nazionale europeo per raggiungere il proprio posto di lavoro; di questi, approssimativamente 600.000 lo fanno entro il perimetro EUSALP ([figura 1](#)). **La Regione alpina è dunque un hotspot di pendolarismo transfrontaliero.** Ciò nonostante, le politiche dei trasporti e il dibattito pubblico nella Regione alpina si sono finora concentrati essenzialmente sul trasporto transalpino di merci. Di conseguenza, i flussi di traffico alpini e il trasporto transfrontaliero di passeggeri sono ampiamente **trascurati a livello internazionale**, pur essendo di grande pertinenza per le autorità, per i fornitori di servizi e per le persone coinvolte. Il [progetto CrossBorder](#) è il primo ad aver prodotto una [panoramica statistica e cartografica](#) del fenomeno del pendolarismo transfrontaliero nella regione. Inoltre, il progetto ha [rilevato le soluzioni esistenti](#) e ha cercato nuovi, [innovativi approcci](#) al pendolarismo transfrontaliero. Le soluzioni sono state **discusse con stakeholder interessati a vari hotspot** del pendolarismo transfrontaliero nella Regione alpina.

I risultati del [progetto CrossBorder](#) sono già stati **pubblicati in varie relazioni**, disponibili sul [sito web del progetto](#). L'obiettivo del presente documento, tuttavia, è di presentare ad **autorità nazionali, regionali e locali; fornitori e operatori di servizi di trasporto pubblico; pendolari e aziende locali una sintesi dei principali risultati in forma compatta**, facendo riferimento alle fonti contenenti informazioni più approfondite.

Il progetto CrossBorder

A partire dal lancio della [Strategia dell'Unione Europea per la Regione Alpina \(EUSALP\)](#), è stata identificata una serie di aspetti bisognosi di ulteriore approfondimento e azioni preparatorie volte a **raggiungere gli obiettivi** prefissati. In quest'ottica è stato sviluppato il [Fondo per azioni preparatorie nella Regione alpina \(ARPAF\)](#), nell'ambito del quale il progetto "[Mobilità transfrontaliera nella Regione alpina](#)" (CrossBorder) è stato tra i candidati vincitori nel 2018. Il Commissariato del Governo tirolese, in rappresentanza dell'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino, in qualità di leader del [Gruppo d'azione 4 Mobilità \(AG4\)](#) dell'EUSALP e CIPRA International hanno unito gli sforzi con il Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB), co-leader del [Gruppo d'azione 5 Connettività \(AG5\)](#), nel [progetto CrossBorder](#).

2 ANALISI DELLE RETI DI MOBILITÀ TRANSFRONTALIERE NELLA REGIONE ALPINA¹



Figura 1: Il perimetro EUSALP.

2.1 Gli hotspot: regioni caso di studio per le reti di mobilità transfrontaliere

L'EUSALP comprende le regioni alpine di Francia, Germania e Italia nonché i Paesi alpini Austria, Liechtenstein, Slovenia e Svizzera; di conseguenza, si compone di 48 regioni in sette Stati. La figura 2 illustra le dodici regioni di confine dell'EUSALP selezionate come casi di studio per il pendolarismo transfrontaliero: Basilea, Briga, Ginevra, Giura, Kufstein-Rosenheim, Lago di Costanza, Monaco, Salisburgo, Stiria, Terra Raetica, Ticino e Trieste. Si tratta delle regioni che presentano la massima intensità di pendolarismo (in particolare lungo il confine svizzero e Monaco) tenendo in considerazione anche alcune zone di pendolarismo minori (ad esempio Kufstein-Rosenheim). Questa selezione rappresenta la **diversità dei modelli di pendolarismo nella regione EUSALP** e si basa su colloqui con gli stakeholder del [progetto](#).

¹ Questa sezione si basa sul risultato del progetto CrossBorder "Analisi delle reti di mobilità transfrontaliera esistenti".

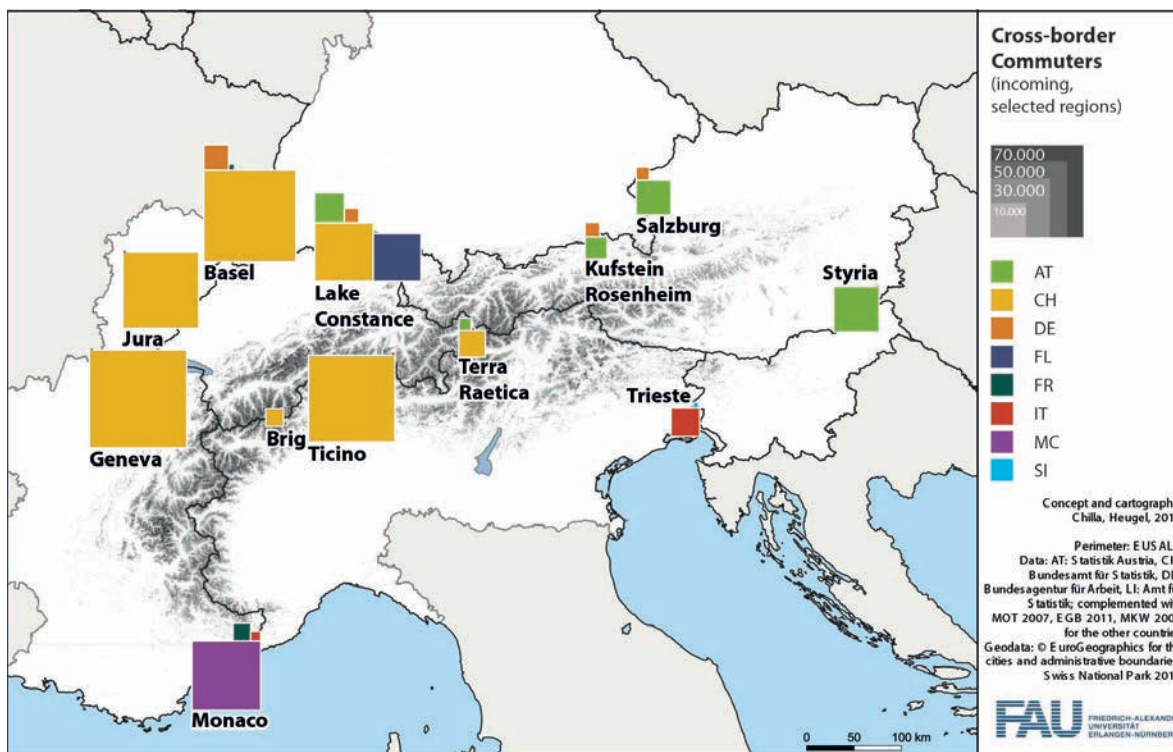


Figura 2: Pendolarismo transfrontaliero in entrata nelle regioni caso di studio.

La figura 2 fornisce un'immagine chiara: le regioni di confine con il maggior numero di pendolari si trovano sul confine svizzero, in particolare Basilea e Ginevra, con oltre 75.000 pendolari transfrontalieri al giorno. Anche le regioni di Giura, Ticino e Lago di Costanza hanno oltre 47.000 pendolari transfrontalieri. L'unica altra regione con numeri comparabili è Monaco, con circa 46.000 pendolari.

2.2 Il pendolarismo transfrontaliero nella Regione alpina in numeri

2.2.1 L'UE a confronto

Il pendolarismo transfrontaliero sta accrescendo la propria importanza in conseguenza della **sempre maggiore evanescenza dei confini nazionali** nella società, nella politica e nell'economia. Inoltre, la quota di dipendenti che sono pendolari transfrontalieri è quasi doppia nella Regione alpina rispetto alla media europea.

2.2.2 Pendolari in uscita

La figura 3 illustra la situazione dei pendolari in uscita: la tonalità di rosso è più scura dove la quota di pendolari transfrontalieri è maggiore, più chiara dove la quota è minore. In particolare, la figura 3 mostra:

- che la Svizzera è il Paese con il maggior numero di pendolari (oltre il 6%) provenienti dai Paesi circostanti.
- che i **mercati del lavoro delle regioni di frontiera** con un numero elevato di transfrontalieri sono spesso imperniati su un centro metropolitano (Ginevra, Basilea, Monaco). Ticino e Giura, tuttavia, si possono ritenere eccezioni.
- che la **raccolta di dati** sulla mobilità transfrontaliera deve essere incrementata e armonizzata.
- che il pendolarismo transfrontaliero è intenso in tutte le regioni caso di studio, a conferma della validità della selezione di hotspot.

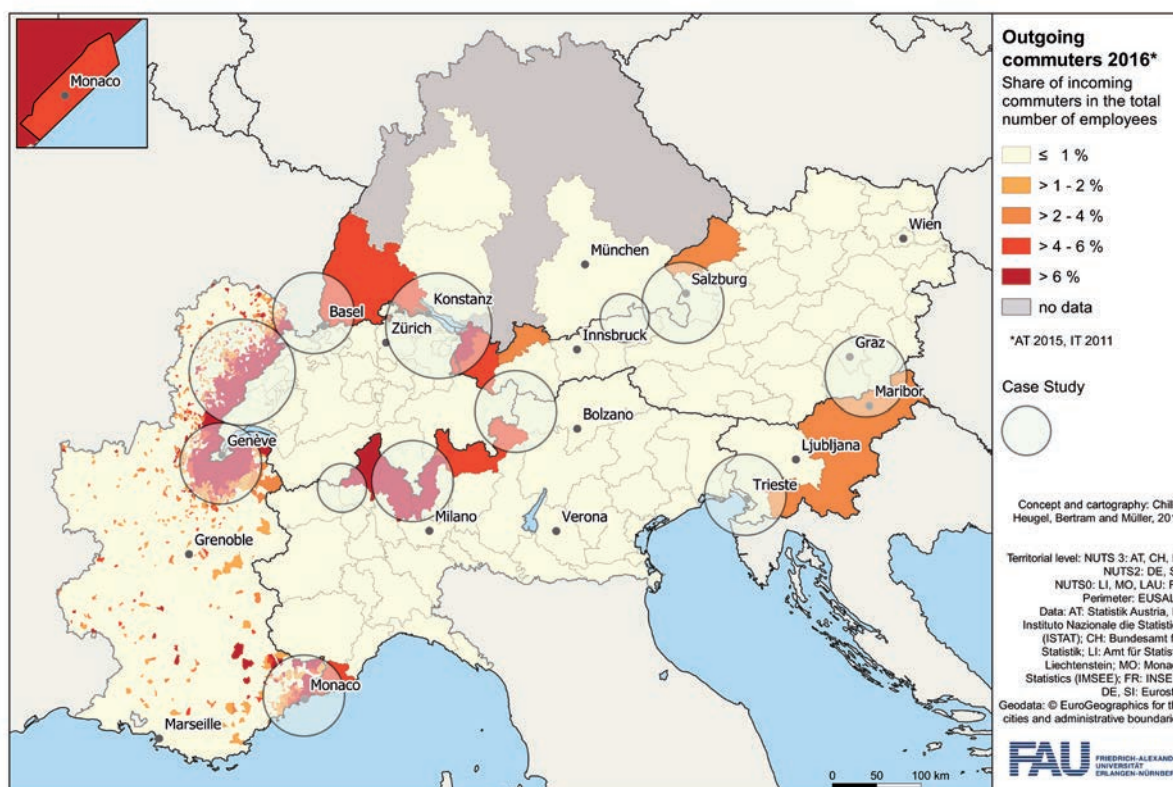


Figura 3: Numeri relativi di pendolari in uscita nell'EUSALP.

2.2.3 Pendolari in entrata

La figura 4 illustra la situazione dei pendolari in entrata. Di nuovo, la tonalità di verde è più scura dove la quota di pendolari transfrontalieri è maggiore, più chiara dove la quota è minore. Dunque, la figura 4:

- conferma molte delle tendenze già menzionate, quale l'attrazione del **mercato del lavoro svizzero e del Liechtenstein e delle loro aree metropolitane** al di là dei confini nazionali.
- illustra che il pendolarismo transfrontaliero rimane un fenomeno **localmente limitato** rivestendo una particolare importanza nei pressi del confine.
- dimostra la presenza di **problemi con la disponibilità di dati**, in particolare in Francia e in Italia, non essendoci alcun dato disponibile, nonché con le differenze nazionali nei metodi di rilevazione dei dati.

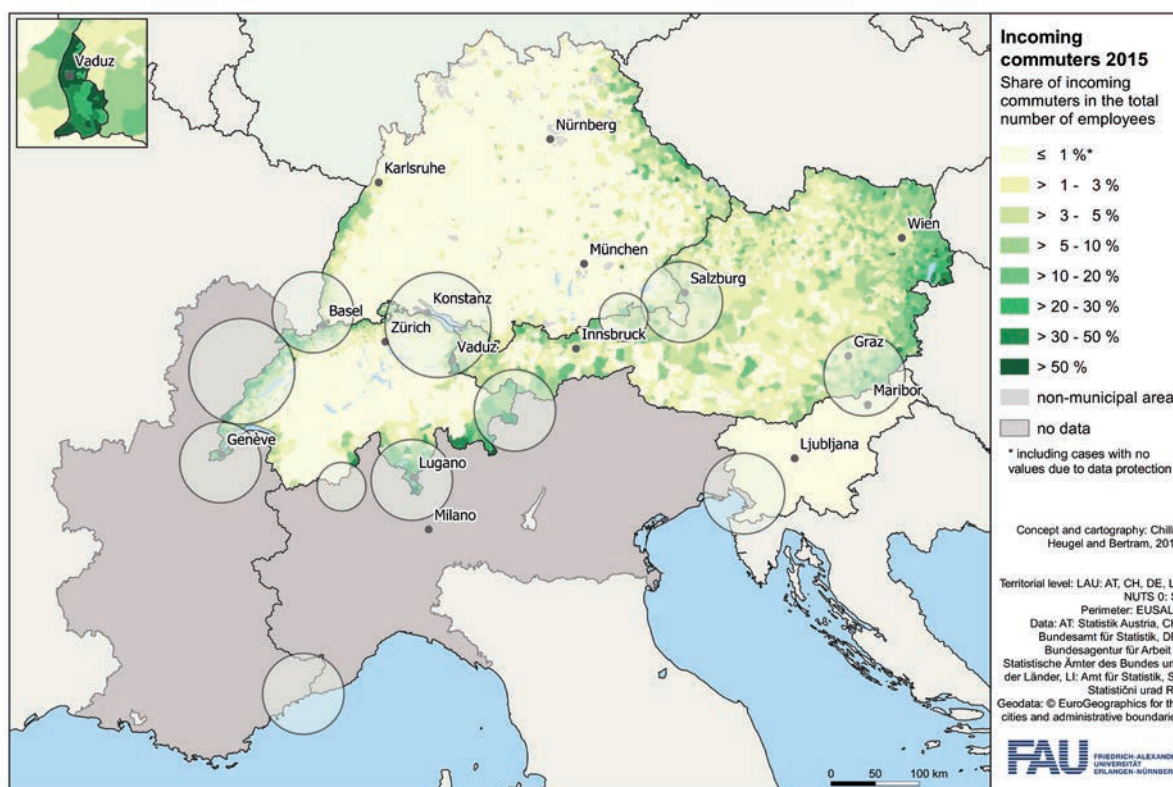


Figura 4: Numeri relativi di pendolari in entrata nell'EUSALP.

2.3 La qualità delle reti infrastrutturali transfrontaliere

Al fine di valutare le **infrastrutture stradali** per il pendolarismo transfrontaliero, è stato esaminato il tempo di viaggio medio dei pendolari. Per l' **infrastruttura ferroviaria** sono stati valutati il collegamento ferroviario più veloce e il numero di collegamenti giornalieri. A titolo di esempio, la [figura 5](#) riporta i risultati della rete di mobilità transfrontaliera nella regione caso di studio di Basilea, con le linee più spesse a rappresentare la maggiore quantità di collegamenti ferroviari e i colori a rappresentare la velocità dei collegamenti stradali e ferroviari.

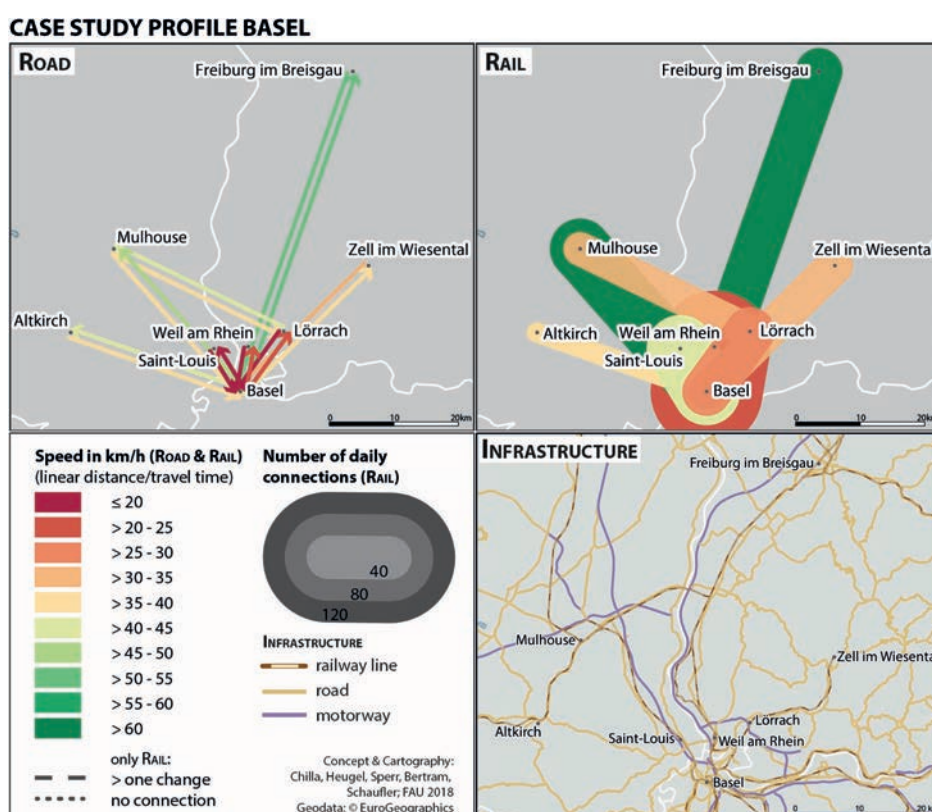


Figura 5: La rete di mobilità transfrontaliera nella regione caso di studio Basilea.

Le **cifre dettagliate delle reti di mobilità transfrontaliera in tutte le regioni oggetto di studio** possono essere consultate nell'esautiva "Analisi delle reti di mobilità transfrontaliera esistenti" e possono essere categorizzate e rappresentate nella matrice in [figura 6](#).

Sistema di insediamento	Struttura di pendolarismo	Paesi coinvolti
Metropolitano	Monocentrico	Bilaterale
Urbano	Lineare	Trilaterale
Rurale	Policentrico	Multilaterale

Figura 6: Caratteristiche delle reti di mobilità transfrontaliere.

2.4 La necessità di cooperazione per migliorare la mobilità tra i valichi alpini

L'analisi delle reti di mobilità transfrontaliera nelle regioni oggetto di studio evidenzia chiaramente l'**importanza del pendolarismo transfrontaliero entro il perimetro dell'EUSALP**, in cui la quota di pendolarismo transfrontaliero è superiore rispetto alla media europea, in particolare in Svizzera, Liechtenstein e Monaco, in virtù del vivace mercato del lavoro di queste zone. L'analisi, tuttavia, rivela anche che i **modelli di pendolarismo transfrontaliero nella Regione alpina sono molto variegati**, dal momento che i mercati del lavoro interessano tanto aree fortemente metropolitane quanto strutture prettamente rurali, e i numeri assoluti di pendolari transfrontalieri variano molto tra le diverse regioni oggetto di studio. Inoltre, la situazione delle **infrastrutture è ancor più complessa**. In generale, la mobilità transfrontaliera è influenzata da **fattori strutturali nonché politici**. Molti fattori strutturali, quali il paesaggio e il grado di urbanizzazione, influenzano le reti infrastrutturali transfrontaliere, in particolare quelle ferroviarie. A completamento del quadro, sarebbe utile incorporare un'analisi dei collegamenti transfrontalieri mediante autobus. Anche fattori politici tra cui decisioni, priorità e dipendenze dal percorso rivestono un'importanza cruciale, poiché influenzano notevolmente le reti di mobilità transfrontaliera. Appare dunque evidente che affrontare le sfide comuni poste dalle regioni alpine tramite la cooperazione macro-regionale **presuppone necessariamente il miglioramento delle reti di mobilità transfrontaliere nella Regione alpina**.

3 I MODELLI PER LA COOPERAZIONE NELLA MOBILITÀ TRANSFRONTALIERA ²

Nell'ottica del miglioramento della mobilità transfrontaliera tramite la cooperazione macro-regionale, sono stati definiti undici modelli ad alto potenziale **per la cooperazione nella mobilità transfrontaliera**. Questi modelli rispecchiano l'elevata **diversità ed eterogeneità** dei modelli di cooperazione esistenti in termini di collocazione (urbana o rurale), organizzazione (progetto, rete indipendente, collegamento ferroviario ecc.), organismi coinvolti, modalità di trasporto (pedonale, bicicletta, trasporto pubblico ecc.) e scopo (rete e scambio, misure infrastrutturali ecc.). Tuttavia, per una valutazione generale del modo in cui la cooperazione transfrontaliera funziona nella pratica sono stati identificati **fattori di successo, potenziali ostacoli e lezioni riguardanti le strutture di gestione e governance** in interviste qualitative con i principali stakeholder di questi modelli di cooperazione transfrontaliera. Conoscere tali fattori è essenziale per poter **trasferire efficacemente un modello di cooperazione a un'altra regione**. Questi fattori comprendono aspetti strutturali, legali e politici nonché questioni interpersonali, funzionali e sostanziali.

² Questa sezione si basa sul risultato del progetto CrossBorder "I modelli di cooperazione esistenti per la mobilità transfrontaliera".

3.1 Successo mediante chiarezza e compromesso

- **Strutture, responsabilità e decision-making** devono essere inequivocabili, trasparenti e comunicati chiaramente per garantire una cooperazione efficace.
- Inoltre, lo **status legale** degli stakeholder influenza l'efficacia della cooperazione: per l'attuazione dei progetti è consigliabile servirsi di enti privati o esternalizzare i servizi; per altri aspetti sono invece necessarie le istituzioni pubbliche con le loro piene competenze, ad esempio nei progetti infrastrutturali.
- Inoltre, idealmente la **politica** dovrebbe sostenere finanziariamente e concretamente la cooperazione transfrontaliera. Quando si avvicinano le elezioni, però, si tende a rimandare le decisioni interrompendo i progetti in corso e lasciando gli stakeholder nell'incertezza.
- **I rapporti personali** non vanno sottovalutati come fattore di successo e, similmente, **gli obiettivi e gli approcci comuni** sono altrettanto importanti per la cooperazione.
- I partecipanti devono essere sempre consapevoli di questi obiettivi comuni. In particolare quando emergono conflitti, la **disponibilità al compromesso** degli stakeholder è essenziale.
- Ultimo ma non meno importante, aderire al principio di **sussidiarietà** aiuta a prendere decisioni veloci e semplici, preservando l'indipendenza e rafforzando la titolarità delle azioni.

3.2 Differenze problematiche

- Soprattutto quando si tratta di costruzione di infrastrutture a cavallo delle frontiere, le differenze in **ambito giuridico** tra i Paesi possono porre ostacoli di non poco conto alla collaborazione transfrontaliera.
- Dal momento che la cooperazione si basa sui rapporti tra istituzioni e persone, le **differenze interculturali, istituzionali e personali** possono causare incomprensioni e frustrazione.
- Inoltre, i partner di cooperazione differiscono in modo significativo dal momento che provengono da diversi **sistemi politici** e istituzioni con differenti standard procedurali e competenze.
- Infine, le principali sfide della collaborazione transfrontaliera riguardano spesso il contenuto. Anche gli interessi privati possono andare a scapito degli interessi pubblici. La disponibilità al compromesso, pertanto, rimane di importanza centrale.

Per riassumere: sebbene ci sia una serie di complessi ostacoli da **superare nella cooperazione in ambito di mobilità transfrontaliera**, vi sono **svariati fattori di successo** che consentono un'**efficace collaborazione transfrontaliera** e contribuiscono a rendere questi modelli **trasferibili da regione a regione**. Per usare le parole di uno degli stakeholder intervistati nello studio: "Di fatto ne beneficiano tutte le parti coinvolte, perché nella cooperazione transfrontaliera, in una certa misura, si costruiscono sempre ponti per creare maggiore solidarietà".

4 Soluzioni innovative per migliorare la mobilità transfrontaliera e i flussi di passeggeri³

4.1 Progetti innovativi per risolvere le sfide del pendolarismo transfrontaliero

Ampliando l'argomento trattato sopra, questa sezione presenta vari esempi di buone prassi di soluzioni innovative di mobilità dalla Regione alpina e non solo, nonché il loro potenziale di miglioramento della mobilità transfrontaliera e dei flussi di passeggeri. Come punto di inizio, è possibile differenziare i progetti presi a esempio in base alle seguenti caratteristiche:

- **Scopi del progetto e benefici per gli utenti**
- **Caratteristiche di insediamento** metropolitane, urbane o rurali
- **Struttura di pendolarismo** monocentrica, lineare o policentrica
- **Modalità di trasporto**
- **Numero di Paesi** coinvolti
- **Stakeholder** coinvolti
- **Fattori di successo** finanziari, tecnologici o politici
- **Fonti di finanziamento/investimento** UE, pubbliche o private
- **Intensità della cooperazione**

Ne deriva che i progetti possono essere suddivisi tra **progetti classici, progetti innovativi e nuovi soggetti della mobilità**.

Osservando più da vicino i diversi tipi di **stakeholder pubblici e privati**, i loro **obiettivi, le loro esigenze e motivazioni** nonché i loro diversi livelli di **interessi e influenza**, si evince quanto segue:

- **Finanziamenti UE:** gran parte dei progetti si basa in misura considerevole su questi finanziamenti che, generalmente, facilitano la cooperazione tra soggetti pubblici.
- I **soggetti privati** tendono a essere attivi in diverse località e assicurano finanziamenti globali.
- Spesso, potenziali e significativi benefici per gli utenti non dipendono dai finanziamenti pubblici o da un'intensa cooperazione con l'ente pubblico, come nel caso delle soluzioni riguardanti l'**accessibilità ai dati, il ticketing mobile o il coordinamento degli orari**.
- I **nuovi soggetti della mobilità** emergono laddove i benefici per gli utenti possono essere direttamente monetizzati; in questi casi è necessaria una regolamentazione pubblica per assicurare una fornitura di servizi sostenibile.
- Quando prodotti o servizi innovativi hanno successo, attraggono significativi **investimenti privati volti alla loro replica** in altri luoghi.
- Una stretta cooperazione presuppone un forte **sostegno politico e appeal economico**, condizioni che rimangono rare.
- Non offrendo risultati a breve termine, i progetti di ricerca o **infrastrutturali** dipendono fortemente dai finanziamenti pubblici.

L'allegato [Schede informative sul progetto](#) contiene **esaustivi riepiloghi delle analisi di tutti i progetti**.

³ Questa sezione si basa sul risultato del progetto CrossBorder "Miglioramento della mobilità transfrontaliera e dei flussi di passeggeri – Soluzioni innovative per autorità pubbliche e operatori dei trasporti".

4.2 Archetipi di cooperazione e loro potenziali

Partendo dai risultati sopra menzionati dell'analisi delle soluzioni di mobilità innovative, sono stati elaborati diversi archetipi di progetto per definire i **potenziali di cooperazione per le autorità pubbliche e i fornitori di servizi di trasporto**:

- **Collegamento fisico+**: aggiunge un attributo digitale o un marchio a un collegamento esistente
- **Cooperazione transfrontaliera tra autorità o operatori dei trasporti**: coordinamento di orari o tariffe
- **Mobilità condivisa nelle aree urbane**: normalmente offerta da aziende private con scopo di lucro
- **Mobilità condivisa nelle aree rurali**: normalmente in aree a bassa densità per offrire mobilità dove l'offerta pubblica è debole o inesistente; richiede sussidi pubblici, può incoraggiare il turismo e stimolare l'economia
- **Soluzioni digitali**: piattaforme che mettono in contatto l'utente e il fornitore del servizio; di norma non richiedono investimenti infrastrutturali
- **Armonizzazione degli standard**: per consentire un facile accesso alle reti infrastrutturali o di dati al di là dei confini
- **Snodi multimodali**: agevola il passaggio da una modalità ad un'altra, spesso prevedendo servizi di mobilità condivisa, con una potenziale estensione alla micrologistica
- **Joint venture**: fondazione di un soggetto giuridico internazionale per formalizzare e portare avanti un rapporto imprenditoriale

In seguito, per questi archetipi di progetto sono state svolte **analisi SWOT** volte a migliorare la mobilità transfrontaliera e i flussi di passeggeri; le analisi possono essere consultate nell'allegato [Schede informative sugli archetipi](#).

In ultimo, al fine di **lanciare la cooperazione transfrontaliera nel settore del traffico pendolare**, i risultati del presente studio hanno costituito le fondamenta della successiva attuazione e discussione di queste potenziali soluzioni con autorità pubbliche e fornitori di servizi negli hotspot di pendolarismo transfrontaliero nella Regione alpina.

4.3 Patto per il cambiamento dei comportamenti



Congestione del traffico, emissioni di CO₂ e inquinamento acustico: i trasporti individuali inquinano l'ambiente, hanno effetti su salute e sicurezza e mettono in difficoltà città, comunità e imprese. Anche in presenza di adeguati collegamenti con trasporti pubblici o piste ciclabili, spesso mancano la consapevolezza e gli strumenti necessari affinché i soggetti coinvolti mettano in atto una mobilità sostenibile.

Perché ci spostiamo in automobile? Perché è così difficile cambiare le abitudini? Come possiamo riuscire a passare ad alternative sostenibili? Affinché i pendolari ripensino e modifichino il loro approccio alla mobilità, fattori psicologici quali le norme, i valori e gli incentivi svolgono un ruolo tanto primario quanto le necessarie infrastrutture. Un approfondimento dei fattori psicologici aiuta a comprendere i nostri comportamenti nell'ambito della mobilità e offre strategie di intervento per modificarli. Il patto offre informazioni sul cambiamento dei comportamenti e offre spunti per una mobilità più sostenibile.

Obiettivi

L'obiettivo principale della pubblicazione è di offrire informazioni in materia di cambiamenti di comportamento e presentare concetti psicologici di base, in particolar modo nell'ambito della mobilità sostenibile (pendolare). Contiene concetti ed esempi volti a spiegare come facilitare i cambiamenti di comportamento, con un occhio di riguardo per la mobilità sostenibile.

Gruppi target:

ONG, sviluppo regionale, aziende, amministrazioni politiche e aziende di trasporti, in particolare i pendolari ma anche altri soggetti interessati

Formato:

Opuscolo in formato panorama A5, 28 pagine

Sommario

1. Attitudini nei confronti della mobilità (autonomia, status, esperienza, privacy)
2. Abitudini (cosa sono le abitudini? Perché è difficile cambiarle?)
3. Norme sociali (quale ruolo svolgono le norme sociali nel nostro comportamento?)
4. Controllo (in che misura sono in grado di tenere un comportamento?)
5. Consapevolezza dei problemi e responsabilità
6. Distanza psicologica (il cambiamento climatico è lontano e astratto)
7. Dissonanza (conflitto tra attitudine e comportamento)
8. Costi (costi comportamentali: comodità, tempo e denaro)
9. Effetto rimbalzo (aumenti di efficienza portano a maggiori consumi)
10. Fissazione di obiettivi (come fissare obiettivi per i cambiamenti di comportamento?)

5 ATTUAZIONE DI SOLUZIONI PER LA MOBILITÀ TRANSFRONTALIERA NEI WORKSHOP DEGLI HOTSPOT

CrossBorder si è recata negli hotspot per **riunire gli stakeholder interessati**, compresi i pendolari, i fornitori di servizi, le aziende e gli enti pubblici.

- **L'hotspot Kufstein–Rosenheim**

CASE STUDY PROFILE KUFSTEIN-ROSENHEIM

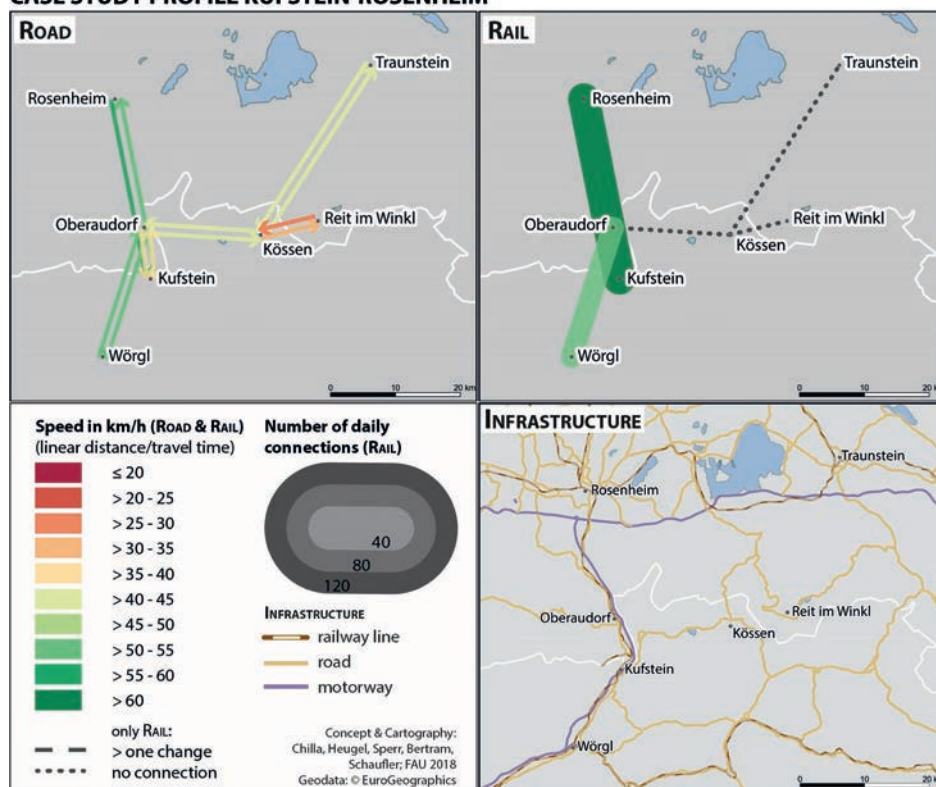


Figura 8: La rete di mobilità transfrontaliera nell'hotspot Kufstein–Rosenheim.

Nell'hotspot Kufstein-Rosenheim, un vivace mercato del lavoro con numerose grandi aziende è all'origine della massiccia mobilità transfrontaliera. L'hotspot, dunque, si trova ad affrontare **volumi di traffico transfrontaliero eccessivi che congestionano le strade su base quotidiana**. Inoltre, il sistema di trasporto pubblico necessita di notevoli miglioramenti per poter offrire spostamenti transfrontalieri fluidi. Per affrontare queste sfide, si sono tenuti workshop CrossBorder a Kufstein e a Rosenheim. L'importanza di queste sfide e l'urgente necessità di azioni sono state dimostrate anche dall'elevato numero di partecipanti.

Le principali sfide della mobilità transfrontaliera nell'hotspot Kufstein-Rosenheim sono rappresentate dall'offerta di trasporti e dalle differenze strutturali tra le regioni confinanti. L'offerta di autobus transfrontalieri è debole e le linee esistenti non dispongono di sufficienti collegamenti. Le complesse differenze strutturali tra Tirolo e Baviera sono di ostacolo all'organizzazione di associazioni di trasporto. In Austria, il [Verkehrsverbund Tirol \(VVT\)](#) garantisce organizzazione e finanziamenti, mentre gli autobus sul lato bavarese del confine spesso non beneficiano di sussidi. Di conseguenza, pur se sembrano esserci legami personali tra alcuni degli stakeholder, la cooperazione istituzionale tra le autorità per i trasporti nella regione deve essere rafforzata.

Per migliorare la situazione potrebbero essere considerate varie strategie. Tra queste vi sono il miglioramento delle infrastrutture delle stazioni e l'introduzione di una tariffa transfrontaliera di facile comprensione. Tra gli esempi di buone prassi che possano fungere da ispirazione per il futuro dell'hotspot Kufstein-Rosenheim vi sono [Triage](#) – un'associazione di trasporti virtuale trinazionale che opera in Francia, Germania e Svizzera – e l'[EGTC Euro-distrikt Strasbourg-Ortenau](#), che di recente ha lanciato un autobus e un tram Eurodistrikt transfrontalieri. Si tratta di spunti interessanti nell'ottica della cooperazione transfrontaliera nei trasporti pubblici di passeggeri.

Di conseguenza, per alleviare la pressione di trasporto nell'hotspot Kufstein-Rosenheim sono necessari **un sistema tariffario transfrontaliero, un aumento dei collegamenti a mezzo autobus** e – ancor più importante – la **volontà politica** di agire e migliorare la situazione. L'[Euregio Inntal](#), un'associazione che si pone lo scopo di rafforzare la cooperazione nella regione, ha concluso lo workshop impegnandosi a continuare a lavorare per lo sviluppo di un sistema di mobilità transfrontaliera sostenibile. L'istituzione di un GECT ([Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale](#)) potrebbe essere uno dei modi per creare le condizioni adeguate per tali attività istituzionali di lungo termine.

- L'hotspot Triangolo Retico

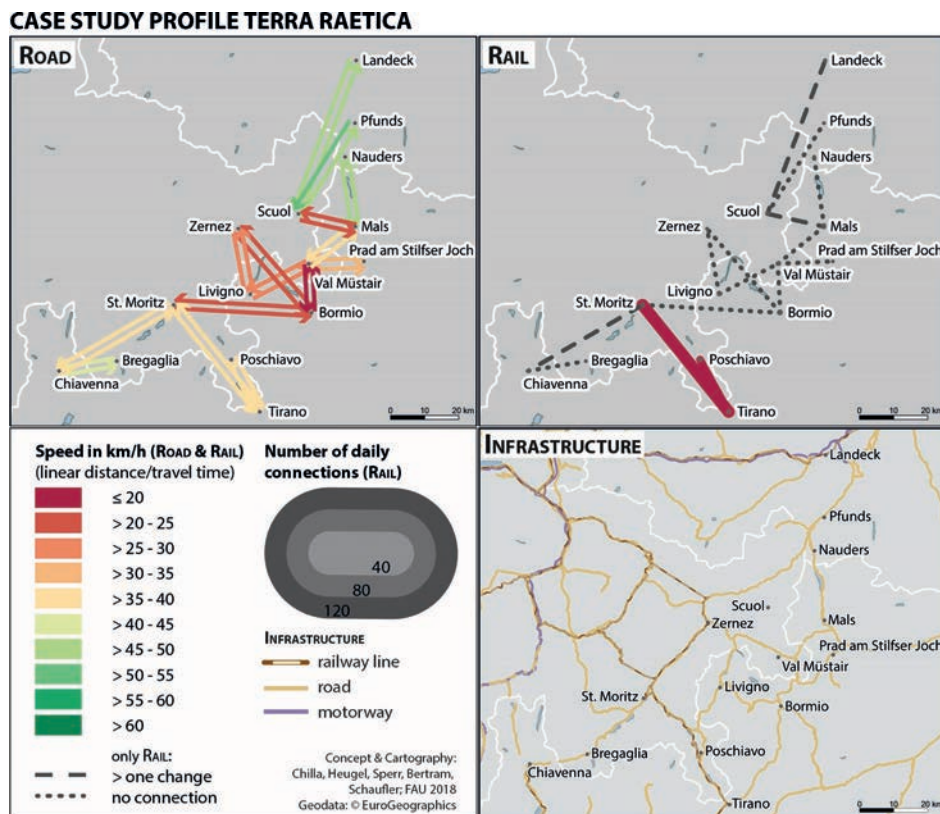


Figura 9: La rete di mobilità transfrontaliera nell'hotspot Triangolo Retico.

Nel Triangolo Retico, la collaborazione tra gli enti pubblici responsabili dei trasporti in Austria (Tirolo), Italia (Alto Adige) e Svizzera (Grigioni) è già ben avviata. In occasione dell'incontro annuale a Silandro, gli enti incontrano stakeholder regionali degli ambiti di mobilità, turismo ed economia, oltre ad altre autorità politiche, per discutere degli ultimi sviluppi nei trasporti pubblici transfrontalieri. Il progetto CrossBorder, naturalmente, mirava a capitalizzare sulla collaborazione pre-esistente e aiutarla a progredire mediante l'apporto dell'esperienza di altre regioni di confine quali la [Tiregio](#). Nel Triangolo Retico è in programma l'**ampliamento dei collegamenti a mezzo autobus** nel traffico regionale. Inoltre, il Tirolo e l'Alto Adige hanno compiuto notevoli miglioramenti nelle **soluzioni digitali per le informazioni ai passeggeri e ticketing**. La loro collaborazione transfrontaliera nella forma di un **pianificatore di viaggio da porta a porta** sarà estesa allo spazio alpino nel progetto [Interreg ASP LinkingAlps](#). L'estensione dell'attuale zona tariffaria della VVT (gestore della mobilità pubblica in Tirolo) alle fermate degli autobus sul lato svizzero e italiano del confine, costituisce un altro progetto in fase di lancio.

- L'hotspot Arco giurassico

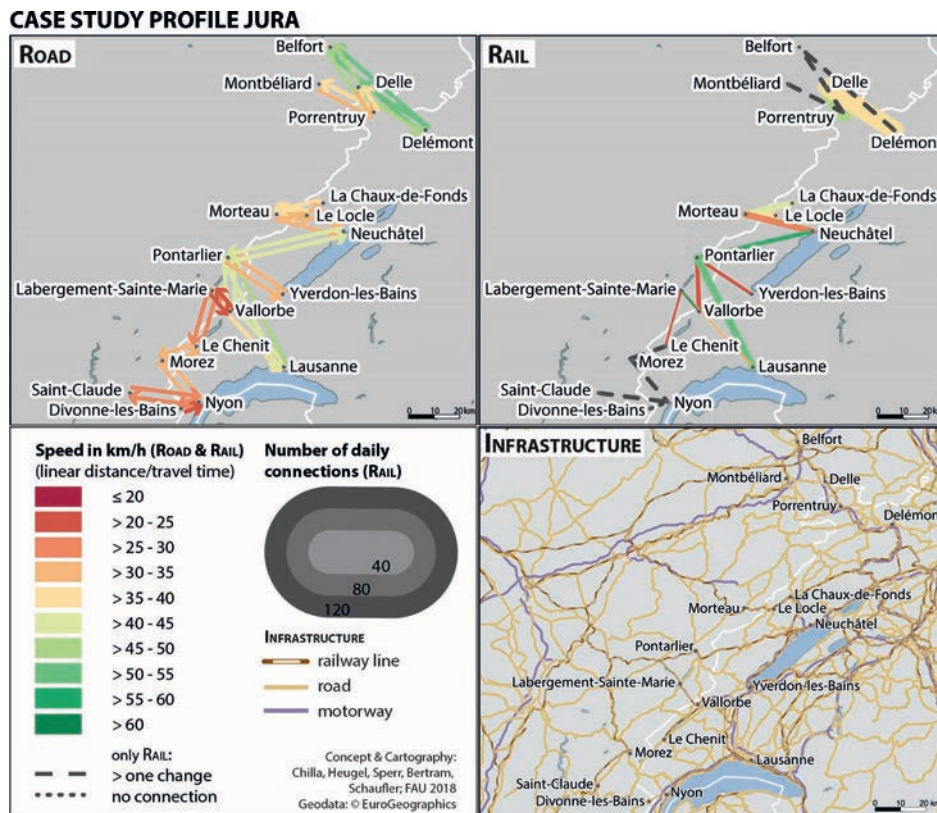


Figura 10: La rete di mobilità transfrontaliera nell'hotspot Arco giurassico.

Nel workshop di questo hotspot sono state **discusse soluzioni di mobilità** digitali già esistenti e altre che potrebbero essere messe in atto in futuro. Per promuovere ulteriormente le soluzioni di mobilità è **necessario andare oltre le misure convenzionali** (estensione dei collegamenti ferroviari/autobus e parcheggi per pendolari). Ciò che va piuttosto sfruttato è il **potenziale della digitalizzazione**. Ad esempio, il **progetto di carpooling** *Covoiturage de l'Arc jurassien*, finanziato con fondi pubblici, potrebbe raggiungere più utenti mediante una **piattaforma digitale**. Inoltre, i biglietti della ferrovia *Belfort–Delle–Bienne* non sono idonei agli spostamenti transfrontalieri, il che potrebbe fungere da deterrente per potenziali utenti. Una **piattaforma di ticketing digitale**, dunque, potrebbe fare sì che il trasporto pubblico attiri un maggior numero di utenti.

Tuttavia, alla luce delle specifiche caratteristiche delle realtà locali, non tutte le soluzioni innovative sono adatte a risolvere i problemi legati all'eccessivo uso delle automobili. La mobilità condivisa, ad esempio, non è adatta in una zona poco densamente popolata come l'Arco giurassico. E vi sono altri fattori da tenere in considerazione, come il paesaggio montano e gli inverni rigidi.

Le soluzioni di mobilità innovative nell'Arco giurassico potrebbero contribuire a rendere l'offerta esistente più efficiente, ma è improbabile che risolvano i problemi della mobilità se non saranno accompagnate da altre soluzioni convenzionali.

Sulla base dei risultati del primo workshop, i partner regionali hanno deciso di concentrarsi sul miglioramento dei collegamenti transfrontalieri a mezzo autobus. Un secondo workshop a novembre 2019 ha visto riunirsi le autorità del Cantone di Neuchâtel, le autorità francesi, gli attuali fornitori di servizi e la Conference Transjurassienne (CTJ) attorno a una tavola rotonda sul trasporto pubblico transfrontaliero a mezzo autobus. In tale occasione sono stati discussi vari interventi e le raccomandazioni emerse saranno inserite nella strategia per il trasporto pubblico della CTJ.

- **L'hotspot Basilea**

I rappresentanti dell'amministrazione pubblica e di aziende private si sono riuniti per discutere come il **company mobility management (CMM)** possa contribuire a **ridurre i flussi di passeggeri**, dal momento che la grave congestione del traffico nei trasporti pubblici e individuali nelle ore di punta rappresenta uno dei principali problemi di questo hotspot. Per questo motivo, sono di importanza vitale soluzioni di mobilità innovative per la gestione della mobilità delle aziende, come il [budget per la mobilità della Deutsche Bahn](#), [VEOMO](#), [Commutify](#), [Liftshare](#), [By-Cycling](#), [Covoiturage Léman](#) e il programma "[Company-friendly mobility management in Basel](#)", avviato dalla Camera di Commercio di Basilea. Dal punto di vista dei partecipanti al workshop, gli esempi di migliori prassi per la gestione della mobilità delle aziende nel trasporto transfrontaliero comprendono i job ticket, il carpooling, la gestione dei parcheggi, i parcheggi per biciclette e forfait di mobilità per i dipendenti.

Tuttavia, molte aziende – anche le più consapevoli in materia ambientale – non considerano ancora la gestione della mobilità una propria responsabilità e non si attivano a meno che l'onere del pendolarismo non metta a rischio l'impegno dei loro dipendenti. Dopotutto, la gestione della mobilità comporta spese aggiuntive per l'azienda e molti preferiscono investire in altre direzioni. Di conseguenza, le aziende tendono a scaricare la responsabilità ai comuni. Inoltre una serie di ostacoli, tra cui la carenza di trasporti pubblici, la tassazione sfavorevole del lavoro da casa e le deficienze nella pianificazione urbana, complicano i tentativi di riduzione del traffico legato all'uso individuale dell'auto.

Pertanto, soluzioni di mobilità innovative e digitali come i budget per la mobilità, le informazioni sulla mobilità, nonché il carpooling e programmi per l'uso della bicicletta promossi dall'azienda rimangono necessari per attuare progressi nella mobilità transfrontaliera.

- L'hotspot Lago di Costanza



Figura 11: La rete di mobilità transfrontaliera nell'hotspot Lago di Costanza.

La valle del Reno Alpino, che abbraccia Germania, Svizzera, Austria e Liechtenstein, conta ogni giorno oltre 50.000 pendolari transfrontalieri. La grande maggioranza si sposta dall'Austria e dalla Germania verso la Svizzera e il Liechtenstein in virtù delle differenze retributive tra i Paesi UE e i Paesi extra UE. I trasporti pubblici a prezzi accessibili e le piste ciclabili transfrontaliere non mancano, eppure la maggior parte dei pendolari si sposta in auto. Le analisi mostrano che il 70% dei dipendenti non vive a più di 15 km dal luogo di lavoro, ma solo il 5-15% di queste distanze è percorso regolarmente in bici, e-bike o a piedi.

Il workshop, dunque, si è concentrato sulla gestione del cambiamento di comportamento nelle aziende. Esperti esterni provenienti dai settori della psicologia, cambiamenti comportamentali e gestione della salute pubblica, hanno ideato assieme ai partecipanti al workshop piani di gestione volti a incoraggiare le persone a spostarsi con mezzi di trasporto sostenibili. Una delle leve più potenti è la salute personale. Il cambiamento di comportamento deve quindi essere messo in relazione alla salute fisica della persona all'insegna del motto "La strada per il lavoro è la tua palestra".

I piani di gestione elaborati saranno testati in alcune aziende della valle del Reno Alpino.

- L'hotspot Ticino

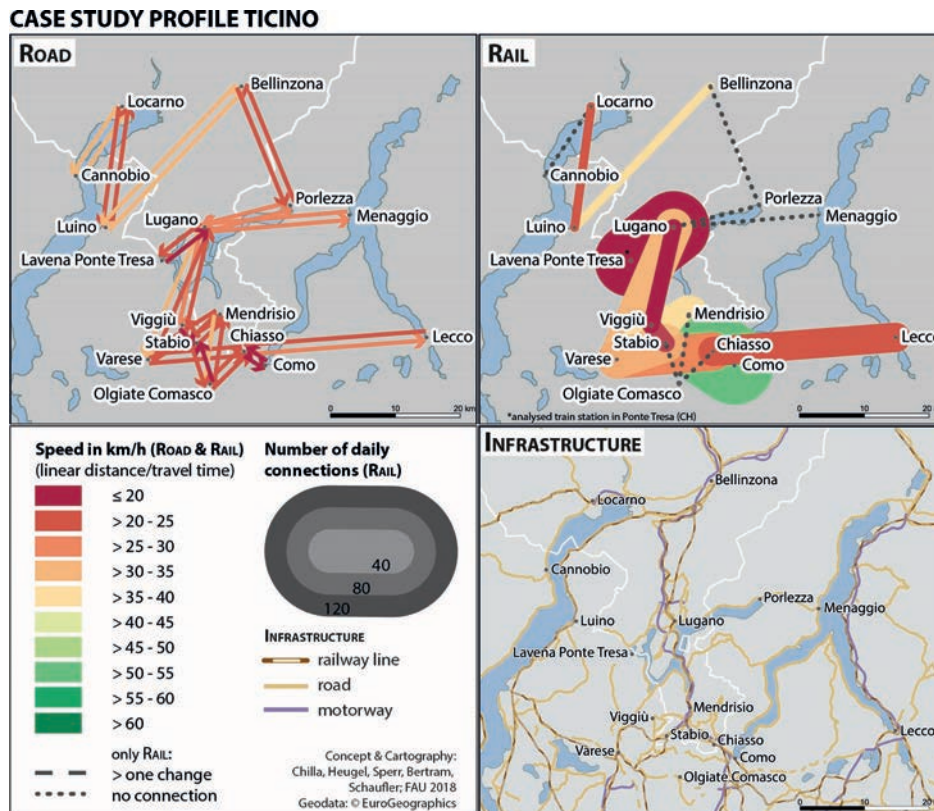


Figura 12: La rete di mobilità transfrontaliera nell'hotspot Ticino.

La regione del Malcantone si trova a nord del Lago di Lugano, nel Canton Ticino, al confine con Lombardia e Piemonte. Ogni giorno, attraverso i principali valichi di accesso quali Ponte Tresa, Gandria e Ponte Cremenaga, circa 15.000 pendolari transfrontalieri entrano in territorio svizzero. L'Ente Regionale per lo Sviluppo del Luganese (ERSL), il Dipartimento del territorio e la Conferenza dei Sindaci del Malcantone hanno espresso il desiderio di lanciare nuove attività nel campo della gestione della mobilità aziendale nella regione del Malcantone al fine di ridurre il traffico transfrontaliero e organizzare un workshop su questo argomento nel contesto del progetto CrossBorder. Il workshop, che si terrà a inizio dicembre 2019, perseguirà i seguenti obiettivi:

- Illustrare le buone prassi della gestione della mobilità aziendale
- Fare il punto, insieme ai membri della Conferenza dei Sindaci del Malcantone e all'Ente Regionale per lo Sviluppo del Luganese, sull'attuale situazione della gestione della mobilità nella regione del Malcantone
- Elaborare, insieme ai membri della Conferenza dei Sindaci del Malcantone e all'Ente Regionale per lo Sviluppo del Luganese, le prime misure da intraprendere per promuovere nuove iniziative nel campo della gestione della mobilità aziendale

6 RACCOMANDAZIONI POLITICHE PER MIGLIORARE LA MOBILITÀ TRANSFRONTALIERE

Il progetto ha dato origine a diverse raccomandazioni. Tali raccomandazioni sono rivolte a tutti gli stakeholder che si trovano ad affrontare il fenomeno del pendolarismo transfrontaliero nella Regione alpina: autorità pubbliche, amministrazioni e addetti alla pianificazione a tutti i livelli istituzionali, da quello municipale a quello comunitario; aziende e pendolari; operatori dei trasporti; autorità dei trasporti; ONG.

- **R1: Creare una banca dati statistica omogenea del pendolarismo transfrontaliero in tutta l'area alpina**

I dati statistici attualmente disponibili sul pendolarismo transfrontaliero nella Regione alpina **non sono confrontabili poiché molto eterogenei**. Alcuni Paesi hanno dati sui pendolari in entrata e in uscita, ma Francia, Italia e Monaco hanno dati solo su quelli in uscita. Parte dei dati viene raccolta a livello municipale, mentre il resto è frutto di sondaggi a livello nazionale. Inoltre, le definizioni statistiche relative al lavoro variano molto, ad esempio per quanto concerne il servizio civile o il lavoro part-time. **Gli enti legiferatori non possono sviluppare una politica inter-alpina sulla base di dati statistici tanto carenti**. I sette Paesi della Regione alpina dovrebbero quindi istituire una banca dati statistica comune (o sviluppare un censimento del traffico coordinato) da aggiornare a cadenza almeno annuale. Ciò consentirebbe inoltre il **monitoraggio dei collegamenti mancanti**, dal momento che la situazione dei collegamenti transfrontalieri è in **costante mutamento**.

Attuazione: raccolta dati armonizzata **da Eurostat**; **aggregazione dei dati da parte dell'AG4 dell'EUSALP via iMONITRAF!** e **pubblicazione sulla Piattaforma alpina della conoscenza per la mobilità e il trasporto**.

- **R2: Instaurare un dialogo istituzionale nella Regione alpina sul pendolarismo transfrontaliero**

Dal momento che tra i Paesi e le regioni dell'EUSALP vi è uno scambio costante sugli argomenti riguardanti la Regione alpina, l'EUSALP è il **contesto ideale per discutere di mobilità transfrontaliera**. Per trovare soluzioni serve la volontà politica; per questo è necessario avviare innanzitutto un dialogo istituzionale **che funga da piattaforma per la discussione e consenta di pervenire a soluzioni comuni**, dalle attività infrastrutturali e organizzative alle misure normative, senza trascurare gli aspetti comportamentali.

Attuazione: attività dell'AG4 **per instaurare e portare avanti il dialogo alpino**

- **R3: Migliorare le reti infrastrutturali transfrontaliere**

In passato, **le infrastrutture di trasporto erano progettate e costruite in una prospettiva puramente nazionale**. Dal momento che il pendolarismo transfrontaliero è stato finora vastamente trascurato, i progetti per lo sviluppo infrastrutturale non lo tengono in sufficiente considerazione. Le autorità coinvolte devono **dare una maggiore priorità ai collegamenti mancanti e alla ricerca di meccanismi di finanziamento congiunti**, tenendo conto di tutte le modalità di trasporto.

Una fetta più consistente del budget nel nuovo quadro finanziario pluriennale dell'UE, in particolare nei programmi di cooperazione internazionali come Interreg A e B, dovrebbe essere dedicata a progetti transfrontalieri di piccola scala con valore aggiunto macro-regionale.

Attuazione: in base alle **indicazioni degli AG per un migliore allineamento del meccanismo finanziario europeo alle esigenze dell'EUSALP**

- **R4: Migliorare i servizi delle reti transfrontaliere esistenti**

Dal momento che l'offerta di trasporto è talvolta molto scarsa, la fornitura di servizi deve essere analizzata con cura e sviluppata in base alle esigenze degli utenti. È dunque necessario concludere accordi transfrontalieri equilibrati sui finanziamenti. È fondamentale che le autorità e i fornitori di servizi cooperino non solo per garantire una sufficiente interoperabilità e disponibilità a consentire fisicamente e contrattualmente l'uso di materiale rotabile nei Paesi confinanti, ma anche per mitigare il problema attuale, ossia che le **competenze nell'organizzazione e nel finanziamento dei trasporti pubblici si fermano ai confini nazionali.**

Le esperienze maturate nei progetti CrossBorder enfatizzano la grande importanza di **Interreg A e B** per lo sviluppo di progetti transfrontalieri. Questo strumento, dunque, va sfruttato per finanziare e coordinare i progetti nonché per mobilitare gli stakeholder.

La Commissione Europea ha già definito i Coordinatori europei per i corridoi TEN-T. Misure altrettanto efficaci consisterebbero nella nomina di un **coordinatore per i piccoli progetti transfrontalieri** e nell'istituzione di un **punto focale di frontiera** che individui con precisione i **collegamenti mancanti e promuova servizi di trasporto pubblico transfrontaliero più efficienti.**

Attuazione: AG4 e AG5 **useranno il** progetto AlpGov 2 (il progetto del Programma Spazio Alpino propedeutico alle attività dei Gruppi di Azione EUSALP) per sensibilizzare tutti gli stakeholder delle zone di frontiera interessate sulla necessità di agire e sulle possibili soluzioni.

- **R5: Abolire i quadri normativi negativi o perlomeno perseguire accordi speciali**

Un'enorme barriera a infrastrutture e servizi congiunti sono le differenze tra i quadri normativi, ovvero le diverse disposizioni di legge per gli appalti pubblici, la formazione degli autisti di autobus ma anche per i sistemi elettrici e i dispositivi automatici di allerta sui treni, ecc. Tali **quadri normativi rappresentano una delle barriere principali.** Talvolta, però, vengono usati come pretesto per non agire. Nella misura in cui tali quadri normativi siano prescritti dall'UE, una possibilità sarebbe quella di richiedere deroghe per il trasporto transfrontaliero di passeggeri (con i Paesi extra UE Svizzera e Liechtenstein). Ciò presuppone la volontà politica da parte delle autorità nazionali e regionali di ridurre queste barriere negoziando con le istituzioni UE competenti. Potrebbe essere questo **uno dei primi compiti del dialogo alpino sul trasporto di passeggeri che si intende lanciare** : identificare queste barriere normative negative e avviare un'azione politica condivisa. Ma non è tutto: le differenze nazionali nelle procedure di approvvigionamento, gli standard di Valutazione Impatto Ambientale (VIA) e altre procedure volte all'attuazione di progetti infrastrutturali ostacolano lo sviluppo di progetti transfrontalieri; **è fondamentale snellire queste procedure.**

Attuazione: una nuova attività sarà avviata dall'AG4 (vedi R2) per affrontare questo argomento.

- **R6: Incoraggiare pianificazione e gestione degli spazi e della mobilità a livello transfrontaliero**

La pianificazione spaziale e della mobilità tendono a fermarsi ai confini (che siano nazionali, regionali o municipali). Ma **della mobilità non si può fare una questione di confini**. Le persone si spostano per andare al lavoro, fare shopping o trascorrere il tempo libero. Le autorità competenti dovrebbero dunque prevedere una **pianificazione spaziale che vada al di là dei confini, tenendo in considerazione le variegate interconnessioni transfrontaliere** come dimostra, tra gli altri, l'[ESPON report ALPS2050](#). La pianificazione spaziale è un potente strumento trasversale di armonizzazione delle strategie e delle azioni. Inoltre, i piani di mobilità possono essere elaborati in un'ottica settoriale, contribuendo così alla pianificazione di cui sopra. I piani di mobilità possono rappresentare la base per una **gestione della mobilità transfrontaliera**. Alcuni sono già stati sviluppati, ma molto può ancora essere fatto. Gli addetti alla gestione della mobilità offrono svariati servizi per sensibilizzare e informare le autorità politiche, i fornitori di servizi, le aziende e i pendolari. Considerando questo effetto leva, lo scambio di esperienze tra **addetti alla gestione della mobilità** nell'area alpina dovrebbe essere incoraggiato.

Attuazione: la pianificazione spaziale al di là dei confini sarebbe un utile strumento per mettere in atto le idee di fondo dell'EUSALP e dovrebbe dunque essere tra gli argomenti trasversali prioritari da affrontare nel contesto dell'AlpGov 2.

- **R7: Sfruttare il potenziale della digitalizzazione per ridurre la mobilità fisica**

La digitalizzazione ha un grande potenziale di riduzione del pendolarismo fisico. In particolare nel settore dei servizi, una porzione crescente del lavoro può essere svolto da casa o da spazi di coworking. Ciò potrebbe contribuire a **ridurre i volumi di traffico**. Anche in questo senso, tuttavia, i quadri normativi sono talvolta d'ostacolo. Tali **quadri normativi negativi** comprendono le leggi in materia di lavoro, che non riconoscono il lavoro da casa come un'attività lavorativa ufficiale. O in un caso diverso, se un pendolare impiegato in Svizzera lavora da casa in Francia per un solo giorno a settimana, sarà automaticamente soggetto al diritto del lavoro francese. Questo causa enormi problemi amministrativi tanto per le imprese quanto per i propri dipendenti. Il potenziale della digitalizzazione, dunque, dovrebbe essere maggiormente sfruttato per promuovere piattaforme di condivisione come quelle di car **sharing**.

Il potenziale della digitalizzazione dovrebbe essere utilizzato in particolare per introdurre **un sistema di ticketing inter-alpino e per coordinare meglio le informazioni di viaggio per i passeggeri**. Le piattaforme esistenti (a livello nazionale e regionale) devono essere integrate affinché un utente possa acquistare biglietti singoli nella Regione alpina su qualsiasi piattaforma. La prospettiva di una nuova, singola piattaforma alpina per i biglietti, d'altra parte, appare meno promettente se si pensa che richiederebbe enormi sforzi per renderla operativa e nota agli utenti.

L'obbligo per tutti gli stakeholder di vendere biglietti singoli per i collegamenti ferroviari transfrontalieri nella Regione alpina dovrebbe essere inserito nel [regolamento UE su diritti e obblighi dei passeggeri ferroviari](#).

Attuazione: AG4 e AG5 stanno svolgendo uno studio supplementare sul potenziale della digitalizzazione e utilizzeranno i risultati per le loro future attività in seno all'EUSALP.

- **R8: Sensibilizzare imprese e pendolari in merito a modalità più sostenibili di pendolarismo e instaurare uno scambio di esperienze**

Molte delle **aziende che assumono lavoratori all'estero** sono consapevoli della **situazione speciale dei pendolari transfrontalieri**. Le azioni già in atto sono molte, ma non tutte stanno avendo gli effetti sperati. Altre aziende potrebbero non essere consapevoli delle esigenze dei propri dipendenti né delle possibili soluzioni. Un primo passo, dunque, potrebbe essere un'**indagine delle esigenze dei consumatori in una determinata area funzionale**, svolta da reti di organismi quali le camere di commercio o gli enti pubblici. Nell'ambito del [progetto CrossBorder](#) è stata sviluppata una [toolbox del pendolarismo](#) a beneficio delle aziende in tutte le lingue dell'area alpina. Si sono tenuti workshop con stakeholder in diversi hotspot. Questi workshop hanno contribuito a sensibilizzare gli stakeholder e illustrare possibili nuove soluzioni. Lo scambio di esperienze è stato molto apprezzato e sarà ulteriormente incoraggiato nei prossimi anni. Nel valutare lo scambio di esperienze, è importante tenere presente che le circostanze variano molto da un'area di confine all'altra. Nella Regione alpina ci sono aree frontaliere densamente popolate, come quelle di Basilea e Ginevra, con una topografia relativamente favorevole all'uso della bicicletta. Ma ci sono anche zone con condizioni completamente diverse, quali il Canton Giura o la Terra Raetica tra Grigioni (Svizzera), Tirolo (Austria) e Alto Adige (Italia), caratterizzate da una topografia tipicamente montana.

Attuazione: AG4 e AG5 **useranno il progetto AlpGov 2** per sensibilizzare in particolare le aziende delle aree di confine interessate sulla necessità di agire e sulle possibili soluzioni.

- **R9: Sostenere il cambiamento dei comportamenti**

Il progetto CrossBorder ha evidenziato la carenza di infrastrutture e trasporti pubblici in alcune zone di confine. Ma ce ne sono delle altre, ad esempio la zona di Basilea o la valle del Reno Alpino, in cui sono già consolidate soluzioni di trasporto sostenibili per i pendolari. Ciò nonostante, gran parte dei pendolari che abitano qui usa auto private. Ne consegue la necessità di elaborare strategie basate sulla psicologia per promuovere, tra i pendolari, un cambiamento dei comportamenti in favore di una mobilità sostenibile. Tali strategie dovrebbero essere finanziate dalle autorità regionali nelle comunità di pendolari (la loro città d'origine e il luogo di lavoro) e ricevere sostegno da programmi di finanziamento nazionali e internazionali. È essenziale che tali strategie siano sviluppate di concerto con imprenditori, comuni, operatori dei trasporti e gli stessi pendolari.

Attuazione: AG4 e AG5 **useranno il progetto AlpGov 2** per sensibilizzare i pendolari transfrontalieri sulle possibili soluzioni e faranno pressioni per un incremento delle azioni nelle zone di confine interessate mediante possibili progetti Interreg.

7 LA VIA DA SEGUIRE

Il lavoro del progetto sulla mobilità transfrontaliera e le relative raccomandazioni mirano a **gettare le fondamenta per attività future nel contesto dell'EUSALP e da parte dei vari stakeholder**. Il progetto ARPAF è dunque solo il punto d'inizio di un processo di più ampio respiro. La possibilità di portare a termine tale progetto combinando **il lavoro di due gruppi d'azione, con l'ausilio dei fondi ARPAF, è stata uno stimolo cruciale**. L'AG4 esaminerà la possibilità di istituire **un sottogruppo al fine di instaurare e portare avanti il dialogo alpino sul trasporto di passeggeri** che funga da piattaforma per la discussione e consenta di pervenire a soluzioni comuni, dalle attività infrastrutturali e organizzative alle misure normative, senza trascurare gli aspetti comportamentali.

I risultati di questo progetto dovrebbero in definitiva **portare a un miglioramento della situazione nelle zone di confine, tanto nelle condizioni di vita e lavoro quanto negli aspetti ambientali, su ogni lato della frontiera**.

I risultati finali e le raccomandazioni di questo progetto saranno presentate alla comunità dell'EUSALP (che comprende tutti e sette i Paesi e tutte e 48 le regioni) e al pubblico in occasione del **Forum annuale dell'EUSALP a Milano nel novembre 2019**. I leader dell'AG4 e dell'AG5 daranno ulteriore rilievo all'argomento divulgando i risultati **all'interno dei relativi Gruppi d'Azione e condividendoli con gli altri AG dell'EUSALP**. Il successivo periodo dell'EUSALP, con un possibile progetto AlpGov 2, servirà a **capitalizzare i riscontri degli studi e divulgare i risultati in altri territori alpini** non ancora attivamente coinvolti, iniziando a **sviluppare un dialogo alpino sul pendolarismo transfrontaliero**.

Se le raccomandazioni saranno messe in pratica, il lavoro dell'EUSALP produrrà **benefici chiari e tangibili per la popolazione dell'area alpina**. L'EUSALP può essere comunicato soltanto mediante attività concrete. L'EUSALP, nella sua struttura di governance a più livelli, è la piattaforma ideale per affrontare simili questioni.





MOBILITÀ TRANSFRONTALIERA NELLA REGIONE ALPINA

**Co-finanziato dall'Unione Europea attraverso il
Fondo per azioni preparatorie nella Regione alpina (ARPAF)**



CIPRA
**LIVING IN
THE ALPS**