

T.1.1.1 Rapporto diagnostico ed analisi sugli operatori di sistema, l'accettazione sociale e le interazioni con il quadro nazionale italiano e i programmi TEN-T per GNL

Marzo/2019

Regione Liguria

Progetto PROMO-GNL

L'accettabilità sociale del GNL e delle relative opere di infrastrutturazione

Marzo 2019

Nota di redazione

Il presente documento è stato realizzato a cura di Consorzio 906 Società Consortile a.r.l per conto di Liguria Ricerche S.p.A. (Società partecipata da Regione Liguria), nell'ambito della consulenza a supporto delle attività scientifiche relative al Progetto PROMO GNL "*Etudes et actions conjointes pour la promotion de l'utilisation du GNL dans les ports de commerce*", co-finanziato dall'Unione Europea nel quadro del Programma Italia-Francia Marittimo 2014-2020.

Più precisamente, il contributo si inquadra nella Componente Tecnica T1, di cui Regione Liguria è coordinatore, che ha come obiettivo l'identificazione dei divari tra aspettative degli stakeholders e lo stato dell'arte in relazione all'uso del GNL nei principali porti dell'area di cooperazione.

Sommario

Introduzione.....	5
1) L'accettabilità sociale del GNL e delle relative opere di infrastrutturazione	7
1.1) Esempificazione di casi studio e analisi di buone pratiche - area extra-europea	8
Caso Studio: INDONESIA.....	8
Caso Studio: RUSSIA	10
1.2) Esempificazione di casi studio e analisi di buone pratiche in Europa	13
Caso Studio: MAR BALTICO	16
Caso Studio: SPAGNA	22
1.3) Esempificazione di casi studio e analisi di buone pratiche a livello nazionale.....	25
Il Decreto di attuazione della Direttiva AFI e i riferimenti specifici al processo partecipativo...	26
Normativa autorizzativa e ambientale italiana: focus sul processo di coinvolgimento delle parti interessate e principali risultanze	30
Misure di compensazione	35
Il modello francese del Débat Public ed esempi di buone pratiche regionali in Italia	36
2) Metodo di coinvolgimento delle parti interessate	42
2.1 Identificazione dei fattori che contribuiscono all'accettabilità sociale	42
2.1.1 La valutazione e la percezione degli impatti	43
2.1.2 Identificazione e <i>clustering</i> delle parti interessate	47
2.1.3 Identificazione e <i>clustering</i> delle parti interessate nel contesto di riferimento.....	49
2.2 Ricognizione delle principali metodologie partecipative	52
2.2.1 EASW	53
2.2.2 Metaplan	55
2.2.3 GOPP.....	56
2.2.4 Metodo Delphi	57
2.2.5 Focus Group.....	60
2.3 Test di verifica ex ante delle metodologie di coinvolgimento delle parti	62
2.4 Test di verifica delle metodologie di coinvolgimento applicate ex post	65
3) "Toolkit" e strumenti di analisi per il coinvolgimento delle parti.....	67

3.1 Elaborazione della strategia di comunicazione e ipotesi di un piano di informazione diffusa	67
3.1.1 Pacchetto Strumenti di comunicazione	68
3.1.2 Metodi di divulgazione e pacchetti formativi destinati a diversi target	77
3.1.3 Declinazione degli strumenti e delle modalità di approccio agli stakeholders sulla base dei possibili scenari	80
3.1.4 Definizione di un set di indicatori di valutazione dell'efficacia ex post della strategia di comunicazione.....	81
Raccomandazioni	82
ALLEGATO I QUESTIONARIO	87
ALLEGATO I.a QUESTIONARIO PER AUTORITÀ.....	87
ALLEGATO I.b QUESTIONARIO PER OPERATORI DI SETTORE	87
ALLEGATO I.c QUESTIONARIO PER PUBBLICO GENERALE	87
ALLEGATO I.d QUESTIONARIO PER LA STAMPA.....	87
ALLEGATO II INTERVISTE	87
ALLEGATO III QUESTIONARIO DI VALUTAZIONE	87
ALLEGATO IV STAMPA LOCALE GENERALE_ ELENCO	87

Introduzione

L'accettabilità sociale da parte delle comunità locali e dell'opinione pubblica in merito all'insediamento di infrastrutture energetiche, sia di grandi che di piccole dimensioni, rappresenta un elemento cruciale all'interno del processo di autorizzazione e realizzazione delle stesse, in quanto concorre sempre più a determinarne il buon esito. Al fine di minimizzare e superare gli eventuali conflitti, il coinvolgimento ampio e sistematico di tutte le parti interessate (c.d. *stakeholders*) diventa uno degli aspetti abilitanti prioritari che i promotori devono tenere in considerazione nell'ambito del processo di realizzazione degli interventi infrastrutturali.

L'uso preventivo di strumenti di comunicazione, informazione e partecipazione, specie quando non espressamente previsto dalla legislazione in materia di tutela ambientale e rischio industriale, risulta una pratica ancora sottovalutata e non pienamente perseguita. Tuttavia, è ormai ampiamente riconosciuto e consolidato che l'uso preventivo di appropriati strumenti di comunicazione rappresenti un elemento facilitatore ed un utile supporto per lo sviluppo della filiera delle infrastrutture energetiche ed industriali, ivi compresi gli impianti e le infrastrutture connesse allo stoccaggio ed all'utilizzo del gas naturale liquefatto (GNL).

L'analisi delle esperienze e delle buone pratiche dovrebbe costituire il punto di partenza per formulare indicazioni di intervento nell'uso di questi strumenti con una valenza più generale che possa essere estesa a molti altri casi di impianti e infrastrutture che oggi sono o potrebbero essere oggetto di conflitto.

È stato dimostrato che la non considerazione di tali strumenti per il coinvolgimento diretto delle parti interessate è certamente uno degli elementi che ha reso particolarmente critico l'iter di sviluppo dei processi autorizzativi dei progetti infrastrutturali.

Come noto, le nuove politiche e normative ambientali nel campo dell'energia e dei trasporti promuovono e richiedono l'adozione di combustibili alternativi ai tradizionali prodotti di origine petrolifera. La transizione verso una filiera dei trasporti che sia maggiormente ecosostenibile passa attraverso la realizzazione della necessaria infrastruttura di terra (rete di stoccaggio e distribuzione). Tali interventi infrastrutturali, di piccole, medie e grandi dimensioni (si pensi ai grandi depositi costieri portuali), nonostante mirino a contribuire positivamente alle politiche ambientali, possono essere oggetto di opposizione da parte di alcuni *stakeholders* durante il processo autorizzativo (tipicamente riconducibile alle dinamiche *NYMBY*, *not-in-my-backyard*, ossia quelle proteste contro opere di interesse pubblico localizzate sul proprio territorio da parte di membri di una comunità locale, che non si opporrebbero alla loro costruzione in altro luogo). Tali prese di posizione da parte delle comunità locali o degli operatori e soggetti coinvolti, confermano l'importanza del processo di consultazione delle parti interessate, che rivendicano il

loro diritto di essere correttamente informate e coinvolte durante l'intera fase progettuale, dall'inizio fino alla conclusione della stessa.

Anche nell'ambito dell'implementazione della rete dei combustibili alternativi ed al fine di realizzare con successo l'infrastruttura per la diffusione del GNL, è necessario superare diverse sfide sociali ed ambientali e risulta particolarmente utile far riferimento a modelli di buone pratiche per il coinvolgimento e la consultazione degli *stakeholders* nelle specifiche e diverse fasi progettuali.

Il documento parte da un'analisi ponderata delle buone pratiche in riferimento all'accettabilità sociale del GNL e delle relative opere di infrastrutturazione, individua e declina le metodologie di partecipazione, propone un pacchetto di strumenti per il coinvolgimento delle parti interessate e fornisce una serie di raccomandazioni utili all'implementazione di una strategia comunicativa che contribuisca a creare un quadro percettivo favorevole all'insediamento di infrastrutture per il GNL nel contesto di riferimento.

1) L'accettabilità sociale del GNL e delle relative opere di infrastrutturazione

Nel presente capitolo vengono presi in esame casi studio “modello” (*best practices*) riferiti a progetti nel campo del GNL in cui il processo di consultazione delle parti interessate ha rappresentato un elemento chiave per il buon esito degli interventi infrastrutturali. Tale analisi consente altresì di rilevare fattori abilitanti, benefici e barriere registrati dalle parti rispetto ai casi presi in esame.

L'analisi di tali casi studio, assieme all'approccio teorico e metodologico, ha rappresentato la base sulla quale sono stati proposti gli strumenti di consultazione (c.d. “*toolkit*”) e le raccomandazioni/conclusioni finali.

La specificità del tema affrontato non permette di poter contare su un'ampia disponibilità di materiale in letteratura.

Al fine di diversificare gli esempi di buone pratiche sono stati selezionati per l'analisi quei casi che, a parità di coerenza con gli obiettivi del presente studio, fornissero elementi utili alla declinazione degli strumenti per un corretto approccio degli stakeholders, in una dimensione extra-nazionale.

È pertanto possibile categorizzare geograficamente i casi studio presi in esame e analizzati nei successivi paragrafi come segue:

- Area extra-europea-internazionale (casi studio attinenti e recenti di Paesi extra-UE quali Indonesia e Russia);
- Area europea (Mar Baltico – i cui Paesi stanno agendo da apripista nella diffusione delle infrastrutture per il bunkeraggio del GNL, principalmente a seguito dell'istituzione di aree ECA¹; Spagna – che presenta analogie con l'Italia in termini tanto culturali quanto relativamente al modello di governance portuale);
- Area nazionale (nell'ambito della quale i precedenti in termini di analisi puntuale dell'accettabilità sociale del GNL riguardano prevalentemente la Strategia nazionale per la diffusione di questo combustibile alternativo e i processi autorizzativi di singoli progetti infrastrutturali di cui sia disponibile la documentazione).

¹ Si tratta di particolari aree (Emission Control Areas) in cui vengono applicati dei limiti per le emissioni nell'atmosfera, e quindi per i contenuti di zolfo dei combustibili impiegati, più severi rispetto ai limiti applicati globalmente.

1.1) Esempificazione di casi studio e analisi di buone pratiche - area extra-europea

Caso Studio: INDONESIA

Il progetto “PLTGU Jawa-1 LNG to Power” ha coinvolto il territorio indonesiano prevedendo lo sviluppo di una centrale elettrica a turbina con unità di stoccaggio e rigassificazione galleggiante (FRSU) di gas naturale liquefatto (GNL).

Su tale progetto è stato condotto uno Studio (2018) di *Environmental and Social Impact Assessment* (ESIA) al fine di identificare gli impatti ambientali e sociali potenzialmente significativi che potevano derivare dalle attività del Progetto.

Lo scopo principale di questo studio è stato quello di elaborare una valutazione d'impatto e piani di gestione riguardanti il progetto proposto secondo il rispetto degli standard ambientali e sociali richiesti.

Lo studio ESIA ha avuto come principale obiettivo quello di:

- Identificare, descrivere e valutare tutti gli impatti sul benessere ambientale e sociale, sia diretti sia indiretti, attraverso un processo di valutazione basato sul rischio;
- Identificare a livello strategico misure per evitare, minimizzare, ridurre o compensare potenziali effetti ambientali e sociali negativi, ottimizzando al contempo i potenziali effetti positivi.

I risultati di questa valutazione saranno presi in considerazione nel processo decisionale, per identificare e gestire misure di mitigazione appropriate e successivamente per incorporare le misure proposte nel processo di implementazione durante le fasi di pre-costruzione, costruzione e operatività.

I sistemi di valutazione e di gestione sociale e ambientale hanno rappresentato uno dei fattori chiave alla base dello sviluppo dello studio e dei relativi piani di gestione. In particolare, sono stati seguiti come principi base i seguenti passaggi:

- Definizione del progetto;
- Screening iniziale e valutazione del rischio del progetto;
- Individuazione del processo di valutazione in base ai risultati dello screening iniziale e della valutazione del rischio;
- Identificazione delle parti interessate;
- Raccolta di dati su base sociale e ambientale;
- Identificazione e analisi dell'impatto;

- Generazione di misure di mitigazione o di gestione;
- Sviluppo di piani d'azione e di gestione

Risultati della percezione sociale

Lo studio ha compreso una serie di attività di consultazione e di divulgazione di informazioni verso la comunità (presentate attraverso il piano di coinvolgimento degli *stakeholder*) per garantire che le preoccupazioni e le aspettative della comunità fossero prese in considerazione e che le informazioni sul progetto fossero condivise e discusse.

Gli *stakeholder* chiave coinvolti appartengono alle seguenti categorie:

- la prima categoria è rappresentata dal governo che detiene un ruolo centrale nella fase di approvazione;
- la seconda categoria include i soggetti che potenzialmente sono direttamente interessati al Progetto;
- la terza categoria coinvolge tutte le parti interessate che potenzialmente potrebbero contrastare il progetto o sollevare problemi: Organizzazioni non governative / comunità locali e associazioni

L'indagine ha coinvolto 199 intervistati nella provincia occidentale di Giava. Dall'analisi dei risultati emergono le seguenti considerazioni:

- in entrambe le regioni circa l'80 per cento degli intervistati ha accettato il progetto proposto dichiarando di essere stato adeguatamente informato e consapevole degli obiettivi del progetto;
- in entrambe le regioni circa il 50% degli intervistati riconosce aspettative occupazionali e opportunità di nuove forme di investimento contribuendo quindi anche a uno sviluppo economico locale;
- gli intervistati tuttavia hanno anche sollevato preoccupazioni relative ai potenziali rischi che può comportare l'esecuzione del progetto. In particolare, circa il 70% delle parti coinvolte di entrambe le aree (Karawang e Bekasi) ha espresso preoccupazioni relative agli impatti che il Progetto potrebbe avere sulla sicurezza della comunità quali per esempio: elettrocuzione, cortocircuiti, incendi ed esplosioni, radiazioni, in particolare durante il funzionamento della Linea di Trasmissione;
- gli intervistati hanno chiesto un Piano d'azione per garantire la sicurezza del traffico marittimo a tutela delle comunità di pescatori ed eventuale risarcimento danni nei confronti degli agricoltori in caso di terreni agricoli interessati dall'area di intervento del progetto.

Il bilancio della percezione sociale degli intervistati è risultato nel complesso positivo, nonostante particolare attenzione sia stata posta data alla gestione del rischio, alla mitigazione degli impatti negativi nonché all'aspetto della sicurezza attraverso l'adozione di piani di risposta adeguati e pertinenti.

Caso Studio: RUSSIA

Un ulteriore caso studio internazionale che risulta utile citare come esempio di buona pratica di approccio ESIA e di valutazione preventiva dell'impatto sociale e ambientale è il progetto inerente alla costruzione di un terminal per la produzione e la gestione del gas naturale liquefatto nel Porto di Vysotsk, nella regione di Leningrado, con una capacità produttiva di 660.000 tonnellate di GNL annue (2016). Il progetto comprende la costruzione di un terminale destinato alla ricezione e al pretrattamento del gas naturale con successiva produzione, stoccaggio e scarico del GNL.

Questo studio è stato preparato per identificare e valutare i potenziali impatti ambientali e sociali sugli ambienti biofisici e umani e definire misure per mitigare gli impatti negativi a livello di accettabilità come definito dai requisiti normativi russi e dalle normative internazionali.

A tal fine, l'ESIA ha incorporato e documentato i seguenti processi:

- descrizione del progetto (comprese le definizioni del progetto finanziato, delle strutture associate e dell'area di influenza del progetto);
- caratterizzazione di una base di riferimento ambientale e sociale di dettaglio;
- identificazione e valutazione dei potenziali impatti e problematiche ambientali e sociali, sia negativi che positivi, associati al Progetto;
- documentazione delle misure adottate per evitare o minimizzare o mitigare e gestire gli impatti ambientali e sociali negativi;
- individuazione di opportunità realizzabili per migliorare le prestazioni ambientali e sociali del Progetto;
- sviluppo di solidi sistemi di gestione per le prestazioni ambientali e sociali in modo integrato in tutte le attività del Progetto e per tutta la durata del Progetto;
- dimostrazione di come migliorare le prestazioni ambientali e sociali attraverso un processo dinamico di monitoraggio e valutazione costante.

A supporto di questo processo, l'ESIA documenta il preventivo impegno del Progetto in riferimento al processo di *"stakeholder engagement"* attuato con i diversi soggetti interessati che sono stati mappati, informati, consultati e coinvolti.

Lo studio fornisce anche le indicazioni su come mantenere attivo il processo di coinvolgimento delle parti interessate durante l'intero ciclo di vita del Progetto. *"Scoping"* (delimitazione del campo d'indagine) e consultazioni hanno rappresentato elementi integranti del processo di sviluppo dello studio.

Lo studio ha evidenziato come il coinvolgimento delle parti interessate sia inoltre di fondamentale importanza per contribuire all'identificazione degli impatti, delle misure di mitigazione e dei processi di monitoraggio.

Le attività di consultazione sono state intraprese a livello regionale, locale e coinvolgendo i partner commerciali e le imprese limitrofe, abbracciando una platea estremamente eterogenea di stakeholders, spaziando dai singoli dipartimenti competenti dell'Amministrazione Regionale, fino agli ospedali e ai centri per l'impiego.

Diversi sono stati i momenti di confronto con il pubblico, che vengono di seguito riportati:

- Consultazione pubblica in fase di VIA (un evento annunciato anche sulla stampa locale e regionale a cui hanno partecipato 49 soggetti)
- Divulgazione del rapporto di VIA al pubblico e attivazione del registro dei commenti (due eventi divulgativi)
- Consultazioni con imprese
- Consultazioni con regolatori
- Consultazioni sociali con 12 tra enti, associazioni e comunità.

Risultati della percezione sociale

Le principali preoccupazioni e aspettative potenziali del pubblico (esprese durante le consultazioni sociali) nei confronti dell'intervento oggetto del caso studio possono essere così riassunte per categoria.

Preoccupazioni associate a impatti ambientali avversi

- Effetto cumulativo negativo in relazione agli altri insediamenti industriali insistenti sulla medesima area;
- Mancanza di dettagli circa elementi strutturali e relativi impatti (es. il percorso esatto della *pipeline* pianificata e impatti correlati);
- Dati insufficienti circa gli accessi e i percorsi stradali utilizzati per fornire materiali e attrezzature nella fase di cantiere e a impianto avviato, con preoccupazione per la generazione di rumore, polvere e altri impatti negativi associati all'incremento di traffico;
- Impatto dei dragaggi per la realizzazione delle banchine di approdo delle gasiere e delle bettoline;
- Scarsa considerazione delle condizioni meteo capaci di influenzare la dispersione degli inquinanti (in particolare in relazione alla direzione dei venti);
- Impatti negativi sul suolo associati ai depositi temporanei e permanenti di attrezzature;
- Rischio idrostatico e condizioni idrologiche della zona.

Preoccupazioni associate a impatti socioeconomici avversi

- Impatti negativi associati all'insediamento di alloggi temporanei dei lavoratori durante il periodo di costruzione;
- Limitazione di accesso alle aree per attività ricreative (ad esempio quelle precedentemente utilizzate per la pesca sportiva)
- Aumento del carico sull'infrastruttura sociale
- Occupazione del suolo e sottrazione di aree fruibili;
- Occupazione del litorale e di specchio d'acqua;
- Sottrazione di forza lavoro dal porto adiacente;
- Incremento dei costi per l'approvvigionamento energetico delle unità abitative in seguito alla metanizzazione dell'area.

Aspettative associate a potenziali impatti positivi

- Metanizzazione dell'area (in precedenza scollegata dalla rete)

Preoccupazioni associate alle pratiche di Project Management

- Gestione dei rifiuti in fase di costruzione
- Mancanza di dettagli circa i piani per la gestione delle emergenze
- Mancanza di dettagli circa le misure adottate per la prevenzione di sversamenti di materiali oleosi e/o petroliferi in fase di cantiere

1.2) Esempificazione di casi studio e analisi di buone pratiche in Europa

Nell'ambito dello "studio sul completamento di un quadro normativo dell'UE sulle navi propulse a GNL e le rilevanti infrastrutture di rifornimento GNL commissionata dalla Commissione europea, direzione generale Mobilità e trasporti (DG MOVE, 2015) è stato sviluppato lo specifico rapporto "Creare consapevolezza sui rischi e le opportunità di GNL" che consisteva in due elementi principali:

1. L'analisi degli *stakeholder*, che è stata condotta utilizzando ricerche documentali e interviste con le parti interessate per comprendere l'attuale percezione delle parti interessate sulle opportunità e gli ostacoli relativi al GNL come combustibile per il trasporto. Questa analisi è servita come input fondamentale per la campagna di sensibilizzazione (il secondo elemento del progetto).
2. La campagna di comunicazione, che consisteva in un sito web come strumento di comunicazione centrale, eventi di coinvolgimento degli *stakeholders* (sessioni da 3 a 4 ore che presentavano il progetto e casi studio, seguiti da discussioni), materiale di comunicazione (brochure, flyer etc...), materiale video e attività sui social media. Il progetto ha avuto un respiro europeo: gli eventi delle parti interessate si sono svolti in tutta Europa e anche tutte le altre attività della campagna hanno avuto una prospettiva comunitaria. Nel complesso, il progetto ha gettato le basi per sensibilizzare la transizione verso il GNL come combustibile a basse emissioni per l'industria navale e risulta essere un esempio di fondamentale importanza come processo di buona pratica per l'accettabilità sociale di questo combustibile su scala europea.

Gli obiettivi specifici di questo studio erano, in particolare, quelli di:

- fornire una panoramica generale dei rischi e delle opportunità riguardanti lo stoccaggio, la fornitura e l'uso di GNL come combustibile per lo shipping,
- identificare le ragioni alla base della percezione pubblica negativa dei pericoli derivanti dall'uso del GNL come combustibile per le navi e proporre misure politiche adeguate, e
- sviluppare materiali informativi sul GNL in stretta collaborazione con tutte le parti interessate.

Inoltre, è stato anche previsto lo sviluppo di due ipotesi di campagne di sensibilizzazione su misura al fine di affrontare efficacemente i problemi individuati concentrandosi sui seguenti rispettivi target:

- Pubblico Generale
- *Target-groups* di settore

Risultati della percezione sociale

Le interviste condotte a partire dal Novembre 2014 fino al Gennaio 2015 hanno coinvolto parte del territorio europeo con un approccio geografico bilanciato: sono stati coinvolti Stati membri come l'Olanda, il Belgio e la Danimarca dove l'utilizzo del GNL è già ormai consolidato e Paesi come Grecia, Spagna, Norvegia e Regno Unito dove il tema è di forte interesse.

I gruppi di *stakeholders* coinvolti nelle interviste sono stati i seguenti:

- Governo e rappresentanti politici (compresi i rappresentanti degli Stati membri dell'UE responsabili per le politiche sullo shipping)
- Autorità locali dei rispettivi Stati Membri UE
- Autorità portuali
- Istituti di ricerca
- Società di classificazione
- ONG, comprese le organizzazioni ambientaliste
- Cantieri e costruttori navali
- Fornitori di gas
- Operatori dei terminal
- Fornitori di servizi
- Associazioni industriali, in particolare (ma non esclusivamente) nei settori della navigazione, del gas, delle infrastrutture energetiche, dei porti
- Investitori e istituzioni finanziarie

Gli *stakeholders* a seconda della loro posizione rispetto all'utilizzo del GNL sono stati classificati nelle seguenti 4 categorie²: sostenitori, proponenti, neutralisti e avversari.

È importante sottolineare che all'interno di determinati gruppi di *stakeholder* sono emerse anche divergenze di opinione. Pertanto, in questo caso, alcuni *stakeholder* sono stati classificati in più di un cluster/categorie, come si può evincere dalla tabella seguente che sinteticamente offre una descrizione più dettagliata delle 4 categorie di *Stakeholders* e del loro approccio nei confronti del GNL.

² Cfr. p. 40.

<u>Sostenitori</u>			<u>Proponenti</u>		
Target group	Peculiarità del target group	Approccio durante la campagna	Target group	Peculiarità del target group	Approccio durante la campagna
Gas Suppliers Associazioni di Settore Autorità del settore marittimo Operatori terminalisti Costruttori di navi Società di Classificazione	Percepire il GNL come combustibile o di energia sostenibile: combustibile fossile più pulito, conforme ai requisiti ECA livello di conoscenza del settore elevato Padronanza degli argomenti e capacità di discussione sui topic di riferimento	 Fortemente convinti e a sostegno della campagna Sostenitori attivi	Governo e policy maker Associazioni di settore Costruttori di navi Centri di ricerca Autorità Portuali Service Suppliers	Riconoscono i vantaggi del GNL come combustibile, ma non sono ancora pienamente convinti (limiti in termini di conoscenza di buone pratiche) Livello medio di conoscenza	Tentativo di rafforzare le proprie convinzioni e di essere propositivi
<u>Neutralisti</u>			<u>Avversari</u>		
Target group	Peculiarità del target group	Approccio durante la campagna	Target group	Peculiarità target group	Approccio durante la campagna
Armatori Autorità portuali Autorità locali Service suppliers Investitori e Istituti Finanziari Pubblico generico	-Dubbi sulla sostenibilità del GNL in quanto combustibile fossile -Scarsa conoscenza del GNL -Scarsa consapevolezza dovuta a un numero limitato di casi concreti di GNL sperimentati -La transizione energetica sostenibile non è in cima all'agenda L'opinione pubblica in un numero considerevole di Stati membri è diventata piuttosto scettica nei confronti dell'Unione europea	 Coinvolgimento e dialogo Scambio di argomenti / know-how	NGO e associazioni ambientaliste Armatori Investitori e Istituti Finanziari	Opporsi a qualsiasi politica che sostiene il GNL come "pulito" o "sostenibile" Esperienze negative vissute in prima persona rispetto ad incidenti dovuti all'estrazione di GNL o durante il processo di lavorazione dello stesso	Nessun impegno Monitoraggio continuo per registrarne i danni e mitigarne gli effetti negativi

Caso Studio: MAR BALTICO

L'attenzione ai processi di consultazione pubblica nell'area baltica

Già nel 2012, lo studio di fattibilità per un'infrastruttura di rifornimento marittimo di GNL nell'area baltica realizzato dall'Autorità Marittima Danese nell'ambito del *North European LNG Infrastructure Project*, co-finanziato dall'UE nel programma TEN-T, ha rappresentato un punto di riferimento importantissimo nel settore del GNL a livello internazionale, i cui risultati sono tutt'ora considerati attentamente nella pianificazione di infrastrutture *Small Scale* da un punto di vista tecnico ed economico-finanziario.

Dal momento che l'opposizione pubblica era già stata identificata come un problema chiave per gli sviluppatori dei progetti e uno dei motivi principali di allungamento dei tempi dei processi di autorizzazione, il report include anche una rassegna delle lezioni apprese dal processo di consultazione pubblica e delle normative nazionali relative al processo di autorizzazione per gli impianti GNL in diversi Paesi del nord Europa, raccogliendo informazioni attraverso interviste, contributi scritti da parte di gruppi di *stakeholders* e una revisione della letteratura disponibile.

Come si evince i tempi dei processi di consultazione sono regolamentati in tutti i paesi ricadenti nelle aree ECA ad eccezione della Svezia.

Il periodo di tempo varia tra due settimane a otto settimane. Circa due settimane sono normalmente previste per la fase di scoping, mentre i tempi per la fase di consultazione variano da quattro a otto settimane nella maggior parte dei paesi.

In Danimarca, Svezia, Norvegia e Finlandia le modalità dettagliate per la partecipazione pubblica e le procedure di consultazione sono lasciate alla discrezione dell'autorità competente. Le modalità pratiche dipendono dalla natura e dalla complessità del progetto in questione e sono definite nei singoli casi. In Norvegia, ad esempio, il processo di consultazione pubblica è stato una parte limitata del processo di autorizzazione per i terminal su piccola scala che sono stati costruiti. La Finlandia specifica che, oltre alla consultazione pubblica ufficiale che si svolge due volte durante la procedura di VIA (nella fase di definizione e al termine della relazione VIA) è possibile una partecipazione pubblica più ampia (riunioni, workshop, colloqui di gruppo, ecc.), pratica piuttosto comune, organizzata dal soggetto promotore su base volontaria.

Nel Regno Unito, il promotore è obbligato dalla legge a svolgere un'ampia consultazione prima di presentare la domanda per il progetto e deve anche presentare una proposta per la struttura e la gestione della consultazione pubblica all'autorità competente, in questo caso la Commissione di pianificazione delle infrastrutture (IPC). Dopo che è stata presentata la domanda per il progetto, l'IPC organizza una seconda consultazione pubblica che coinvolge tutte le parti interessate.

Panoramica delle fasi di consultazione pubblica e tempi per le diverse fasi.

Paese	Fasi contemplate nel processo	Tempi previsti
Belgio	Bruxelles: fase di <i>scoping</i> e fase di consultazione Vallonia: fase di <i>scoping</i> e fase di consultazione Fiandre: fase di <i>scoping</i> e fase di consultazione	Bruxelles: 15 giorni per la fase di <i>scoping</i> , 30 giorni per la fase di consultazione Vallonia: 15 giorni per la fase di <i>scoping</i> , diversi time-frame per la consultazione a seconda dell'entità del progetto Fiandre: fase di <i>scoping</i> : n/a, 30 giorni per la fase di consultazione
Danimarca	1) Fase di <i>scoping</i> (per progetti su terreno che rientra nel campo di applicazione del Danish Planning Act) 2) Fase di consultazione	1) Minimo 2 settimane (in genere 4 settimane); 2) Minimo 8 settimane
Finlandia	1) Fase di <i>scoping</i> 2) Fase di consultazione	1) 30-60 giorni 2) 30-60 giorni
Francia	Fase di consultazione (il livello di consultazione varia a seconda della dimensione/entità del progetto)	Minimo 30 giorni (l'"inchiesta pubblica" dura tra uno e due mesi, la "procedura semplificata" dura un mese e la durata massima della procedura di "dibattito pubblico" è di quattro mesi (più due mesi aggiuntivi in casi particolari))
Germania	Fase di consultazione	Dipende dalla pertinente disposizione della legge settoriale applicabile alla specifica procedura di approvazione, tuttavia è previsto un periodo minimo di sei settimane e un periodo massimo di due mesi
Paesi Bassi	1) Fase di <i>scoping</i> 2) Fase di consultazione	1) 6 settimane 2) 6 settimane
Norvegia	Fase di consultazione	Minimo 6 settimane
Polonia	Fase di consultazione	21 giorni
Svezia	1) Fase di <i>scoping</i> 2) Fase di consultazione	Nessun frame fisso, dipende dalla natura del progetto. Definito caso per caso dall'autorità competente
Regno Unito	1) Fase di <i>scoping</i> 2) Fase di consultazione	1) N/A 2) Minimo 21 giorni

Nei Paesi Bassi il promotore entra in dialogo diretto con le parti potenzialmente interessate dal progetto prima dell'inizio ufficiale della procedura di autorizzazione. Il promotore interagisce direttamente con i comuni interessati e anche con i cittadini, fornendo informazioni sul progetto pianificato e discutendo il suo potenziale impatto. Questo primo dialogo diretto tra proponente e *stakeholders* è stato riportato avere un grande successo.

Sebbene non fossero state realizzate indagini specifiche sull'accettabilità sociale, il report include alcune raccomandazioni ai potenziali soggetti proponenti di progetti GNL nel processo di consultazione pubblica che sono di seguito riassunte:

- Stabilire il prima possibile una buona comunicazione con le autorità, le altre attività economiche e il pubblico in generale;
- Effettuare un'adeguata analisi di sicurezza, compresi tutti i rischi interni ed esterni, e dedicare il tempo necessario per comunicare i risultati al pubblico in generale, ai vicini dello stabilimento e alle autorità interessate;
- Definire bene il progetto per quanto riguarda capacità e dimensioni e considerare diverse posizioni alternative, anch'esse da condividere con il pubblico;
- "De-mistificare" la gestione del combustibile GNL quando si tratta di aspetti relativi alla sicurezza. Questo può essere fatto per esempio comunicando l'eccezionale registro di sicurezza delle operazioni di GNL, da cui si evince facilmente come non una singola fatalità che coinvolgesse il pubblico generale si sia verificata in qualsiasi parte del mondo in connessione con le operazioni di GNL;
- Comunicare i vantaggi del GNL come combustibile (ad esempio emissioni ridotte e riduzione dell'inquinamento acustico);
- Comunicare la necessità di creare un'infrastruttura di stazioni di rifornimento GNL per poter utilizzare il GNL come combustibile nel settore marittimo;
- Elaborare informazioni per gli stakeholder che sono specifici del gruppo target. Ovvero informazioni specificatamente indirizzate a determinati gruppi di stakeholder.

La procedura di autorizzazione potrebbe essere abbreviata istituendo un'unica procedura, sulla quale le autorità interessate cooperano strettamente, ad esempio sotto forma di "sportello unico".

Il focus sulla percezione sociale

Lo studio “*stakeholder involvement in developing LNG as a ship fuel in the Baltic Sea Region*” condotto dalla School of Business and Economics dell’Università di Jyväskylä ha riguardato la regione del Mar Baltico ed in particolare le aree della Finlandia e della Svezia, proponendo un approccio di analisi applicabile anche ad altri contesti geografici.

Lo studio ha esaminato le sfide dell’utilizzo del GNL come combustibile per le navi dal punto di vista degli *stakeholder* conducendo uno *screening* portuale con l’obiettivo di valutare lo stato attuale di sviluppo dei progetti GNL compresi i driver e gli impedimenti che ne ostacolano la fattibilità. Il metodo utilizzato è stato quello di una ricerca qualitativa con interviste agli esperti dei principali gruppi di *stakeholders*, offrendo dunque una visione completa di come le parti siano state coinvolte nei vari aspetti dello sviluppo del GNL.

Lo studio ha messo in evidenza come diverse sfide abbiano impedito l’introduzione del GNL come combustibile per le navi negli anni passati e ha rivelato come le autorità preposte ed i soggetti pubblici debbano disporre di strategie ben elaborate per aumentare la percezione generale del GNL, sottolineando il positivo potenziale del GNL per l’intera economia e per la popolazione.

Risultati della percezione sociale

La tabella seguente offre una panoramica di tutte le parti interessate intervistate e delle loro principali funzioni nel progetto e delle osservazioni principali emerse riguardo lo sviluppo del GNL.

Stakeholder	Funzione	Principali osservazioni
Autorità portuale coinvolta nel progetto GNL	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Pianificare il progetto con le autorità locali, gli armatori e i fornitori di gas ✓ Provvedere per fornire le infrastrutture esterne 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Garantire la competitività del porto ✓ Fornire GNL ai propri utenti
Autorità portuale non coinvolta nel progetto GNL	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Verificare se il progetto GNL è realizzabile ✓ Sviluppare un piano di azione insieme agli ideatori del progetto 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ambire alla competitività del porto ✓ Attrarre investitori nel nuovo progetto
Fornitore di gas	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sviluppare e investire nel progetto GNL 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Entrare nel mercato per fornire GNL ✓ Aumentare la domanda di GNL ✓ Reperire finanziamenti pubblici per tali tipologie di progetto
Società energetica	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sviluppare e investire nel progetto GNL 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aumentare la richiesta di GNL da parte dei clienti ✓ Garantire la sicurezza energetica
Comune	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Assegnare programmi di finanziamento pubblico ✓ Coordinare e monitorare le procedure finanziarie per lo sviluppo del progetto sul GNL 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Perseguire lo sviluppo economico locale ✓ Garantire la conformità alle normative
Armatori	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Acquisto di navi GNL ✓ Supportare clienti già in possesso di navi a GNL 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Conformità alle normative ✓ Garantire GNL sicuro
Proprietari di merci	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Noleggio e trasporto di merci 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Servizi di Trasporto più economico

L'importanza della comunicazione nel processo decisionale e nel favorire la creazione delle giuste condizioni in termini di accettabilità sociale è stata anche riconosciuta nell' *LNG Handbook* redatto nell'ambito del progetto "*LNG in Baltic Sea Ports*" (www.lnginbalticseaports.com), manuale che nasceva dall'esigenza fornire consulenza e guida per altri porti che intendessero realizzare terminal o altri tipi di impianti per il bunkeraggio del GNL.

Il manuale ha messo in luce come fosse stata attribuita grande importanza alla comunicazione con il pubblico in generale da parte di tutti i porti partecipanti durante la fase di richiesta del permesso e nelle fasi di costruzione e avvio.

L'unico porto ad aver stabilito attualmente con successo un'infrastruttura per il rifornimento di GNL è quello di Stoccolma, la cui Autorità portuale ha sempre lavorato in modo proattivo quando si trattava di informare il pubblico sulle attività di bunkeraggio GNL in porto.

A titolo esemplificativo, le seguenti misure sono state adottate come parte della strategia comunicativa dell'Autorità Portuale:

- pubblicazione di informazioni sulla pagina web;
- redazione di una brochure con informazioni di base sul GNL e sul processo di bunkeraggio;
- diffusione di informazioni sui processi di bunkeraggio GNL e unità navali <alimentate con questo combustibile alternativo anche attraverso altri canali digitali come social media (Facebook e Twitter);
- incontri con le principali parti interessate e le autorità competenti per discutere su come comunicare in caso di incidente, sia internamente tra le parti interessate e con parti esterne;
- Costante comunicazione con le autorità a diversi livelli per facilitare il processo di ottenimento dei permessi, e migliorare la comprensione del l'iter autorizzativo e dei regolamenti.

Caso Studio: SPAGNA

Nell'ambito del progetto *CORE LNGashive* è stato condotto uno studio sulla percezione pubblica del GNL come combustibile marittimo al fine di identificare le barriere e le resistenze a considerare il gas naturale liquefatto come combustibile alternativo e definire un target pubblico di riferimento per il processo di sensibilizzazione. Lo studio di percezione pubblica è stato condotto dal team tecnico di FoliaConsultores nel gennaio/febbraio 2017. Il progetto *CORE LNGashive* è stato promosso dal *Puertos del Estado* e da 13 Autorità portuali spagnole, in stretta collaborazione con enti pubblici e privati del settore e sotto il coordinamento di Enagás.

Ritornando all'attività del progetto svolta nel campo dell'accettabilità sociale (*LNG Social Acceptance*), si evidenzia come abbia avuto come obiettivo quello di fornire al pubblico informazioni e dimostrare i benefici del GNL al fine di rafforzare la sua percezione positiva nel settore marittimo.

Questo lavoro comunicativo è avvenuto con un modello sperimentale molto innovativo che ha previsto un'esibizione "mobile/itinerante" attraverso l'utilizzo di un Camion Iveco a GNL fornito gratuitamente dalla società Enagas. Il camion ha toccato oltre 65 località in sei mesi di operatività ed è stato visitato da più di 5.500 persone.



Lo studio si è concentrato su come il GNL sia percepito dai principali *stakeholders* e dalla società in generale. Le principali attività messe in campo dallo studio di percezione pubblica sono state le seguenti:

- Analisi dettagliate sulla percezione pubblica del GNL come combustibile nell'ambito marittimo
- Raccolta di informazioni da parte delle diverse parti interessate: esperti, autorità governative, autorità portuale e pubblico in generale
- Analisi ed elaborazione delle informazioni; preparazione di un rapporto finale sulle percezioni pubbliche.

Risultati della percezione sociale

Lo studio per la percezione sociale del GNL in Spagna ha utilizzato i seguenti strumenti di analisi:

- Metodo Delphi³ attraverso il quale si è coinvolto un gruppo di esperti provenienti da università, centri di ricerca, amministrazioni pubbliche e organizzazioni di conservazione dei beni;
- Interviste sia in modalità diretta che telefonica per coinvolgere autorità portuali, autorità governative locali e operatori e associazioni di settore;
- Focus group per la partecipazione del pubblico in generale.

Da un'analisi conclusiva dello studio emerge che il messaggio particolarmente ricorrente da parte di tutte le categorie di *stakeholders* coinvolti è il riconoscimento del GNL come combustibile volto al miglioramento della qualità dell'aria. Tuttavia, è inoltre emerso come l'importanza che la prevenzione dei rischi e la sicurezza degli impianti rappresentano per tutti i soggetti coinvolti.

Andando ad analizzare il feedback dettagliato di ogni categoria, emergono i seguenti risultati:

- il pubblico generale ha accettato l'utilizzo del GNL riconoscendone i benefici seppur in allerta per i potenziali rischi. A tal riguardo è fondamentale ricevere un feedback positivo da parte degli esperti sull'utilizzo del GNL in quanto il pubblico generale si sente rassicurato;
- Le organizzazioni ambientali coinvolte nello studio hanno avuto un approccio critico nei confronti dell'utilizzo del GNL, in quanto sebbene ne abbiano riconosciuto il suo contributo al miglioramento della qualità dell'aria e alla riduzione degli scarichi nell'ambiente marino, continuano a considerare il GNL come combustibile fossile, ridimensionando l'approccio positivo nei confronti del suo utilizzo;
- Il cluster marittimo si è posto in una posizione forte considerando il GNL come l'unico combustibile capace di ridurre le emissioni nel lungo e medio periodo. È utile sottolineare che gli operatori di settore rivestono un ruolo strategico nel definire le "regole del gioco", con il potere di diffondere un'idea positiva dell'uso del GNL e dei suoi vantaggi nel settore marittimo, andando così a rafforzare la credibilità del messaggio. È importante sottolineare che l'opinione pubblica spagnola ha avuto grande considerazione del buon esito che l'utilizzo del GNL sta avendo nei paesi nordici. L'obiettivo quindi degli operatori marittimi è stato quello di condividere queste buone pratiche al fine di incoraggiare l'adozione del combustibile anche nel territorio spagnolo. Le autorità portuali in questo senso rappresentano un attore chiave per l'implementazione del GNL e per promuoverne il suo utilizzo;
- le amministrazioni locali risultano favorevoli all'utilizzo del GNL sebbene non propongano un preciso piano di azione.

³ Cfr. p. 50.

Lo schema seguente sintetizza le percezioni positive e negative strutturate in un quadro di analisi che riflette la percezione del GNL allo stato attuale (nel presente) e la proiezione nel futuro, al fine di determinarne punti di forza e di debolezza, rischi e opportunità.

		PRESENTE	FUTURO
PERCEZIONI NEGATIVE	PUNTI DI DEBOLEZZA	<ul style="list-style-type: none"> • Significativa mancanza di conoscenza del GNL come combustibile alternativo da parte del pubblico generale • La qualità dell'aria non risulta una priorità assoluta nell'agenda pubblica • Le autorità portuali non adottano un approccio uniforme rispetto alle politiche di GNL • Le compagnie di trasporto merci considerano l'utilizzo del GNL come una possibilità ancora remota • Il termine GNL è visto come ancora troppo tecnico, vago e confuso dal pubblico generale 	<ul style="list-style-type: none"> • Il GNL non è considerato l'unico combustibile per il trasporto marittimo in grado di fornire una soluzione per il miglioramento della qualità dell'aria • Il GNL comporta rischi, che creano facilmente la percezione del pericolo e del rifiuto • Mancanza di supporto da parte delle autorità locali per il GNL • Le tempistiche per attivare l'intera filiera di infrastrutturazione energetica del GNL potrebbero comportare la necessità di optare per alternative più immediate • I messaggi riguardo i benefici che il GNL comporterebbe se adottato, qualora fossero promossi e diffusi da società di energia potrebbero destare la non credibilità da parte del pubblico per cui il GNL potrebbe essere visto come un ostacolo verso l'adozione di energie rinnovabili
PERCEZIONI POSITIVE	PUNTI DI FORZA	<ul style="list-style-type: none"> • Il GNL comporta benefici per la qualità dell'aria grazie al suo ruolo nella riduzione delle emissioni di NOx, SOx e PM e all'eliminazione dell'inquinamento marittimo causato dagli scarichi • Consapevolezza di come controllare i rischi in modo appropriato • Il cluster marittimo include le autorità portuali non percepiscono il GNL come una minaccia • L'utilizzo del GNL nell'Europa del Nord viene considerato come un esempio da seguire • Le autorità portuali sono fiduciose nel considerare che il GNL oltre che rifornire le navi possa essere anche adottato per le strutture portuali. Tale approccio è visto come uno sviluppo naturale e desiderabile • La posizione geografica della Spagna viene considerata strategica in termini di predisposizione di infrastrutture di GNL. 	<ul style="list-style-type: none"> • Il GNL è visto come un combustibile alternativo per un utilizzo diffuso nei settori dei trasporti marittimi e non solo • Potenziale creazione di posti di lavoro specializzati e consolidamento dell'occupazione nel settore della costruzione navale • Le organizzazioni ambientali non sono palesemente contrarie all'attuazione del GNL marittimo :oltre i rischi ne riconoscono i benefici • L'adozione di politiche e regolamenti sempre più stringenti sulla qualità dell'aria può creare condizioni sempre più favorevoli all'utilizzo del GNL come valida alternativa sostenibile • Possibile utilizzo di GNL in stivaggio anche grazie a possibili incentivi
		MINACCE	OPPORTUNITÀ

1.3) Esempificazione di casi studio e analisi di buone pratiche a livello nazionale

Documento di Consultazione per una Strategia Nazionale sul GNL

In questa prima parte del paragrafo si fa riferimento al Documento di Consultazione per una Strategia Nazionale sul GNL nel 2015, approfondendo le ragioni che hanno portato a realizzare, da parte di un gruppo di lavoro Coordinato dal MISE, tale Documento ed i relativi feedback registrati dal sondaggio pubblico. L'esigenza di valutare la strategia nazionale sul GNL deriva dall'obiettivo di adottare iniziative per la realizzazione di centri di stoccaggio e ridistribuzione nonché norme per la realizzazione dei distributori di GNL, in tutto il territorio nazionale.

Come noto, a livello comunitario, la Commissione Europea (CE), con la direttiva 2014/94/EU, sullo sviluppo dell'infrastruttura per i combustibili alternativi (DAFI), ha previsto che gli Stati Membri entro il 2016 realizzassero piani di sviluppo (quadri strategici nazionali) per la diffusione dei combustibili alternativi per il settore dei trasporti.

L'idea di lanciare una strategia complessiva nazionale in tema di GNL nasceva sotto la guida del Ministero dello Sviluppo Economico, che, attraverso la costituzione di un apposito Gruppo di coordinamento nazionale, ha predisposto una bozza di Piano Strategico Nazionale sull'utilizzo del GNL in Italia, che analizzava diversi aspetti: normativi, tecnici, economici, nonché quelli attinenti alla sicurezza e all'impatto sociale legati all'utilizzo ed alla diffusione di tale tecnologia nei trasporti marittimi e su gomma, limitatamente al trasporto pesante.

Nel corso del 2015, il documento è stato reso disponibile sul sito del MISE in consultazione pubblica per un mese. L'intento è stato quello di acquisire i pareri delle parti interessate, al fine di definire - tenendo conto dei commenti pervenuti - una strategia nazionale sul GNL, che indicasse gli obiettivi concreti da conseguire e le misure previste per l'attuazione.

Risultati della percezione sociale

Il risultato della consultazione (diviso per categorie omogenee) offre le seguenti osservazioni che risulta utile evidenziare ai fini del nostro studio:

- In linea generale è stata condivisa l'iniziativa evidenziando soprattutto i vantaggi ambientali derivanti dall'utilizzo del GNL;
- Sono stati valutati come fondamentali per lo sviluppo del Piano nazionale, la semplificazione della normativa rispetto ai procedimenti autorizzativi e il rafforzamento dei processi tesi all'accettabilità sociale
- Il GNL è stato considerato dalla maggioranza dei partecipanti una soluzione positiva anche per il lungo termine
- Alcuni contributi sostengono l'importanza di processi sistematizzati per l'accettabilità sociale del GNL e suggerivano la creazione di un vero e proprio "Piano di informazione sul GNL anche mediante l'istituzione di un sito apposito da parte del Ministero (soluzione peraltro appoggiata anche da associazioni, amministrazioni, gruppi industriali).

Il Decreto di attuazione della Direttiva AFI e i riferimenti specifici al processo partecipativo

Il Decreto legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016, che disciplina l'attuazione della Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi, al paragrafo 5.14 della Sezione C del Quadro strategico nazionale relativo alla fornitura di gas naturale per il trasporto e per altri usi, evidenzia il ruolo degli strumenti di informazione e partecipazione nel creare le migliori condizioni sotto il profilo dell'accettabilità per la realizzazione delle singole infrastrutture previste dalla strategia sull'utilizzo del GNL.

Viene ivi sottolineato che primo passo in questo senso sia stato quello di sottoporre al pubblico interessato i suoi obiettivi ed i suoi contenuti ad una fase di informazione, consultazione e partecipazione pubblica, preventiva alla definitiva approvazione dello stesso documento strategico.

È utile ricordare che, nella prevenzione delle dinamiche di conflitto ambientale, gli obiettivi degli strumenti di informazione e partecipazione da utilizzare nei procedimenti autorizzativi di singoli progetti dovrebbero essere:

- informare il pubblico interessato fin dalla fase ideativa

- comprendere prospettive, preoccupazioni, valori e conoscenze del pubblico interessato
- tenere conto delle indicazioni del pubblico interessato nel processo decisionale
- influenzare l'impostazione del progetto
- aumentare la fiducia del pubblico interessato
- migliorare la trasparenza e responsabilizzazione nella gestione del processo decisionale
- ridurre il conflitto.

Ai sensi del Quadro strategico nazionale per la diffusione del GNL, gli strumenti di informazione e partecipazione dovrebbero pertanto prevedere:

- un approccio il più possibile preventivo nell'attivazione degli strumenti e delle iniziative prima dell'attivazione formale del procedimento autorizzativo;
- un atteggiamento nell'uso degli obblighi di informazione e partecipazione che non sia burocratico e formalistico;
- un approccio condiviso da parte dell'impresa proponente e della pubblica amministrazione responsabile del procedimento autorizzativo, nell'uso degli strumenti di informazione e partecipazione.

Le prescrizioni del citato documento, tuttavia, non hanno la stessa valenza per tutte le tipologie infrastrutturali relative al GNL.

Allo stato attuale, infatti, le piccole e medie infrastrutture legate allo sviluppo della filiera del GNL, ancora poco diffuse e conosciute, non costituiscono oggetto di dinamiche di conflitto ambientale.

Diverso è invece il caso dei grandi terminali di approdo delle navi gasiere per lo stoccaggio e/o rigassificazione del GNL, rispetto ai quali il Quadro strategico nazionale sottolinea come l'obiettivo primario debba essere quello di mettere in atto tutte le azioni che possano creare le migliori condizioni di accettabilità sociale nello sviluppo della filiera del GNL, fornendo a tutti gli attori pubblici e privati strumenti e indirizzi utili sia a prevenire criticità legate a mancata informazione del pubblico interessato che alla gestione delle potenziali dinamiche di conflitto nella realizzazione di singole infrastrutture.

Suggerimenti per l'informazione digitale

Oltre alle procedure di coinvolgimento degli stakeholders previsti dalla normativa ambientale di cui si tratterà nel paragrafo dedicato del presente documento, il Quadro strategico nazionale pone l'accento sull'importanza di attivare un canale permanente che permetta tanto al pubblico

generico quanto agli operatori di settore di poter contare su informazioni aggiornate relative al GNL come combustibile alternativo.

Il testo specifica infatti i requisiti di un sito web dedicato alla informazione sulla filiera del GNL, da configurare come hub unico informativo sia da parte delle articolazioni della pubblica amministrazione centrale e locale coinvolte, che delle imprese interessate.

Benché tale strumento, come declinato dal documento ministeriale, non è inteso per progetti specifici ma si pone come mezzo informativo più ampio, si ritiene che considerarne gli obiettivi e l'impostazione sia rilevante al fine di elaborare una strategia comunicativa allineata ai requisiti nazionali.

Il sito dovrebbe avere un'impostazione di divulgazione tecnico scientifica in modo da costituire uno strumento per la diffusione di una corretta informazione sul prodotto e sulle infrastrutture di stoccaggio e distribuzione. La definizione e lo sviluppo degli argomenti potrà essere condiviso con le Amministrazioni e con i settori industriali coinvolti, per il tramite delle associazioni di riferimento che potranno raccogliere le informazioni fornendo un quadro generale del settore.

Si indicano di seguito i principali contenuti previsti dal testo:

- Illustrazione dei contenuti (obiettivi e strumenti) della strategia sull'utilizzo del GNL in Italia;
- Materiale divulgativo di base sul GNL e sulle diverse articolazioni tecnologiche della filiera;
- Link ai siti e alle pagine web dedicate delle principali articolazioni istituzionali coinvolte nella filiera del GNL (VVFF, MATTM, MIT, Capitanerie di porto, Regioni, Stazione sperimentale combustibili);
- Raccolta di documenti inerenti alla Legislazione (comunitaria e nazionale) e le disposizioni amministrative rilevanti per la filiera del GNL;
- Normative tecniche di riferimento per la filiera del GNL;
- Documentazione sugli sviluppi della filiera del GNL in altri paesi a partire da quelli dell'UE;
- Descrizione dei benefici ambientali;
- Descrizione dei punti di forza del GNL;
- Descrizione delle filiere di utilizzo.

Il sito dovrebbe inoltre fornire direttamente (o rendere accessibili tramite link) informazioni al pubblico interessato sulle tematiche di tutela ambientale e prevenzione del rischio di incidenti, evidenziando gli strumenti tecnici e gestionali che consentono di gestire le attività della distribuzione del GNL in sicurezza.

Anche in questo caso si osserva una differenziazione a seconda del dimensionamento degli impianti.

Nel caso di impianti sottoposti a procedure autorizzative che non prevedono obblighi informativi verso il pubblico interessato il sito può rendere disponibile degli schemi descrittivi generali di carattere divulgativo delle principali tipologie infrastrutturali (esempio il distributore di GNL per mezzi pesanti), delle specifiche problematiche di rischio, dei regimi autorizzativi specifici, e le specifiche misure di prevenzione richieste dalla normativa.

Invece, nei casi in cui le procedure autorizzative prevedano obblighi informativi verso il pubblico interessato (tipicamente impianti di stoccaggio), il sito dovrà rendere direttamente disponibile o accessibile (tramite link) la documentazione pubblica presente nei siti delle autorità competenti e delle imprese interessate.

A sottolineare la valenza di canale unico nazionale, e nell'ottica di configurare uno strumento che non sia di sola informazione passiva, il Decreto suggerisce che il sito possa anche essere utilizzato come uno strumento per le Autorità competenti per fornire una risposta pubblica a quesiti ricevuti, con risposte preventivamente condivise in ambito di un coordinamento tecnico nazionale, anche con la presenza delle associazioni interessate.

Normativa autorizzativa e ambientale italiana: focus sul processo di coinvolgimento delle parti interessate e principali risultanze

Nell'ambito della normativa italiana relativamente al processo autorizzativo e ambientale è utile citare il decreto legislativo n. 105 del 26 giugno 2015, che ha come obiettivo l'attuazione della direttiva 2012/18/UE (c.d. Seveso *Ter*) relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi a sostanze pericolose.

Di seguito, verrà approfondito in particolare il focus che le normative in questione dedicano all'importanza di coinvolgimento delle parti interessate nei processi decisionali.

La Direttiva 2012/18/UE prevede all'Articolo 14 che gli Stati membri provvedano affinché le informazioni siano costantemente messe a disposizione del pubblico, anche in formato elettronico. In tal senso, si richiede che:

- le informazioni sulle misure di sicurezza e sul comportamento da tenere in caso di incidente rilevante siano fornite in maniera chiara e comprensibile al pubblico;
- il rapporto di sicurezza sia messo a disposizione del pubblico
- l'inventario delle sostanze pericolose sia messo a disposizione del pubblico

L'Articolo 15, nello specifico, contempla la Consultazione pubblica e la partecipazione al processo decisionale da parte dei cittadini, prevedendo che gli Stati membri provvedano affinché al pubblico interessato sia offerta tempestivamente l'opportunità di esprimere il proprio parere su singoli progetti, concernenti per esempio:

- l'elaborazione dei progetti relativi a nuovi stabilimenti industriali o progetti che ne prevedano modifiche significative
- nuovi insediamenti industriali attorno agli stabilimenti già esistenti, qualora possano aggravare il rischio o le conseguenze di un incidente rilevante

Si prevede che il pubblico sia informato, attraverso pubblici avvisi o in altra forma adeguata, compresi i mezzi di comunicazione elettronici se disponibili, all'inizio della procedura di adozione della relativa decisione e non appena sia ragionevolmente possibile fornire le adeguate informazioni.

La Direttiva prevede che gli esiti delle consultazioni siano tenuti in debito conto ai fini dell'adozione della decisione sul progetto in questione e che siano previste scadenze adeguate per le varie fasi della consultazione, affinché sia garantito un tempo sufficiente per informare il pubblico nonché per consentire al pubblico interessato di prepararsi e partecipare efficacemente al processo decisionale.

A livello nazionale è stato adottato il Decreto legislativo 26 giugno 2015, n. 105 con l'obiettivo di trasporre la direttiva prevedendo disposizioni finalizzate a prevenire incidenti rilevanti connessi a determinate sostanze pericolose e a limitarne le conseguenze per la salute umana e per l'ambiente.

Ai fini della nostra analisi, assume particolare importanza l'art. 24 che riguarda l'istituzione della Consultazione pubblica e la partecipazione al processo decisionale delle parti interessate. L'articolo prevede che il pubblico interessato sia prontamente messo nelle condizioni di poter esprimere il proprio parere sui singoli specifici progetti, secondo le tre principali casistiche previste dalla direttiva europea all'articolo 15 e menzionate in precedenza.

In caso di progetti sottoposti a procedura di valutazione di impatto ambientale, il parere è espresso nell'ambito di tale procedimento, con le modalità stabilite dalle regioni o dal Ministro competente (MATTM – Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare) secondo le rispettive competenze.

Nello stabilire le funzioni degli altri enti territoriali, all'Articolo 8 il Decreto specifica che è il Comune interessato a dover esercitare le funzioni relative alla informazione, consultazione e partecipazione ai processi decisionali del pubblico previste.

Per quanto riguarda i singoli progetti specifici, infatti, il Comune ove ha sede l'intervento è tenuto ad informare il pubblico ed i soggetti interessati in merito agli aspetti salienti del progetto, attraverso mezzi di comunicazione elettronici, pubblici avvisi o in altra adeguata forma.

Di norma, il pubblico interessato può esprimere osservazioni e pareri entro 60 giorni dalle comunicazioni e gli esiti delle consultazioni svolte devono essere tenuti nel debito conto ai fini dell'adozione del provvedimento finale da parte del Comune o di altra amministrazione competente.

Il Comune, o altro soggetto competente al rilascio del titolo abilitativo alla costruzione, a seguito della conclusione del procedimento mette a disposizione del pubblico il contenuto del provvedimento finale e le motivazioni su cui è fondato, compresi eventuali aggiornamenti successivi.

Ora, considerato come sia stato appurato che sia proprio il tema del rischio incidentale nella catena logistica del GNL quello su cui è necessario concentrare l'attenzione nelle attività preventive di comunicazione, informazione e partecipazione connesse alla realizzazione e alla gestione delle diverse tipologie di infrastrutture e mezzi interessati, risulta d'interesse citare, in materia di prevenzione di incidenti rilevanti, il Decreto n. 200 del 29 settembre 2016, recante la

disciplina per la consultazione della popolazione sui piani di emergenza esterna, ai sensi del precedentemente citato Decreto legislativo n.105 del 26 giugno 2015.

Viene ivi specificato che, ai fini della consultazione, il Prefetto rende disponibili alla popolazione, in modo da assicurarne la massima accessibilità, anche mediante l'utilizzo di mezzi informatici e telematici, le informazioni in suo possesso relative a:

- a) la descrizione e le caratteristiche dell'area interessata dalla pianificazione o dalla sperimentazione;
- b) la natura dei rischi;
- c) le azioni possibili o previste per la mitigazione e la riduzione degli effetti e delle conseguenze di un incidente;
- d) le autorità pubbliche coinvolte;
- e) le fasi e il relativo cronoprogramma della pianificazione o della sperimentazione;
- f) le azioni previste dal piano di emergenza esterna concernenti il sistema degli allarmi in emergenza e le relative misure di autoprotezione da adottare.

Tali informazioni sono messe a disposizione della popolazione per un periodo di tempo non inferiore a trenta giorni e non superiore a sessanta giorni prima dell'inizio della consultazione.

Durante tale periodo la popolazione può presentare al Prefetto, in forma scritta anche mediante strumenti di comunicazione elettronica e telematica, osservazioni, proposte o richieste relativamente a quanto forma oggetto della consultazione, delle quali si tiene conto ai fini della consultazione stessa.

Gli impianti e le infrastrutture GNL in fase autorizzativa-realizzativa in Italia

A livello nazionale, in ottemperanza a quanto disposto dalle rilevanti Direttive europee, le disposizioni normative finalizzate alla prevenzione di incidenti rilevanti includono l'obbligo della consultazione pubblica e della partecipazione al processo decisionale da parte delle parti interessate.

In Italia, tale processo viene applicato a tutti gli insediamenti di stoccaggio e distribuzione di GNL soggetti alle procedure di valutazione ambientale (VIA). Ad oggi la lista dei progetti GNL sottoposti a pubblica consultazione nell'ambito dei rilevanti processi autorizzativi è la seguente:

<i>Località</i>	<i>Società</i>	<i>Capacità stoccaggio (m³)</i>
<i>Porto Marghera</i>	Venice LNG SpA (Newco: Decal/San Marco Petroli)	32.000
<i>Ravenna</i>	Depositi Italiani GNL (Newco: PIR-Petrolifera Italo Rumena/Edison)	20.000
<i>Livorno</i>	Livorno LNG Terminal SpA (Newco: Costiero Gas Livorno SpA/Neri SpA /SIGL-Vulcangas)	9.000
<i>Oristano</i>	Higas Srl	9.000
<i>Oristano</i>	IVI Petrolifera S.p.A.	9.000
<i>Oristano</i>	Edison S.p.A.	10.000
<i>Cagliari</i>	ISGAS ENERGIT Multiutilities S.p.A.	22.000
<i>Porto Torres</i>	Consorzio Industriale provinciale Sassari	10.000

Al fine di assolvere ulteriormente a quanto previsto dall'art. 24 del D.lgs. 105/2017 e con l'intento di garantire la massima trasparenza, valutazione oggettiva e partecipazione dei cittadini, sono di norma indette dal comune di pertinenza assemblee pubbliche per il dibattito, durante le quali le società proponenti illustrano il progetto ai cittadini e agli organi presenti, offrendo un momento di discussione delle osservazioni presentate.

A seguito delle assemblee, per ciascun argomento saranno poi gli enti preposti all'interno della procedura di VIA e di rilascio del nulla osta a valutare le osservazioni nel merito, verificando gli interventi in termini di benefici generati, di possibili impatti e di conformità a tutte le norme nazionali e internazionali alle quali questo genere d'impianti si devono attenere.

Risultati della percezione sociale

Al fine di avere un quadro della percezione sociale nell'ambito delle procedure autorizzative degli impianti GNL, è stata esaminata la documentazione disponibile circa le osservazioni del pubblico interessato (Enti regionali/locali, associazioni, cittadinanza ecc.) prodotte presso il Ministero dell'Ambiente e le controdeduzioni dei proponenti dei progetti di cui sopra.

Oltre alle questioni di natura squisitamente tecnica relative agli aspetti progettuali, che non vengono pertanto riportati in questo studio, dall'analisi è emerso che i seguenti aspetti sono fortemente ricorrenti in tutte le osservazioni presentate.

Tematica	Osservazioni ricorrenti
<p>Sicurezza</p>	<p>Richieste di approfondimenti e/o verifiche in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Misure e sistemi di monitoraggio e rilevazione perdite/dispersioni di gas naturale; – Calcolo di rischio idrostatico prevalentemente in ragione della vicinanza degli impianti al mare; – Probabilità di rischio di incidente rilevante a terra e relativamente alla movimentazione navale e nelle fasi di carico e scarico (viene generalmente richiesto che il Comitato Tecnico Regionale, i Vigili del Fuoco e/o la Capitaneria di Porto si pronuncino in merito); – Calcolo di rischio per casi di incidenti relativi a insediamenti limitrofi ed effetto domino; – Vulnerabilità ad attacchi terroristici; – Contiguità degli impianti rispetto a istituti scolastici, edifici tutelati e centri abitati; – Valutazioni degli eventi naturali di particolare intensità.
<p>Aspetti ambientali, di traffico e di emissioni</p>	<p>Richieste di approfondimenti e/o verifiche in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Vicinanza a siti SIC – ZPS su cui gli impianti possono contribuire ad accrescere la pressione antropica; – Interferenze con il traffico portuale (rischio collisione navi gasiere e bettoline, ma anche semplice rallentamento) e/o aereo; – Impatti sul traffico terrestre (le autobotti per la movimentazione del GNL da e per l'impianto, transitanti in alcuni casi in numero e frequenza considerevoli, sono ritenute incrementare criticità già localmente esistenti, incidendo potenzialmente sull'inquinamento atmosferico ed ambientale); – Emissioni di gas ad effetto serra, con particolare riferimento al metano; – Misure di compensazione, impegni innovativi sulle energie rinnovabili e il sostegno allo sviluppo della mobilità sostenibile.

Misure di compensazione

Anche alla luce dell'ultima osservazione in tabella, riveste particolare rilevanza avere un'idea delle misure di compensazione adottate e delle iniziative intraprese a favore del territorio da parte dei soggetti promotori di interventi infrastrutturali analoghi.

Non essendo al momento note tali iniziative per i progetti di stoccaggio e bunkeraggio del GNL attualmente in fase di autorizzazione/realizzazione, come caso storico è utile citare l'impianto OLT offshore di Livorno, che peraltro ricade proprio nel bacino Tirrenico-Ligure.

A dimostrazione della fattiva collaborazione socioeconomica fra i gestori dell'impianto ed il territorio è stata attivata nel tempo una serie di iniziative a favore della Comunità che ospita l'infrastruttura. La gran parte di tali iniziative, pianificate nel corso dell'iter autorizzativo dell'impianto ed in parte già realizzate, ha una finalità di tipo sociale-ambientale, come di seguito riassunto:

D'intesa con la Regione Toscana in fase autorizzativa, con i Comuni di Livorno, Collesalveti e Pisa, OLT ha concordato la realizzazione di opere per un totale di 1 milione di euro (Centro Visite dell'Area Marina Protetta; studi di caratterizzazione ambientale dei siti lungo la costa livornese; riqualificazione ambientale di centri urbani; parchi attrezzati nell'area pubblica).

Un'ulteriore compensazione ha visto l'erogazione tra il 2014 ed il 2018 di 2,5 milioni di euro, destinati dalla Regione Toscana per l'attuazione del servizio di raccolta porta a porta dei rifiuti per il Comune di Livorno.

Tra le iniziative sul territorio concordate con la Regione Toscana, occupa un posto importante la riapertura del Canale Incile, il collegamento tra l'Arno e il Canale Navicelli volto a ripristinare la navigabilità dal centro di Pisa al porto di Livorno. La realizzazione di quest'opera è frutto di un accordo siglato tra OLT (che in questo caso però ricopre il ruolo di stazione appaltante) il Comune e la Provincia di Pisa, per un valore pari a circa 5 milioni di euro.

I promotori hanno anche nel tempo sostenuto iniziative di valorizzazione del tessuto sociale e industriale sostenendo economicamente in maniera periodica (solitamente su base annuale) ospedali, teatri, scuole, associazioni di volontariato, ONLUS, eventi sportivi e musicali per la popolazione.

Il modello francese del *Débat Public* ed esempi di buone pratiche regionali in Italia

Il modello di *débat public* francese è stato introdotto dalla c.d. legge Barnier nel 1995 e poi modificato successivamente da una serie di provvedimenti (l'ultimo nel 2016 recante riforma delle procedure per garantire l'informazione e la partecipazione del pubblico allo sviluppo di determinate decisioni che potrebbero avere impatto sull'ambiente).

Il *Code de l'environnement* (Codice dell'ambiente) disciplina tale modello in particolare tramite il suo Titolo II, dedicato alla descrizione delle procedure relative all'informazione e alla partecipazione dei cittadini.

Il codice sottolinea come la partecipazione pubblica sia particolarmente importante all'elaborazione di decisioni che incidono sull'ambiente. Il coinvolgimento del pubblico in queste decisioni è infatti finalizzato a sensibilizzare la cittadinanza sulla tematica.

In linea generale, il codice prevede che il pubblico goda del diritto di accedere alle informazioni rilevanti per una partecipazione effettiva con la possibilità di richiedere l'attivazione di una procedura di partecipazione e disporre di tempi ragionevoli per formulare osservazioni e proposte; per poi essere informato sulle proposte finali di autorizzazione o di approvazione.

Nello specifico il Titolo II contempla e disciplina le modalità di coinvolgimento del pubblico e la sua partecipazione nel processo decisionale relativo a un progetto o nel corso dell'elaborazione di un piano o di un programma avente un'incidenza sull'ambiente attraverso il *débat public* (dibattito pubblico) e la *concertation préalable* (concertazione preliminare).

Queste misure rappresentano uno strumento attraverso il quale i cittadini possono intervenire rispetto all'ipotesi di realizzare un determinato progetto, con i relativi obiettivi di piani e programmi, le implicazioni socioeconomiche e gli impatti sull'ambiente e sulla gestione del territorio.

Durante il dibattito pubblico e la concertazione preliminare si contempla anche la possibilità di discutere soluzioni alternative compresa la possibilità della cosiddetta "opzione zero" e cioè opzione in cui non venga realizzato il progetto.

Gli altri capi del medesimo titolo disciplinano invece le ulteriori forme di partecipazione che possono essere attivate nelle fasi successive della procedura (in particolare, valutazioni d'impatto, inchieste pubbliche, consultazioni locali, diritto d'accesso).

Un'autorità amministrativa indipendente viene appositamente istituita: la *Commission nationale du débat public* (CNDP) che ha il compito di vigilare sul rispetto della partecipazione del pubblico al processo di elaborazione di progetti infrastrutturali o di gestione d'interesse nazionale dello Stato, delle collettività territoriali, degli enti pubblici ma anche di soggetti privati, che presentino

implicazioni socioeconomiche o abbiano impatti significativi sull'ambiente o sul territorio. Essa ha un mero compito di vigilanza senza la facoltà di offrire osservazioni sui progetti ad essa sottoposti.

La CNDP si esprime anche rispetto alla necessità o meno di disporre di un dibattito pubblico o di una concertazione preliminare e ne definisce le modalità di svolgimento. Tali modalità, non sono quindi prestabilite dalla legge ma vengono individuate dalla commissione speciale alla luce del tipo di progetto e delle caratteristiche del territorio interessato.

Esse consistono generalmente in una serie di riunioni pubbliche e tavole rotonde tematiche, eventualmente integrate da altre riunioni tecniche dove i componenti della commissione speciale fungono da moderatori agli incontri.

Infine, sul sito web istituzionale della CNDP viene pubblicato un link per il singolo dibattito, nel quale sono reperibili le informazioni sui componenti della commissione speciale; quelle di carattere organizzativo; aggiornamenti sul dibattito; tutti i documenti relativi al progetto, i contributi del pubblico, dove i più significativi cosiddetti "*cahiers d'acteurs*" vengono pubblicati dalla commissione speciale e da questa diffusi più ampiamente, una sezione contenente le domande del pubblico e le risposte fornite.

Entro due mesi dalla data di chiusura del dibattito pubblico, sul sito della CNDP viene poi pubblicato il bilancio dello stesso. La Commissione redige una relazione finale in cui presenta le posizioni, gli argomenti e le proposte emerse nel corso del confronto pubblico. Nei tre mesi successivi alla pubblicazione del bilancio conclusivo, il soggetto responsabile del piano o del programma decide se dare o meno seguito al progetto, precisando le principali modifiche apportate secondo quanto emerso dal dibattito pubblico.

Il dibattito pubblico disciplinato a livello nazionale

Il modello di dibattito pubblico francese ha ispirato i disegni di legge italiani relativi alla stessa tematica, e dopo una serie di strumenti volti a garantire una partecipazione dei cittadini nei processi decisionali, il 24 agosto 2018 è entrato in vigore il "Regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico" (decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76), con cui vengono dettate le modalità operative per dare luogo alle procedure di dibattito pubblico sulle c.d. grandi opere, secondo quanto previsto dall'art. 22 del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici).

Il Regolamento definisce il dibattito pubblico come "il processo di informazione, partecipazione e confronto pubblico sull'opportunità, sulle soluzioni progettuali di opere, su progetti o interventi disciplinate nello stesso. Stabilisce i criteri per l'individuazione delle opere, distinte per tipologia e

soglie dimensionali, per le quali è obbligatorio il ricorso alla procedura di dibattito pubblico, e le modalità di svolgimento e il termine di conclusione della medesima procedura.

Il dibattito inoltre deve essere organizzato e gestito in relazione alle caratteristiche dell'intervento e alle peculiarità del contesto sociale e territoriale di riferimento.

Il Regolamento ritiene necessario che si rispettino le seguenti condizioni:

- i grandi interventi infrastrutturali devono prevedere un ampio e regolato confronto pubblico con le comunità locali;
- la fase iniziale del progetto è quella ritenuta idonea per il confronto con le parti;
- i risultati del confronto sono finalizzati a valutare le possibili opportunità sugli interventi ma anche ad adattare le opere proposte ai bisogni della collettività;
- il confronto è finalizzato anche a mitigare il dissenso e la conflittualità sociale che spesso può caratterizzare tali processi.

Il dibattito pubblico sulla gronda di Genova

Il primo esempio di dibattito pubblico in Italia ispirato al modello francese ha riguardato Genova nel 2009, relativamente a cinque diverse ipotesi di tracciato della c.d. gronda autostradale di Ponente.

Si ricorda che il dibattito pubblico è gestito da una Commissione indipendente che in Francia è designata da un'apposita autorità indipendente come sopra citato e che nel caso di Genova era stata formata – su iniziativa del Comune d'intesa con il soggetto proponente – da quattro esperti esterni. Anche in questo caso, la Commissione non aveva il compito di pronunciarsi sul merito dell'opera, né di formulare raccomandazioni ai decisori ma doveva svolgere il ruolo di "arbitro" o di "facilitatore" assicurando il corretto svolgimento del dibattito.

In assenza di un quadro legislativo di riferimento, la procedura del dibattito pubblico era stata allora compiuta dal Comune in accordo con il soggetto proponente (Autostrade per l'Italia - Aspi) e prevedeva due fasi:

- Fase di preparazione al dibattito pubblico;
- Fase del dibattito pubblico, durata 3 mesi (febbraio-aprile 2009) nel corso della quale sono stati previsti i seguenti step:
 - diffusione di dépliant; pubblicazione nel sito web di tutti i documenti necessari;
 - rapporti con la stampa e con le televisioni locali;

- interazione con i cittadini ed eventuale apertura di forum di discussione nel sito web;
- incontri programmati aperti al pubblico. Sono stati realizzati infatti 14 incontri pubblici di tipo assembleare (6 incontri di presentazione, 7 incontri tematici dedicati agli aspetti più rilevanti del progetto e un incontro conclusivo).

A metà maggio 2009, a distanza quindi di 15 giorni dalla chiusura del dibattito - la Commissione ha presentato la sua relazione conclusiva. Nei 15 giorni successivi, Aspi ha reso pubblica la sua dichiarazione finale, nella quale ha proposto una nuova soluzione progettuale.

Per avere un'idea degli oneri relativi al dibattito pubblico è utile considerare come quello sulla Gronda di Genova (opera per la quale l'investimento si aggira nell'intorno dei 4,2 miliardi di euro) sia costato 191 mila euro, di cui il 37% a carico del Comune di Genova e il 63% a carico di Aspi. Tuttavia, è bene anche considerare come secondo la Relazione conclusiva della Commissione per il dibattito pubblico sulla Gronda di Genova, l'apporto del Comune sia sottostimato perché non tiene conto del personale messo a disposizione dello staff della Commissione, né dei locali e di altre voci di spesa.

Nell'esperienza della Gronda di Genova il modello francese di débat public si è rivelato uno strumento di grande efficacia: È riuscito a diffondere conoscenze puntuali come di rado succede per una grande opera pubblica, ad attivare la partecipazione, a stimolare le capacità critiche e progettuali tra i cittadini ed ha indotto il soggetto proponente (Autostrade per l'Italia) ad accettare il confronto svolgendo un ruolo inconsueto per una grande società privata.

Il dibattito è stato anche particolarmente difficile e tormentato, ma ha anche consentito di ascoltare tutte le voci, di scoprire l'esistenza di nuovi problemi e di sollecitare proposte alternative.

In sostanza, il dibattito pubblico nel caso della Gronda di Genova:

- ha portato all'attenzione dell'opinione pubblica un progetto che stentava ad andare in porto, soprattutto per la difficoltà di trovare una soluzione accettabile per l'attraversamento della Val Polcevera;
- si è svolto nella massima trasparenza, coinvolgendo i cittadini interessati i quali hanno avuto la possibilità di essere informati su tutti gli aspetti relativi ad una grande opera infrastrutturale ed esprimere il proprio consenso, il proprio dissenso e le proprie esigenze;
- ha consentito di maturare un'esperienza particolarmente significativa in materia di partecipazione e democrazia.

Si ricorda che, più di recente, il Consiglio regionale della Liguria ha approvato la legge regionale 16 febbraio 2016, n. 1, recante "Legge sulla crescita" che prevede, al fine di individuare soluzioni ottimali, di assicurare maggiore certezza sui tempi di realizzazione, promuovendo il processo di

accettazione sociale da parte delle collettività locali interessate, per la realizzazione di opere ritenute dalla Giunta regionale di particolare rilievo. In tal caso, la regione definisce le procedure per una forma di dibattito pubblico ben definita sulla base di un adeguato livello di progettazione.

Il dibattito pubblico in Toscana

La regione Toscana, fin dal 2008 si è dotata di una disciplina sul dibattito pubblico, inserita nella legge regionale 27 dicembre 2007, n. 69, recante "Norme sulla promozione della partecipazione all'elaborazione delle politiche regionali e locali".

La materia tuttavia è stata però nuovamente disciplinata dalla legge regionale 2 agosto 2013, n. 46, recante "Dibattito pubblico regionale e promozione della partecipazione all'elaborazione delle politiche regionali e locali".

La legge 46/2013 si fonda quindi sul sostegno ai processi partecipativi locali, come già contemplato con la precedente legge 69/2007, sia pure con importanti modifiche e integrazioni.

In particolare, risultano di rilevante interesse i seguenti aspetti:

1. L'istituzione di un organo indipendente (Autorità regionale per la garanzia e la promozione della partecipazione), composto da tre membri – di cui due designati dal Consiglio regionale e uno dal Presidente della Giunta regionale, scelti tra persone di comprovata esperienza nelle metodologie e nelle pratiche partecipative
2. La previsione del Dibattito pubblico regionale, quale processo di informazione, confronto pubblico e partecipazione su opere, progetti o interventi che assumono una particolare rilevanza per la comunità regionale, in materia ambientale, territoriale, paesaggistica, sociale, culturale ed economica. Il Dibattito Pubblico è previsto, di norma, nelle fasi preliminari di elaborazione di un progetto, o di un'opera o di un intervento, anche se non è escluso che possa svolgersi in fasi successive comunque precedenti l'avvio della progettazione definitiva. La legge riprende quindi il modello francese del Débat Public, con tutti gli opportuni e necessari adattamenti. Del tutto simili al modello francese vi è in particolare quanto previsto per il rapporto finale, e l'obbligo, per il soggetto titolare dell'opera, di motivare, entro tre mesi, la rinuncia al progetto, o una sua modifica, o una sua conferma.

Nel passaggio dalla legge 69/2007 alla legge 46/2013 sono state apportate varie modifiche ma quella maggiormente modificata e rafforzata è stata quella relativa al Dibattito Pubblico, considerando che negli anni precedenti tale procedura non era stata mai attivata.

La legge inoltre, prevede delle misure di sostegno prevalentemente di carattere finanziario, a una serie di soggetti (enti locali, cittadini, scuole, imprese) che richiedono l'apertura di un processo partecipato ben definito e delineato.

Il rafforzamento dell'istituto del "Dibattito Pubblico", nella nuova normativa regionale, ha visto già i suoi primi effetti. Dall'approvazione della legge, ad esempio, sono state avviate le procedure di apertura di un Dibattito Pubblico sul progetto di sviluppo e riqualificazione del porto di Livorno.

2) Metodo di coinvolgimento delle parti interessate

2.1 Identificazione dei fattori che contribuiscono all'accettabilità sociale

In prima analisi è importante introdurre il concetto di 'accettabilità sociale', che non si può definire come la mera accettazione di un progetto da parte della maggioranza dei cittadini. Questo assunto, infatti, rappresenta in realtà una concezione democratica imperfetta poiché trascura il fatto che le condizioni di accettazione sono associate a ciascuno degli *stakeholder* a prescindere che la loro opinione sia di minoranza. D'altro canto, è stato più volte dimostrato come un'opposizione di minoranza possa essere (e sia stata) sufficiente per bloccare un intero progetto.

Alla luce di ciò, per concetto di 'accettabilità sociale' s'intende il risultato di un processo in cui i soggetti interessati (*stakeholders*) coinvolti costruiscono congiuntamente le condizioni sufficienti affinché un determinato progetto possa essere armoniosamente integrato nell'ambito di un dato momento e di un determinato contesto naturale e sociale.

Possono essere individuati due fattori essenziali per il raggiungimento di questo obiettivo:

- Considerazione del contesto locale,
- Processo di co-creazione con gli *stakeholder* del progetto da proporre

L'accettabilità sociale dipende dunque dalla percezione degli *stakeholder* rispetto alla valutazione dei "pro" e dei "contro" del progetto stesso. Ove applicabile, l'avvio di una tempestiva procedura di consultazione con le parti interessate può ridurre le relative perdite economiche derivanti dal disaccordo sull'iniziativa progettuale (es. legate a ritardi, processi legali etc.).

Anche se allo stato attuale le piccole e medie infrastrutture legate allo sviluppo della filiera del GNL non sono state oggetto di significativi conflitti ed opposizione (come invece accaduto nel caso dei grandi terminali GNL off-shore), l'obiettivo comune dovrebbe essere quello di mettere in atto tutte le azioni che possano creare le migliori condizioni di accettabilità sociale nello sviluppo delle filiera del GNL fornendo a tutti gli attori pubblici e privati strumenti e indirizzi utili sia a prevenire eventuali criticità legate alla mancata informazione degli *stakeholders*, sia alla gestione delle potenziali dinamiche di conflitto che possono emergere nella realizzazione delle singole infrastrutture.

Ciò può essere tragguardato attraverso il miglioramento dell'efficacia informativa e del grado di partecipazione del pubblico interessato e interventi di coordinamento nella gestione delle procedure.

L'efficacia dell'azione di promozione dell'accettabilità sociale delle infrastrutture della filiera del GNL è in larga parte legata alla condivisione di obiettivi e strumenti tra i soggetti della pubblica

amministrazione coinvolti e il mondo delle imprese del settore, oltre che alla possibilità di interazione e partecipazione del pubblico interessato.

2.1.1 La valutazione e la percezione degli impatti

Per ogni *stakeholder*, i costi / benefici di un progetto dipendono dalla percezione che essi hanno dei potenziali o comprovati impatti derivanti dall'attuazione del progetto stesso. Almeno tre elementi imprescindibili contribuiscono alla percezione di un impatto da parte degli *stakeholder*:

- **Credibilità e Legittimità:** la percezione del rischio è fortemente determinata dalla fiducia riposta nei responsabili del progetto e dalle informazioni che vengono loro trasmesse. Questa fiducia è basata su dimostrazioni di onestà e trasparenza da parte del promotore e/o sviluppatore del progetto che tiene in considerazione il benessere del contesto locale in cui va ad operare.

Si basa anche sulla storia e sulla reputazione degli sviluppatori di progetti: la presenza di un attore locale può offrire rassicurazione, mentre una cattiva reputazione su questioni sociali o ambientali può incitare alla sfiducia.

- **Cultura e valori condivisi:** la cultura impone anche la tipologia di percezione che le parti interessate avranno su un determinato progetto. L'accettazione di tali progetti può variare a seconda del contesto culturale: diversi valori condivisi possono a volte portare a giudizi radicalmente diversi su impatti simili.
- **Livello di conoscenza:** il livello di conoscenza determina la comprensione dei problemi, la percezione del rischio e dei potenziali benefici. Le carenze tecniche possono essere fonte di voci infondate e false. Al contrario, la manipolazione delle informazioni fornite a un pubblico non sufficientemente informato può generare artificialmente una percezione positiva di un progetto basato sull'ignoranza dei gruppi sociali interessati (impatti negativi minimizzati o impatti positivi amplificati).

Rapporto costi / benefici: l'opinione degli *stakeholder* in merito al progetto dipende dai valori attribuiti ai costi sociali e agli attesi benefici generati. Questi valori oscillano da una parte all'altra a seconda dei fattori delineati sopra, sia a livello di comunità (visione evolutiva della società) sia a livello individuale (incidono sullo stile di vita quotidiano o sugli interessi personali).

Dopo aver analizzato i fattori che inducono all'accettabilità sociale di un progetto è sicuramente importante fare un approfondimento sulla natura dell'impatto registrato dal progetto stesso. In tal senso, si possono identificare tre principali tipologie di impatto:

- impatti ambientali
- impatti sociali
- impatti cumulativi

Dal lato del progetto, quando si pensa a un'opera infrastrutturale si tiene conto di 4 fasi di sviluppo:

- Costruzione
- Messa in opera
- Operatività
- De-comissioning/Smantellamento

In questo contesto è chiaro che gli impatti vengono definiti secondo diversi criteri.

- **Durata.** La definizione precisa della "durata" dipende dalla natura dell'impatto:
 - **Impatto a breve termine** durerà solo per un periodo limitato (ad esempio durante il periodo di una determinata attività di costruzione di durata limitata) e cesserà al completamento dell'attività o a seguito di misure di attenuazione / reintegrazione e / o recupero naturale.
 - **Impatti a medio termine:** durerà per un periodo moderato.
 - **Impatti a lungo termine:** gli effetti si riflettono per un periodo prolungato (ad esempio, il rumore derivante dal funzionamento di un sistema, gli impatti derivanti da scarichi, etc.). Questi includono anche impatti che possono essere intermittenti o ripetuti nel tempo piuttosto che continui e si verificano in un periodo di tempo esteso (ad esempio, disturbi stagionali ripetuti, impatti derivanti da attività di manutenzione continuativa etc.).
- **Estensione:** l'entità degli impatti dipende dalla modalità operativa (modalità di routine, situazioni di emergenza) ed è caratterizzata da indicatori quali la superficie dell'area interessata e la popolazione interessata:

- Locale: impatti che riguardano i recettori ambientali o sociali in aree localizzate all'interno dell'area del progetto.
- Regionale: impatti che influenzano i recettori ambientali o sociali a livello regionale
- Nazionale: impatti che influiscono su risorse ambientali o sociali importanti a livello nazionale
- Internazionale: impatti che interessano i recettori / risorse ambientali e sociali di importanza internazionale, come le aree protette dalle Convenzioni internazionali.

Gli impatti irreversibili sono definiti come quegli impatti che causano un cambiamento permanente nello spazio interessato mentre quelli reversibili sono quegli impatti che possono essere ripristinati alle condizioni preesistenti a seguito di misure di attenuazione/reintegrazione e/o recupero naturale.

L'identificazione e la valutazione dell'impatto includono:

- **Previsione di impatto:** per determinare cosa potrebbe potenzialmente accadere a risorse / recettori come conseguenza del Progetto e delle sue attività associate;
- **Valutazione dell'impatto:** per valutare il significato degli impatti previsti considerando la loro entità il valore e / o l'importanza della risorsa / recettore interessato;
- **Mitigazione e miglioramento:** identificare misure appropriate per mitigare gli impatti negativi e migliorare gli impatti positivi;
- **Valutazione dell'impatto residuo:** per valutare l'importanza degli impatti ipotizzando un'attuazione efficace delle misure di mitigazione e miglioramento.

La predizione degli impatti è essenzialmente un esercizio obiettivo per determinare ciò che è probabile che accada all'ambiente come conseguenza del Progetto e delle attività associate ad esso. È chiaro che il peso dell'impatto dipende dalla sua entità, ma anche dalla sua rilevanza per la comunità locale, della sua funzione eco-sistemica e del suo valore economico.

La valutazione della sensibilità dei recettori sociali è altrettanto importante, ad esempio una comunità di pescatori o un gruppo sociale più ampio, prenderà in considerazione la loro probabile risposta al cambiamento e la loro capacità di adattarsi e gestire gli effetti dell'impatto a seconda dell'entità stessa dell'impatto.

La valutazione degli impatti mira a fornire informazioni importanti per i responsabili delle decisioni e ad altre parti interessate, per facilitare il processo decisionale sul progetto e per facilitare l'identificazione e la progettazione di misure di riduzione dell'impatto o di mitigazione.

La valutazione degli impatti terrà conto delle politiche governative nazionali e regionali, delle buone pratiche correnti e dalle opinioni degli *stakeholder*.

Uno dei fattori che sicuramente contribuirebbero all'accettabilità sociale è per esempio quello di identificare e definire misure di mitigazione accettabili sotto il profilo ambientale, tecnicamente fattibili ed economicamente vantaggiose.

Sviluppare misure di mitigazione per ridurre gli impatti negativi significativi identificati durante il processo di valutazione o migliorare impatti positivi tra cui benefici ambientali e sociali contribuirà sicuramente ad aumentare il grado di accettabilità sociale dei progetti GNL.

In questo contesto, il termine "misure di mitigazione" include controlli operativi e azioni di gestione e monitoraggio:

- laddove viene identificato un impatto significativo, viene analizzata una priorità di opzioni per il processo di mitigazione;
- la definizione di misure di gestione e monitoraggio che risultano necessarie per garantire una continuità dell'accettabilità sociale, ossia verificare se le misure di mitigazione stanno affrontando efficacemente gli impatti previsti.

2.1.2 Identificazione e *clustering* delle parti interessate

Le parti interessate sono gruppi (di persone, di imprese, di soggetti giuridici etc.) che trasmettono “segnali” di accettazione sociale allo sviluppatore del progetto.

Risulta quindi essenziale identificarli e prevedere le loro aspettative al fine di affrontare le reali problematiche connesse all'accettazione del progetto. Tre concetti sono comunemente usati per definire le parti interessate:

- **Impatto:** "*stakeholder*" è una nozione che è stata introdotta per la prima volta da Freeman, che lo ha definito "un individuo o un gruppo di individui che possono influenzare ed essere influenzati dal raggiungimento degli obiettivi organizzativi", di conseguenza l'impatto come descritto in precedenza può essere diretto o indiretto.
- **Potere:** gli *stakeholder* rilevanti sono identificati dall' influenza che il progetto avrà su di esso, o viceversa dall'influenza che lo *stakeholder* potrebbe avere sull'organizzazione del progetto stesso. In quanto tale, "il potere" di uno *stakeholder*, si manifesta quando è in grado di guidare altri soggetti e influenzarli indirettamente.
- **Interessi:** gli *stakeholder* possono anche essere interpretati come "individui o gruppi di individui che [...] hanno un interesse nell'esito del progetto".

Intrecciando tali concetti risulta evidente come sia necessario avere una chiara visione sul processo di identificazione degli *stakeholders*, poiché l'influenza di uno *stakeholder* varia a seconda dell'entità dei tre fattori sopra richiamati.

Inoltre, è stato dimostrato come non tutte le parti interessate abbiano lo stesso livello di importanza, dunque, a valle del processo di identificazione, è necessario avviare la classificazione delle stesse.

La Classificazione degli *stakeholders* “chiave” garantisce che vengano affrontati i problemi e le questioni più rilevanti in maniera sistematica e razionale.

Come regola generale, tutti i gruppi che possiedono informazioni in merito al progetto dovrebbero essere inclusi nell'analisi.

Ai fini operativi è opportuno suddividere gli *stakeholder* secondo quattro categorie di approccio:

- Sostenitori,
- Proponenti,
- Neutralisti e
- Oppositori

Gli *stakeholder* possono essere inoltre classificati in base:

- All’atteggiamento;
- Alla consapevolezza;
- All’impegno.

È importante sottolineare che all'interno di determinati gruppi di *stakeholders* esistono differenze di opinione, pertanto, alcuni *stakeholder* potrebbero essere categorizzati in più gruppi.

La tabella seguente rappresenta sinteticamente gli *stakeholders* di riferimento per la filiera del GNL suddivisi per categoria di appartenenza. Tale suddivisione sarà poi utilizzata e presa come riferimento per differenziare la strategia comunicativa e i canali di divulgazione descritti nei paragrafi successivi.

Categorie	Tipologia di Stakeholders
<i>Pubblico generale</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Comunità locali e Comitati di cittadini ➤ Imprese e associazioni ➤ Organizzazioni Ambientali ➤ Organizzazioni Non Governative
<i>Autorità</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Governo Centrale ➤ Autorità Locali
<i>Operatori di Settore</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Armatori ➤ Gas Suppliers ➤ Operatori Terminalisti ➤ Costruttori navali ➤ Società di Classifica ➤ Operatori e lavoratori portuali ➤ Investitori di settore
<i>Media</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Stampa locale, nazionale, internazionale

2.1.3 Identificazione e *clustering* delle parti interessate nel contesto di riferimento

Ai fini dello studio in oggetto, la seguente tabella rappresenta l'identificazione e la categorizzazione dei principali stakeholders attinenti al contesto di riferimento del territorio ligure.

Categorie	Tipologia di Stakeholders
<i>Pubblico generale</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Comitati e Associazioni dei cittadini (Comitati, CIV, Municipi) ➤ Associazioni di imprese: <ul style="list-style-type: none"> - Confindustria Liguria - Camera di Commercio - Confcommercio Liguria - CNA LIGURIA - UNIONTRASPORTI ➤ Organizzazioni non governative e ambientali <ul style="list-style-type: none"> - Legambiente Liguria Onlus - Circolo Legambiente Nuova Ecologia (Genova) - Greenpeace (Gruppo Locale Genova) - World Wide Fund for Nature - WWF Liguria - Italia Nostra (sez. Genova, Savona, La spezia) - MDC – Movimento Difesa del Cittadino Liguria - ISDE - Associazione Medici per l'ambiente Liguria - Salviamo il paesaggio (sez. Genova, Savona, La spezia) - comunicAmbiente (Genova)
<i>Autorità</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Regione Liguria ➤ Comuni di Genova, Savona, la Spezia ➤ Città Metropolitana di Genova, Province di Savona e La Spezia ➤ AdSP Mar Ligure occidentale ➤ AdSP Mar Ligure orientale ➤ Vigili del Fuoco - Direzione Regionale Liguria e Comandi provinciali di Genova, Savona e La Spezia ➤ Direzione Marittima - Capitaneria di Porto di Genova, Savona e La Spezia ➤ ARPAL Liguria

Categorie	Tipologia di Stakeholders
<p><i>Operatori di Settore</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Operatori e associazioni di categoria locali di riferimento: <ul style="list-style-type: none"> - Assagenti Genova - associazione Agenti Marittimi della Spezia - ISOMAR (Provincia di Imperia e Savona) - SPEDIPORTO (Genova) - Associazione Spedizionieri del porto di La Spezia - Confindustria Genova – Sez. Terminal Operators - Operatori dei servizi tecnico nautici dei porti liguri (piloti, ormeggiatori) - Operatori dei servizi di bunkeraggio nei porti liguri - Referenti dell’organismo di Partenariato della risorsa Mare delle AdSP liguri - CULMV Compagnia Unica del porto di Genova - Compagnia portuale CULP Savona - RINA – Registro Navale Italiano – registro di classifica - Bureau Veritas – registro di classifica ➤ Associazioni di categoria nazionali di riferimento: <ul style="list-style-type: none"> - Assogasliquidi - Assocostieri - Assologistica - Assiterminal - ANTEP Associazione Nazionale Terminalisti Portuali - Fedespedi - Confetra - Conftrasporto - Confitarma - AssArmatori - Assoporti - Partenariato per la logistica ed i trasporti - Confmare - Federagenti

Categorie	Tipologia di Stakeholders
	<ul style="list-style-type: none"> - Federtrasporto - ANITA - FAI Federazione Autotrasportatori Italiani - FIAP Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali - FITA/CNA - Trasporto Unito
<i>Media</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Stampa locale generale (vedi relativo allegato) ➤ Stampa locale specializzata <ul style="list-style-type: none"> - Ship2shore - The Meditegraph - L'Avvisatore marittimo - TTM-Tecnologie Trasporti Mare - Informare

2.2 Ricognizione delle principali metodologie partecipative

Ai fini di questo studio, risulta importante definire la base metodologica di coinvolgimento delle parti interessate.

Si è provveduto quindi ad analizzare le principali metodologie partecipative, che fanno riferimento alle due macro-categorie sinteticamente analizzate nel seguito.

Vi sono due principali scuole di pensiero che cercano, ciascuna con il proprio metodo, di misurare la percezione delle parti interessate e di creare le condizioni più idonee a garantire l'accettazione sociale dei progetti:

- la scuola qualitativa, che favorisce incontri aperti con le parti interessate, con l'obiettivo di avviare un dibattito costruttivo per raccogliere le opinioni degli *stakeholder*. Questo approccio si focalizza sull'aspetto umano ed è caratterizzato da una serie di criticità che si estrinsecano in molteplici fasi del processo di consultazione: la necessaria obiettività nei dibattiti, la struttura e la tracciabilità delle comunicazioni, la durata e la convalida degli accordi ottenuti.
- La scuola strutturale, che cerca invece di quantificare e formalizzare le decisioni usando strumenti quasi esclusivamente di tipo statistico. Tuttavia, quest'ultimo, e in particolare gli strumenti di misurazione che si basano sulla funzione gaussiana (strumenti basati su nozione di valore medio, deviazione standard ...), sono poco adatti per misurare la varietà di percezioni proprie delle parti interessate. Le opinioni che non sono conformi alla maggioranza democratica sono spesso non considerate, e quindi mal rappresentate.

L'APPROCCIO PARTECIPATIVO

L'aumento dei problemi relativi all'accettazione, in particolare nel settore dell'energia, ha portato alla ricerca di **approcci più operativi/partecipativi** che mediano tra i due approcci sopra descritti. L'obiettivo di questi nuovi approcci è quello di garantire la creazione di un dialogo aperto, che sia trasparente e dinamico pur mantenendo un livello elevato di tracciabilità degli scambi e senza produrre una eccessiva semplificazione.

L'accettazione sociale è raramente il risultato di una singola espressione di interesse, bensì di un processo collaborativo di sforzi concertati per costruire scenari di sviluppo favorevoli.

Al fine di poter valutare il miglior approccio partecipativo al caso oggetto dello studio, è necessario descrivere in maniera sintetica le caratteristiche di alcuni metodi ritenuti particolarmente efficaci per la gestione di processi di coinvolgimento delle parti.

Nel seguito del capitolo si andranno ad essere analizzate le seguenti metodologie:

1. European Awareness Scenario Workshop (EASW)
2. Metaplan
3. GOPP (Goal Oriented Project Planning)
4. Metodo Delphi
5. Focus Group

È utile menzionare come di queste metodologie siano già state avanzate in precedenza ipotesi applicative per la gestione di processi di governance del sistema GNL, nell'ambito dei progetti GAINN da parte dell'AdSP MTS (Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale).

Nell'ottica di capitalizzare le esperienze pregresse attinenti tanto per tematica quanto per area geografica, è stato ritenuto opportuno proporre, con il presente studio, un approccio metodologico affine a tali analisi.

2.2.1 EASW

Il workshop European Awareness Scenario EASW è una metodologia di supporto allo sviluppo della sostenibilità a livello territoriale, elaborata in Danimarca e promossa poi dall'Unione Europea (adottata nell'ambito del programma Innovazione come progetto pilota per promuovere condizioni favorevoli in Europa sull'accettabilità dell'innovazione).

Normalmente gli *stakeholders* che vengono coinvolti in un EASW appartengono a quattro categorie: il mondo imprese; associazioni e cittadini; Pubblica Amministrazione, Tecnici.

Un workshop EASW generalmente prevede diversi step del processo partecipativo attraverso un alternarsi di fasi di elaborazione di scenari di sostenibilità a fasi di definizione di azioni, modalità operative, ruoli e responsabilità, favorendo momenti di elaborazioni creative a livello individuale parallelamente a momenti di discussione, negoziazione e sintesi tra gruppi eterogenei su potenziali azioni da realizzare.

In sintesi, si può dire che la metodologia EASW si articola in due fasi principali: lo Sviluppo di Scenari previsionali / Visioni e proposte nuove / Azioni.

Le attività principali che di norma si articolano durante un Workshop European Awareness Scenario sono:

- discutere sulla diversità di percezione dei problemi e delle soluzioni da parte dei diversi gruppi partecipanti,
- discutere riguardo i principali ostacoli verso un modello di sviluppo sostenibile a livello economico, sociale ed ambientale;
- Scambiare il proprio know-how, opinioni e idee tra diversi soggetti: amministratori pubblici, rappresentanti del settore privato e categorie imprenditoriali ed esperti di tecnologia.
- promuovere nuove idee e progettualità per azioni e iniziative future a livello locale;
- Favorire un dibattito pubblico nella comunità locale su possibili modalità di sviluppo sostenibile nel lungo periodo garantendo processi di consultazione e coinvolgimento delle parti interessate.

La struttura EASW

Generalmente un workshop EASW ha la durata di due giorni e il numero di partecipanti oscilla tra i 32 e 40 partecipanti appartenenti ai quattro gruppi di interesse, sopra citati. Ogni gruppo è generalmente composto di almeno otto persone.

Come citato, il primo step della metodologia prevede uno Sviluppo di Scenari / Visioni in cui i partecipanti dei quattro gruppi prendendo in considerazione l'aspetto tecnologico e l'interazione degli attori sociali, devono definire una propria visione futura (scenario) di sviluppo sostenibile riguardante alcuni ambiti tematici.

Dalle quattro differenti visioni che vengono fuori dall'esercizio si individuano gli aspetti comuni trasversali al fine di definire una Visione comune di sostenibilità, che conclude la prima sessione del workshop.

Nella seconda parte dell'incontro si passa alla Proposta di idee / Azioni, ossia alla formulazione di proposte operative sulle azioni necessarie da intraprendere per realizzare la visione comune definita precedentemente, mediante una suddivisione in gruppi questa volta eterogenei per le categorie di provenienza.

2.2.2 Metaplan

Metaplan è una tecnica di facilitazione di gruppo che si basa su un processo d'interazione a basso grado di strutturazione e con un approccio basato su processi di visualizzazione.

Il Metaplan è anche descritto come strumento di moderazione, in grado di attivare processi di partecipazione per esplorare nuove prospettive e soluzioni.

La metodologia si basa su processi di visualizzazione pertanto i partecipanti sono riuniti in una sala e sono dotati di una serie di materiali di lavoro: cartoncini, carte a forma di figure geometriche, pennarelli, adesivi, puntine, ecc., attraverso i quali ognuno può esprimere le proprie considerazioni su grandi pannelli disposti sulle pareti che man mano vanno a rappresentare l'intero processo di raccolta informazioni/opinioni del gruppo.

In genere l'attività rispetta una sequenza codificata suddivisa in due blocchi, il primo nel quale si sviluppa il momento della creatività e della selettività, il secondo nel quale si approfondiscono i problemi specifici e si stabiliscono le azioni risolutive da intraprendere.

Metaplan può essere particolarmente indicato per:

- creare, raccogliere, strutturare e visualizzare le idee,
- sviluppare analisi partecipate e individuare le cause di specifici problemi,
- definire e concordare priorità e supportare iniziative di cambiamento,
- prendere decisioni condivise su problemi complessi,
- progettare e sviluppare in modo rigoroso un piano d'azione dettagliato con portatori di interessi.

La Struttura Metaplan

La tecnica del Metaplan si articola in diverse fasi, sintetizzate nel seguito.

Attraverso un brainstorming, si raccolgono le opinioni dei partecipanti in merito al tema della discussione (spesso una situazione problematica). Le opinioni raccolte sono riportate su dei cartoncini colorati che saranno distribuiti su pannelli visibili a tutti.

A partire da ogni categoria, sono formati dei gruppi di lavoro con il compito di analizzare, proporre idee e soluzioni. Si condivide il lavoro dei gruppi attraverso una presentazione in plenaria che porta alla definizione di un unico piano d'azione.

La presentazione visiva permette a tutti i partecipanti di appropriarsi della logica della discussione e di contribuire a "disegnare" l'obiettivo finale. L'obiettivo della tecnica è ridurre al minimo

l'interazione sterile e la genericità dei contributi, per giungere, in un tempo limitato, a prendere una decisione operativa condivisa. Il metodo di solito è usato per facilitare l'interazione in grandi gruppi (50-200 persone) ma può essere usato anche per facilitare piccoli team.

I partecipanti a un Metaplan devono essere scelti privilegiando soggetti che siano direttamente coinvolti nei processi reali di modo che tale tecnica risulti davvero utile per facilitare la risoluzione dei problemi e gestire al meglio il piano di azione. Pertanto, lo scambio di idee ed opinioni è necessario poiché l'intento è quello di giungere ad una soluzione comune.

Per ottenere questo risultato è indispensabile che il team di lavoro sia in grado di progettare e strutturare in dettaglio l'intero processo attraverso anche l'intervento di figure esperte quali i moderatori.

I moderatori (o il moderatore nel caso di piccoli gruppi) hanno un ruolo fondamentale nel processo in quanto amministrano i gruppi e assicurano che vi sia buona comunicazione, che si sviluppi la cooperazione e che nascano livelli più elevati di comprensione. Il loro obiettivo è fornire al gruppo strumenti comunicativi adeguati in modo che il gruppo possa arrivare con successo e in maniera efficiente alla base del problema.

2.2.3 GOPP

Il GOPP (Goal Oriented Project Planning) è una tecnica di facilitazione dei gruppi in modalità partecipativa ai fini di una definizione e pianificazione dei progetti. Questa tecnica viene utilizzata particolarmente per la realizzazione di progetti dove è richiesto un coinvolgimento delle parti attive in cui si registrano quindi bisogni e risorse da mettere a disposizione. L'obiettivo finale di un laboratorio GOPP è quello di definire una matrice di progettazione (quadro logico) in cui l'idea progettuale è sviluppata in tutti gli elementi fondamentali, obiettivi generali, scopo, risultati, attività, rischi. I workshop GOPP sono moderati da facilitatori esperti ma neutrali rispetto agli interessi degli attori-chiave, inoltre sono figure non specialiste dei contenuti tecnici del progetto.

La struttura Gopp

Il workshop Gopp dura in linea di massima circa 2/3 giornate e il numero orientativo di partecipanti è di 20 persone. La metodologia si articola in diverse fasi di analisi: definizione del tema; analisi degli attori-chiave; analisi dei problemi; analisi degli obiettivi; individuazione degli ambiti di intervento.

- I. **Definizione del tema:** il tema è l'argomento su cui avviene la progettazione. A seconda dell'entità del tema varia il numero di attori-chiave da coinvolgere e delle risorse da impiegare.
- II. **Analisi degli attori-chiave:** identificare i soggetti portatori di interessi qualificati che possono contribuire all'intervento progettuale; identificare in modo trasparente gli interessi e le aspettative di ciascun attore-chiave; apportando il loro contributo.
- III. **Analisi dei problemi:** identificazione dei problemi relativi al tema (situazioni negative attuali ed oggettive e possibili cause); gerarchizzazione dei problemi (albero dei problemi) relazione di causa- effetto leggibile dal basso verso l'alto.
- IV. **Analisi degli obiettivi:** identificazione degli obiettivi da perseguire a fronte dei problemi individuati. Gerarchizzazione degli obiettivi (albero degli obiettivi) relazione di causa- effetto leggibile dal basso verso l'alto. Questa fase consiste nel trasformare in positivo l'immagine della realtà attuale (negativa) ottenuta con l'albero dei problemi. Tecnicamente è molto semplice: basta trasformare ogni condizione attuale negativa (problema) in una condizione positiva futura (obiettivo). Così facendo si ottiene l'albero degli obiettivi.
- V. **Individuazione degli ambiti d'intervento:** identificazione degli ambiti cui rivolgersi per raggiungere gli obiettivi (ambito istituzionale e/o tecnico-professionale). La scelta degli ambiti d'intervento dipende in base all'urgenza, alle risorse umane e finanziarie disponibili, all'interesse strategico e alla fattibilità. Questa scelta porterà poi a definire quale sarà la vera dimensione o portata del progetto. Normalmente questa scelta è effettuata in maniera negoziata tra gli attori, essa ovviamente consisterà in un miglioramento evidente delle condizioni attuali. Lo scopo specifico del progetto, nell'albero degli obiettivi, è quello che esprime in modo evidente un miglioramento della situazione sulla quale si è intervenuti, a tutto vantaggio dei beneficiari.

2.2.4 Metodo Delphi

Il metodo Delphi nasce nel 1953 dal lavoro di un gruppo di ricercatori che lo usarono per prevedere l'impatto della tecnologia nel welfare. Tale tecnica, oggi viene utilizzata per diversi scopi, come per esempio la definizione di obiettivi, l'individuazione di possibili soluzioni ad un problema, la valutazione della desiderabilità e fattibilità di possibili alternative, l'individuazione di possibili strategie di azione, la costruzione di possibili scenari di sviluppo e la formulazione di previsioni.

Si tratta di una metodologia tipica della ricerca sociale, che permette di intervistare un panel di esperti chiamati ad esprimere in modo anonimo i propri pareri ed opinioni su una determinata

tematica, con un confronto reciproco e una condivisione progressiva. Delphi è una tecnica strutturata per la conduzione dell'interazione tra esperti a interazione "indiretta": ciascun esperto interagisce con il resto del gruppo in remoto attraverso la compilazione di una serie di questionari nei quali è richiesto di esprimere le proprie opinioni rispetto al tema oggetto di studio e di confrontarsi con quanto espresso dagli altri esperti.

Esso può pertanto essere usato per scopi molteplici: condividere decisioni, raccogliere informazioni su specifiche tematiche, giudicare la qualità di prodotti o servizi, esplorare la fattibilità di soluzioni complesse, delineare i pro e i contro rispetto a certe specifiche scelte, esaminare il significato di eventi passati, valutare possibili allocazioni di risorse, etc. Si tratta di un metodo utile in particolare quando si ha l'esigenza di descrivere scenari futuri in situazioni in cui manca il consenso o l'accordo sugli interventi e/o soluzioni da adottare.

In linea di principio tale metodologia viene prediletta nei seguenti casi:

- a) non c'è la disponibilità di risorse e di tempo per organizzare gli incontri face to face necessari per prendere una decisione;
- b) l'efficienza degli incontri può essere aumentata usando un diverso processo di comunicazione nel gruppo;
- c) il potenziale disaccordo tra i soggetti face to face potrebbe far ipotizzare che essi si sentano più liberi se protetti dall'anonimato;
- d) l'eterogeneità dei partecipanti va salvaguardata evitando fenomeni di leadership;
- e) è necessario far interagire molti soggetti;
- f) Il problema oggetto dell'analisi è idoneo a essere affrontato con tale modalità d'interazione a scambio indiretto.

Si ricorre ad essa quando il processo di ricerca non si basa sull'osservazione diretta dei fenomeni, ma sul giudizio di osservatori competenti rispetto a un problema specifico.

Tali osservatori denominati esperti si caratterizzano per: essere in possesso d'informazioni e conoscenze approfondite sul tema in oggetto e disporre di adeguati quadri concettuali e interpretativi per dare senso alle informazioni, essere riconosciuti come soggetti competenti sul tema anche in riferimento a specifiche comunità di pratiche scientifiche.

Struttura Metodo Delphi

Il Delphi classico ha una struttura molto semplice dove il ricercatore pone alcune domande, gli esperti rispondono per iscritto, il ricercatore fa una sintesi e la invia insieme a nuove domande agli

esperti che rispondo per iscritto. Il ciclo si ripete più volte (solitamente da 2-4) fino all'ultimo round, dove il ricercatore pone domande di chiusura a volte chiedendo giudizi quantitativi, stime o probabilità etc.

La realizzazione di un Delphi comporta sempre una serie di fasi all'interno delle quali possono essere usate strategie di gestione e di ricerca differenti:

- Reclutamento degli esperti,
- Costruzione questionario, per primo round (lancio questionario ed analisi informazioni di ritorno), secondo e terzo round
- Chiusura del panel

I partecipanti ad un Delphi debbono tassativamente essere soggetti definibili come esperti. Essi formano un panel che viene interrogato ripetutamente a distanza senza che interagiscono tra loro direttamente se non attraverso i feedback forniti dal gruppo di ricerca. La loro selezione avviene in base a conoscenze specifiche e dirette, che ne garantiscano un gruppo di ricerca affidabile.

Il numero di partecipanti può variare in funzione del tema e degli obiettivi della ricerca: solitamente da 8 a 20 persone.

Le informazioni sono sempre raccolte tramite questionari che a seconda degli obiettivi della ricerca possono essere sia con domande aperte che chiuse.

Scopo di ogni Delphi è quello di raccogliere dati validi che soddisfino gli obiettivi della ricerca; per valutare i dati così raccolti. La letteratura suggerisce il rispetto di una serie di criteri:

- La composizione del panel di esperti e la motivazione e la puntualità degli esperti nel rispondere ed interagire
- l'accuratezza dei questionari utilizzati e la tracciabilità dei risultati
- le modalità di analisi dei dati qualitativi e quantitativi
- La pertinenza dei feedback forniti dal gruppo di ricerca
- le sollecitazioni del gruppo di ricerca per ottenere le risposte nei tempi previsti

Il rispetto di tali criteri è finalizzato a garantire che altri soggetti abbiano la possibilità di verificare le conclusioni a cui si arriva e di vagliare la bontà del disegno di ricerca Delphi e delle relative conclusioni.

2.2.5 Focus Group

Il focus group è un metodo di intervista di gruppo non strutturato. Il metodo prevede che l'interazione sociale che si va a creare durante la realizzazione del focus group contribuisca a trasmettere informazioni, consapevolezza dei propri ruoli e rafforzamento e accrescimento del bagaglio culturale dei partecipanti

Tale approccio rappresenta la prima importante caratteristica del metodo e per questo motivo si differenzia dalle tradizionali interviste di gruppo dove l'interazione avviene di volta in volta tra i partecipanti ed il moderatore. I focus group rispondono a precise regole di preparazione, organizzazione e gestione.

I punti di discussione dei Focus group sono pochi e l'intervista è focalizzata su un preciso argomento.

L'obiettivo di questa tecnica infatti è quello di potenziare le capacità esplorative insite nella comunicazione interattiva, verbale e non verbale.

L'obiettivo perseguibile non è portare il gruppo verso l'assunzione di decisioni, né ricercarne il consenso su un argomento. I focus group enfatizzano l'obiettivo di raccontare da parte di ciascun partecipante le expertise e le opinioni su un argomento specifico, attraverso un confronto costruttivo.

Il gruppo diventa dunque una riunione informale di persone i cui punti di vista sono importanti per una serie di scopi: entrare nella sfera soggettiva della mente dell'interlocutore per leggerne le percezioni non verbali, le sue opinioni e attitudini. Tale tecnica ovviamente non utilizza le informazioni rilevate per conseguire una stima quantitativa degli atteggiamenti rilevati, né tanto meno alcuna proiezione statistica.

Il focus group quindi, si concentra sulle dinamiche estrinseche e intrinseche delle opinioni degli interlocutori ma anche del linguaggio non verbale attraverso gli atteggiamenti.

Struttura del Focus Group

Il focus group coinvolge normalmente un numero di partecipanti variabile tra i 6 e 10 a seconda della complessità e sensibilità del tema che viene trattato. È importante infine costituire gruppi che condividano le stesse caratteristiche sociali e culturali in modo da facilitare la partecipazione e la discussione di tutti i membri del gruppo. Sempre a seconda della complessità degli argomenti discussi, i focus group hanno solitamente una durata variabile tra 1 e 2 ore.

Generalmente la discussione è gestita da due figure professionali con funzioni tra loro complementari: il conduttore e l'osservatore. Il conduttore è chiamato a intervenire anche nella

fase che precede la conduzione dei gruppi di lavoro per redigere le linee guida del primo focus group intorno ad un'ipotesi di lavoro maturata dal confronto e della discussione con esperti, partecipanti al gruppo di ricerca affrontando aspetti legati al contenuto e quelli propriamente legati alla comunicazione nel gruppo e con il gruppo.

Durante invece lo svolgimento del focus group ha il compito di introdurre il tema dell'indagine con i partecipanti al focus, di guidare e orientare gli intervistati verso gli argomenti che più interessano seguendo la tecnica dello stimolo-risposta, assicurandosi che gli intervistati non divaghino o fraintendano il significato delle domande.

Per assicurare il buon esito del suo ruolo, il conduttore deve avere bene acquisito la griglia di domande che sottoporrà agli intervistati con l'accortezza di considerare tale griglia solo uno *starting point* al quale fare riferimento senza però attenersi ad esso in modo rigido, ma adattandolo alla dimensione psico-sociale del gruppo e al tipo di relazione che si è instaurata tra i suoi membri e con il conduttore. A seconda dell'esigenza il conduttore dovrà rivedere e rielaborare nella sua forma e nel suo contenuto le domande aperte con il procedere delle rilevazioni: rendendo più comprensibili e adattabili al contesto di cui ha gradualmente preso coscienza, eventualmente arricchendo la griglia con nuovi temi che sono emersi durante la discussione.

L'osservatore invece si occupa della fase logistica e organizzativa prima, durante e dopo la costituzione del gruppo. Nella fase che precede la realizzazione del focus group ha il compito di costituire il gruppo di discussione e di individuare una sede di svolgimento 'neutra' che non sia connotata in modo negativo da un punto di vista sociale. Durante lo svolgimento del focus group ricopre un ruolo di assistenza al conduttore: dalla registrazione dell'incontro, all'annotazione d'indicazioni e commenti sulla conduzione da parte del conduttore, all'osservazione delle dinamiche e del clima che s'instaura all'interno del gruppo etc.

La fase successiva consiste nella trascrizione dei testi registrati, codifica e analisi. L'analisi dei testi segue un processo di scomposizione e segmentazione delle interviste riducendole a brani ai quali sono attribuiti opportuni codici che ne definiscono il significato dal quale si procede gradualmente a costruire concetti più generali.

2.3 Test di verifica ex ante delle metodologie di coinvolgimento delle parti

La tabella seguente sintetizza i punti di forza e di debolezza di ciascuna metodologia partecipativa, e va a specificare il tool comunicativo utilizzato per il piano di coinvolgimento delle parti. Tale tabella rappresenta un utile strumento messo a disposizione per il soggetto proponente/ente preposto per valutare la migliore metodologia possibile in merito al caso in oggetto, ed anche un utile strumento di messa a conoscenza delle possibili opzioni per gli stessi *stakeholders* da coinvolgere.

Metodologia	Descrizione	Punti di forza	Punti di debolezza	Tools utilizzati
1 Easw	Metodologia che prevede un confronto tra i diversi portatori di interesse presenti sul territorio, nell'ambito di un progetto di sviluppo sostenibile locale con conseguente elaborazione di un Piano di azione.	Vision Making Sviluppo Scenari Proposte idee Creatività e simulazione	Limitato numero di persone coinvolte Gruppo di lavoro organizzato per categoria di appartenenza Durata 1-2 giorni	Workshop
2 Metaplan	Tecnica di facilitazione di gruppo basata sull'interazione a basso grado di strutturazione, utilizzo sistematico della tecnica di visualizzazione	Tecnica di visualizzazione Cospicuo numero di persone coinvolgibili (50-200) Interazione partecipata	basso grado di strutturazione tecnica costosa per utilizzo di Panel Possibile difficoltà di leggibilità di schede lavoro compilate a mano Sessioni di voto pubbliche possono influenzare il giudizio dei partecipanti Regole molto rigide di partecipazione	Workshop
3 Gopp	Progettazione orientata agli obiettivi, in cui i diversi attori-chiave e i beneficiari di un progetto intervengono in maniera partecipativa, seguendo una procedura di lavoro	Coinvolgimento diretto di attori chiave e beneficiari finali del progetto che facilita un risultato finale condiviso e rispondente ai problemi reali da affrontare Presenza di Facilitatori	N. partecipanti limitato (20 partecipanti) Lunga Durata del workshop 2/3 giorni Modalità di lavoro molto articolata	Workshop con Facilitatore

Metodologia	Descrizione	Punti di forza	Punti di debolezza	Tools utilizzati
	strutturata e guidata da un Facilitatore	Esperti ma neutrali Sviluppo di un quadro logico di analisi- schema strutturale molto dettagliato del progetto		
4 Metodo Delphi	Metodo di partecipazione con interazione "indiretta": ciascun esperto interagisce con il resto del gruppo attraverso la compilazione di una serie di questionari	Risparmio di risorse economiche: interazione in remoto Riduzione delle tempistiche organizzative rispetto a metodologie che prevedono incontri face to face Procedura in anonimato e in remoto garantisce "confort" per i partecipanti che si sentono liberi di esprimere qualsiasi giudizio Inesistenza di fenomeni di leadership o discussioni "accese" tra soggetti	Partecipazione riservata esclusivamente ad esperti del settore Partecipazione indiretta in remoto Numero limitato di partecipanti (5-20 persone solitamente)	Interazione in remoto Questionari chiusi o aperti formulati da un gruppo di esperti
5 Focus Group	Metodo di intervista di gruppo non strutturato	Tempistiche di lavoro di gruppo moderate Partecipazione diretta e informale Presenza di conduttore e osservatori Aperta possibilità di dialogo e interazione	Numero di partecipanti limitato/esiguo 8-10 persone Procedura di trasferimento dei risultati molto lunga e delicata (attraverso l'ascolto delle registrazioni avvenute in aula) Gruppo di lavoro non eterogeneo Obiettivo non focalizzato sull'assunzione di decisioni ma esclusivamente expertise, opinioni e confronto costruttivo Assenza di stima quantitativa e proiezioni statistiche	Interviste con Conduttore e Osservatore

Per quanto riguarda la valutazione ex-ante delle diverse metodologie partecipative, sulla base di quanto descritto in precedenza rispetto alle peculiarità di ogni metodologia partecipativa proposta, ogni *stakeholder* potrà valutare le caratteristiche della metodologia che a suo parere sarà più idonea e conforme al contesto di applicazione.

Di seguito si propone una possibile matrice da sottoporre in esame di valutazione al pubblico desiderato (qualora ritenuto necessario). Tale tabella avrà sull'asse verticale l'elenco delle metodologie applicabili e sull'asse orizzontale i potenziali scenari contemplati in un piano di infrastrutturazione energetica.

Per quanto riguarda la categorizzazione dei possibili interventi, sono stati identificati 4 possibili scenari relativi alla filiera GNL, diversificati per dimensione e tipologia di impatto che comporta sul territorio.

La tabella che segue ha l'obiettivo di mettere in relazione i possibili scenari collegati allo sviluppo della filiera GNL con la metodologia di coinvolgimento più adatta al contesto di analisi.

L'interlocutore di riferimento sarà chiamato quindi a valutare per ogni scenario previsionale contemplato la metodologia partecipativa più idonea, indicando un valore numerico da assegnare per ogni metodologia come segue:

1. non efficace
2. poco efficace
3. efficace
4. molto efficace

La tabella, compilata a titolo esemplificativo, indica un valore attribuito all'efficacia di ogni metodologia a seconda dello scenario previsionale proposto, chiaramente per uno stesso processo decisionale collegato ad uno scenario potrebbe essere necessario applicare più metodologie a seconda del target di riferimento e degli argomenti da discutere.

La combinazione di più metodologie non è esclusa pertanto come ipotesi anzi in certi casi risulta necessaria.

Scenari Metodologia	Deposito GNL di grandi dimensioni (>10.000m3)	Deposito GNL di piccole dimensioni (<10.000m3)	Stazioni di rifornimento ad uso autotrazione	Veicoli Alimentati a GNL (es: Navi)
1. EASW	3	3	3	2
2. Metaplan	3	3	2	3
3. Gopp	4	4	4	3
4. Metodo Delphi	3	3	3	2
5. Focus Group	3	3	3	2

2.4 Test di verifica delle metodologie di coinvolgimento applicate ex post

Ai fini di una valutazione complessiva della metodologia applicata, risulta utile poter somministrare agli organizzatori del dibattito una tabella in cui indicare un'analisi complessiva del processo di coinvolgimento delle parti rispetto agli strumenti partecipativi utilizzati.

La tabella seguente rappresenta un esempio di analisi valutativa della metodologia, dove la colonna 1 dovrà essere compilata indicando gli sviluppi principali legati allo svolgimento del dibattito.

Le colonne successive "Punti di forza e di debolezza" contengono una serie d'indicatori sui quali gli organizzatori saranno chiamati a esprimere una valutazione e infine la colonna "Raccomandazioni" andrà a indicare suggerimenti per migliorare l'approccio metodologico.

Per una valutazione invece della metodologia applicata da parte dei partecipanti, è utile somministrare durante l'evento un **questionario di soddisfazione**. Un modello esemplificativo da proporre è consultabile in allegato.

Metodologia	Aspetti chiave del dibattito	Punti di Forza	Punti di debolezza	Raccomandazioni
1. Easw	<p>Esempio:</p> <p>Input ricevuti <i>stakeholders</i></p> <p>Fluidità del dibattito</p> <p>Soluzioni proposte</p>	<p>Esempio: N. di partecipanti</p> <p>Livello di interazione</p> <p>Tipologia di target group coinvolto</p> <p>Eterogeneità del gruppo</p> <p>Adeguatezza degli spazi utilizzati (ove necessario)</p> <p>Adeguatezza dei materiali</p>		
2. Metaplan				
3. Gopp				
4. Metodo Delphi				
5. Focus Group				

3) “Toolkit” e strumenti di analisi per il coinvolgimento delle parti

3.1 Elaborazione della strategia di comunicazione e ipotesi di un piano di informazione diffusa

Una efficace campagna comunicativa dovrebbe contenere una serie di elementi fondamentali al fine dell’ottenimento di una strategia di disseminazione diffusa: comunicati stampa, brochure, flyer, video, social media, eventi delle parti interessate, il sito web etc.

Facendo uso di diversi canali di comunicazione, è possibile raggiungere un elevato grado di attenzione tra i diversi gruppi di *stakeholder* rilevanti. Inoltre, per tutte le fasi della campagna comunicativa è essenziale attivare un’azione di monitoraggio costante al fine di garantire il raggiungimento dei risultati attesi e di soddisfare le aspettative dei target group coinvolti nel processo di consultazione.

Lo schema seguente riassume sinteticamente l’approccio che è stato utilizzato per costruire la strategia comunicativa.



3.1.1 Pacchetto Strumenti di comunicazione

In questo paragrafo verranno dapprima elencati gli strumenti principali su cui dovrebbe basarsi un'efficace campagna comunicativa per il coinvolgimento delle parti e successivamente si forniscono proposte su come strutturare ciascuno strumento oggetto dell'analisi.

Sito web

Al fine di informare adeguatamente il pubblico relativamente a singoli progetti infrastrutturali, ma anche quando siano contemplati piani di sviluppo a livello regionale/macro-regionale in materia di GNL, il sito web permette di abbracciare un pubblico più ampio rispetto a qualunque altro strumento comunicativo.

La struttura di un sito web dovrebbe includere un approccio interattivo e aperto che fornisca le informazioni rilevanti sul GNL per i diversi target group individuati, pertanto la struttura del sito dovrebbe essere organizzata in base all'interesse specifico del visitatore (pubblico, amministrazione locale, privato, operatore di settore ecc.). La navigazione e l'interfaccia utente dovrebbero guidare i visitatori direttamente verso il loro segmento di interesse.

In questo modo, si riuscirebbe a fornire un accesso specifico al portale e informazioni differenziate per specifici gruppi target (in base alle esigenze degli stessi).

Il sito web dovrebbe includere:

- Informazioni sull'iniziativa/progetto "GNL" di riferimento
- Introduzione generale su GNL
- Informazioni relative ai benefici ambientali e dei punti di forza connessi all'utilizzo del GNL
- Altre informazioni dettagliate sul GNL distinguendole per categorie di gruppi target (ad esempio compagnie di navigazione, autorità portuali, cittadini dell'UE)
- Informazioni relative ai benefici tecnologici applicabili che garantiscono la sicurezza degli impianti
- Enfasi sui risultati attesi Calendario di eventi
- Punti di contatto rilevanti

La creazione di una piattaforma internet andrà a rappresentare il cuore della campagna. Essa andrebbe costruita come fonte di informazioni per tutte le parti interessate e per il pubblico in

generale così da fornire una visione d'insieme molto diversificata dell'argomento in modo da riflettere i diversi interessi degli *stakeholders*.

Dev'essere inoltre considerato come occorra prestare attenzione, in fase di sviluppo del sito, a migliorare l'esperienza di navigazione degli utenti ottimizzando la pagina web per i dispositivi mobili (es. smartphone e tablet).

Gruppi target	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pubblico generale, gruppi di parti interessate
Obiettivi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Informare i gruppi target fornendo informazioni sul progetto GNL ▪ Adattare i canali di comunicazione del gruppo di destinazione o a seconda delle informazioni come social media ed eventi
Descrizione	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Piattaforma principale con le informazioni necessarie ▪ Sezione dedicata alla registrazione utenti per monitorare la categoria e il numero di visitatori ▪ Sito Web compatibile con multi-dispositivi e contenete informazioni comprensibili a diversi target group con un aggiornamento costante di notizie sul GNL di interesse progettuale
Risultati finali	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Creazione di un sito Web interattivo ▪ Aggiornamento notizie e nuovi contenuti durante la durata del progetto ed oltre ▪ Raccolta dati: statistiche e approfondimenti sui visitatori del sito Web per registrarne l'impatto comunicativo

Come esempio di sito-web dedicato alla promozione dell'accettabilità sociale di impianti industriali ad uso GNL si segnala la pagina recentemente elaborata per il deposito costiero del porto di Venezia consultabile al seguente link: <http://venicelng.it/>.

Tale sito promuove un progetto ambizioso che mira alla costruzione di un deposito per lo stoccaggio e la movimentazione del GNL nel porto di Marghera, proposto dalla società Venice LNG che, con il sostegno di tutte le istituzioni coinvolte mira alla realizzazione di tale impianto.

Interviste

Le interviste sono state strutturate in modo da avere una visione generale dei rischi e delle opportunità sull'utilizzo del GNL comprese le sfide per il futuro.

L'intervista può essere condotta sia in modalità face to face che in modalità telefonica. La durata complessiva dell'intervista può essere compresa tra i 30 e i 45 minuti.

Per consultare il contenuto delle interviste si rimanda all'apposito **Allegato**.

Social Media/Twitter

I social media rappresentano una risorsa fondamentale per condurre la discussione pertinente sul GNL.

L'obiettivo di includere i social media nella campagna è quello di informare il pubblico di destinazione con contenuti sul GNL, ma anche di avviare e facilitare discussioni con esperti del settore tramite il canale Twitter. Rappresenta quindi un modo diretto per rimanere in dialogo con le parti interessate che esprimono le loro opinioni sul GNL come carburante per il settore shipping.

Una possibile struttura dell'impianto Social Media -Twitter potrebbe essere:

Gruppi target	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gruppi di parti interessate
Obiettivi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Informare il pubblico di destinazione con i contenuti pertinenti del progetto ▪ Avviare e facilitare la discussione tra gli esperti del settore ▪ Contribuire a creare un networking tra le parti di lunga durata
Descrizione	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Visibilità sulle piattaforme/canali dove i gruppi target individuati sono più attivi e quindi verosimilmente raggiungibili ▪ Canale interattivo per avviare un confronto utile su argomenti pertinenti relativi al progetto ▪ Usare i canali esistenti di informazione, principalmente l'account Twitter ▪ Mettere a sistema il networking garantendo uno scambio di idee, trasferimento di know-how e dialogo
Risultati finali	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Calendarizzazione dei contenuti con pianificazione ▪ Aggiornamenti regolari sui contenuti, come ad esempio la tempistica dei post su eventi / video
KPIs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aumento dei followers ▪ Flusso comunicativo via Twitter al sito Web / o altre piattaforme comunicative

Eventi - Scopo e set-up di eventi

La campagna comunicativa si propone di calendarizzare una serie di eventi (locali, nazionali ed Europei) di pertinenza e di interesse per gli *stakeholders* coinvolti dal progetto.

I possibili criteri da dover adottare per l'organizzazione di eventi sono di seguito elencati.

La tipologia di evento suggerita è di media grandezza - con circa. 20-70 persone - un formato ideale per trasmettere informazioni a un gruppo mediamente ampio ma grado comunque di garantire un'interazione diretta e interattiva tra speaker e pubblico.

Gli eventi rappresentano un canale privilegiato in quanto "diretto" con effetti positivi sulla consapevolezza del GNL come carburante per i trasporti marittimi.

Pianificare gli eventi è sicuramente una scelta strategica dei luoghi in cui organizzare l'evento in modo da garantirne il bacino di utenze desiderato.

Gruppi target	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gruppi di parti interessate
Obiettivi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Facilitare la piattaforma per discutere rispetto alle principali problematiche relative al GNL e scambiare opinioni e punti di vista ▪ Contribuire a creare una rete di interazione tra le parti ▪ Costruire una relazione con le parti interessate
Descrizione	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Organizzare eventi strategici o in alternativa attingere agli eventi esistenti in cui si possono attivare la discussione o alimentare le parti interessate con approfondimenti. ▪ Organizzare dibattiti modalità tavola rotonda in modo da consentirne il confronto diretto ▪ Numero di persone per evento suggerito 20-70 persone ▪ Garantire dibattiti online con le parti interessate anche sui canali esistenti (che andrebbero inclusi nel calendario dei social media) ▪ Utilizzare gli aggiornamenti e i risultati degli eventi come contenuti dei social media (video, immagini, note chiave, citazioni)
Risultati finali	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eventi organizzati in luoghi strategici con riferimenti <i>stakeholders</i> chiave ▪ Contenuti utilizzabili anche per i social media alimentando dunque il "circuito comunicativo"
KPIs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Numero di persone che partecipano agli eventi ▪ Messaggi registrati per la discussione

Brochure

La brochure fornisce informazioni dirette per il pubblico di destinazione. Una possibile struttura di Brochure potrebbe essere una pubblicazione in stile rivista di 16 pagine e andrebbe prodotta sia in formato cartaceo che in formato PDF e resa disponibile sul sito web di riferimento. Il contenuto dovrebbe includere informazioni sul GNL e sul progetto oggetto di analisi, *stakeholders* coinvolti e risultati attesi. L'impostazione grafica dovrebbe riflettere un giusto equilibrio tra la parte grafica con immagini attraenti e di impatto e il testo, fornendo così al lettore una visualizzazione semplice e professionale.

Una possibile struttura di Brochure è riportata nello schema di seguito:

Gruppi target	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gruppi di parti interessate
Obiettivi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Creare materiali che offrano agli <i>stakeholder</i> una versione riassuntiva di informazioni cruciali sul GNL
Descrizione	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pubblicazione in stile rivista (16 pagine) che può essere scaricata e / o stampata (da distribuire durante gli eventi o altrove). ▪ La brochure andrà a comprendere informazioni generali sul GNL, <i>stakeholders</i> coinvolti, attività di progetto e risultati attesi ▪ Il contenuto dovrà essere allineato con le altre pubblicazioni della campagna ▪ Interfaccia grafica semplice e diretta usando icone e immagini di facile visualizzazione
Risultati finali	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Input per il sito Web di informazioni generali ▪ Brochure informativa (in formato online e cartaceo)
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Numero di spettatori / lettori raggiunti ▪ Numero di download registrati sul sito web ▪ Numero di Brochure distribuite in formato cartaceo

Flyer

Il flyer offre agli interessati meno informati una versione riassuntiva delle informazioni pertinenti sul GNL. Le informazioni che andrebbero inserite in un flyer rispondono a domande chiave come "Che cos'è il GNL?" e "Cosa comporta per il settore marittimo?".

Si suggerisce di predisporre il flyer sia in formato cartaceo che in formato PDF per un invio online agli utenti.

Il volantino può rappresentare un elemento fondamentale distribuito durante tutti gli eventi calendarizzati durante una campagna comunicativa.

La tabella seguente indica una possibile struttura modello per la predisposizione di un Flyer.

Gruppi target	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gruppi di parti interessate ▪ Pubblico generale
Obiettivi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Creare materiali che forniscano al pubblico una versione riassuntiva di informazioni chiave sull'utilizzo del GNL
Descrizione	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Focus sul pubblico generale come principale gruppo target ▪ Il pubblico di destinazione sarà un gruppo di persone con un basso livello di conoscenza del GNL ▪ Pubblicazione online del Flyer che può essere disponibile anche per un formato cartaceo e / o stampata ▪ Dimensioni Formato consigliato pagina A4 ▪ Impostazione grafica semplificata e di facile visualizzazione usando icone e immagini (stile infografica)
Risultati finali	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Volantino utilizzabile in formato online e cartaceo ▪ Volantino disponibile sul sito web e sui social media
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Numero di lettori online ▪ Numero di download effettuati ▪ Numero di copie distribuite

Video

I video sono strumenti molto rilevanti per trasmettere messaggi e illustrare gli argomenti desiderati concernenti il GNL per lo shipping.

La tabella seguente riflette una possibile struttura di impostazione del video:

Gruppi target	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gruppi di parti interessate ▪ Pubblico generale (visitatori del sito Web)
Obiettivi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Informare i gruppi target
Descrizione	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mostra diversi punti di vista sul GNL come combustibile fornendo una visione completa dei costi/benefici ▪ Informazione su possibili interviste effettuate ▪ Informazioni sul GNL, sul progetto e sui risultati attesi
Risultati finali	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Montaggio video
KPI	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Numero di spettatori raggiunti ▪ Numero di condivisioni sul web e sui social media ▪ Numero di copie cartacee distribuito

Questionario

Il questionario è stato strutturato in modo tale da catturare la percezione dell'ampia gamma di parti interessate sul GNL come combustibile per il trasporto marittimo.

Il questionario consiste in 3 parti:

1. Conoscenza generale, attitudine e comportamento nei confronti del GNL come combustibile per lo shipping
2. Opportunità e ostacoli relativi al GNL come carburante per lo shipping
3. Profilo degli intervistati.

Per consultare il questionario si rimanda all'**Allegato 1**.

Processo di Consultazione delle parti

Il processo di consultazione risulta necessario per mitigare gli impatti negativi di un progetto e favorire opportunità di crescita e sviluppo dell'economia locale.

Il processo di consultazione con le autorità locali, provinciali o nazionali, i rappresentanti della comunità interessate e altri *stakeholder* rilevanti del progetto è fondamentale ed è opportuno che sia previsto nella fase iniziale di ogni processo rilevante, così come nella fase implementativa del progetto stesso. All'interno dell'attività di consultazione si potrebbe sviluppare un vero e proprio *Stakeholder Engagement Plan* in cui prevedere diverse fasi di coinvolgimento degli stessi. I contenuti distribuiti in fase di consultazione dovrebbero essere targettizzati sulla base del livello di conoscenza/culturale di ogni singolo gruppo.

Un adeguato processo di consultazione potrebbe svolgersi tramite workshops “*targetizzati*” che coinvolgano fino a un massimo ideale di 20 partecipanti, individuati tra gli attori che hanno un ruolo cruciale per il successo di un progetto, guidati da un **facilitatore esterno**.

Il **facilitatore** assume un compito importante nel moderare gli incontri e permettere ai partecipanti di mettere a disposizione le loro conoscenze, esperienze e competenze fino alla definizione di un progetto condiviso. Il workshop ideale può avere la durata di 1/2 giorni.

I facilitatori devono: promuovere l'inclusione e la partecipazione attiva di tutti i membri del gruppo e hanno il compito di rispondere con sensibilità ai partecipanti più timidi, riservati o riluttanti a condividere, incoraggiandoli apertamente a esprimere le proprie idee, opinioni e i propri sentimenti, evitando tuttavia “forzature” espressive. Allo stesso modo, guidano e moderano la partecipazione di coloro che tendono a dominare cercando formule di mediazione.

Promuovono quindi un dialogo in modo costruttivo creando una relazione collaborativa con e tra i partecipanti.

I partecipanti sono selezionati in modo da rappresentare tutti i gruppi di interesse compresi lo staff tecnico del progetto, le autorità e i leader locali. Una premessa basilare è che i gruppi di interesse provengano da tutti i livelli, e che non sia trascurata la componente dei decisori.

La metodologia da adottare potrebbe includere tecniche di visualizzazione in cui i partecipanti contribuiscono attivamente e lavorano su cartoncini dove possano esprimere idee, problemi e suggerimenti.

Il workshop potrebbe inoltre comprendere la somministrazione di questionari ad hoc e interviste mirate alla registrazione dei feedback complessivi.

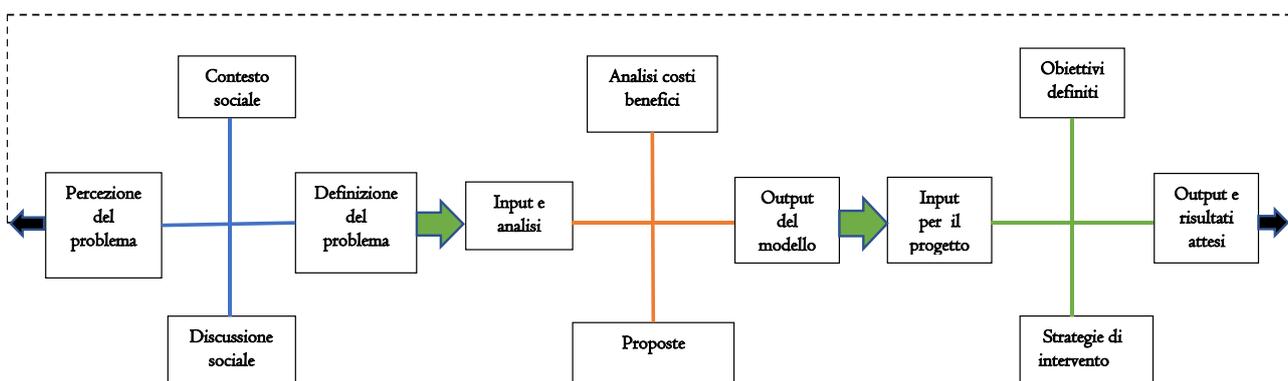
L'obiettivo finale del workshop è quello di sviluppare:

- a) L'analisi degli *stakeholders* principali → dove i gruppi e le organizzazioni coinvolte fanno emergere i loro interessi, bisogni e input connessi al progetto.
- b) L'analisi degli obiettivi e dei problemi → dove si noterà che l'analisi degli Obiettivi presenterà gli aspetti positivi della situazione desiderata per il futuro e l'analisi dei problemi i principali rischi e problemi, sotto forma di relazioni di cause ed effetto che verranno evidenziati e analizzati opportunamente applicando una delle metodologie elencate in precedenza.
- c) Analisi delle alternative vs Analisi della strategia di intervento → gli obiettivi vengono selezionati dopo aver analizzato le possibili alternative tenendo conto di diversi fattori: l'appoggio dei gruppi di interesse, i rischi sociali, l'orizzonte temporale, la sostenibilità e altri fattori identificati dal gruppo da qui poi si svilupperà una strategia di intervento che rifletterà i feedback registrati di analisi costi-benefici.

Un processo di consultazione delle parti dovrebbe dunque garantire al suo interno un approccio costruttivo e risolutivo delle problematiche al fine di garantire un risultato finale condiviso e con obiettivi chiari.

La figura seguente rappresenta a titolo esemplificativo le varie fasi che caratterizzano il processo di consultazione delle parti.

Il processo di consultazione degli stakeholders - schema delle principali fasi attuative



Sperimentazione pratica – campagne itineranti

Sperimentazione in loco: la sperimentazione in loco prevede l'adozione di un modello sperimentale che prevede un "Punto Informativo Itinerante", sull'esempio di quanto avvenuto in Spagna durante l'implementazione del progetto *CORE LNGasHive* in cui si è prevista un'esibizione "mobile" con un Camion Iveco Trasportatore di LNG che ha visitato più di 65 posti tra il Maggio e l'Ottobre 2017 ed ha coinvolto più di 5.500 persone.

Tale modello innovativo potrebbe rappresentare uno strumento di strategia comunicativa molto attraente ed utile per permettere ad un pubblico variegato di essere informato sui benefici del GNL come carburante per i trasporti in maniera coinvolgente, diretta e interattiva.

È opportuno sottolineare l'opportunità di mettere a sistema le attività svolte dal progetto di cooperazione territoriale complementare "GNL FACILE" che mira a realizzare azioni pilota nei principali porti dell'area di cooperazione con stazioni mobili di rifornimento atte a provare l'immediata applicabilità del rifornimento GNL e mostrano agli operatori il funzionamento delle tecnologie e della filiera.

3.1.2 Metodi di divulgazione e pacchetti formativi destinati a diversi target

La tabella di seguito mira a descrivere i diversi metodi di divulgazione ed i rispettivi canali di comunicazione da applicare a seconda della categoria e della tipologia di *Stakeholder* preso in considerazione. Le categorie di *stakeholders* prese in esame sono quelle che si richiamano al paragrafo 2.1.2: Pubblico Generale, Autorità, Operatori di settore, Stampa.

Categoria di Stakeholders	Tipologia	Metodi di divulgazione	Canali di comunicazione
Pubblico Generale	Residenti di comunità locali	<ul style="list-style-type: none"> Copie cartacee di documenti rese disponibili nella sede della comunità centrale (ad esempio municipi, centri culturali, mercato tradizionale, ecc.) Materiale online 	<ul style="list-style-type: none"> E-mail, telefono, posta e di persona. Social media Consultazione e divulgazione di informazioni Brochure, Flyer nel luogo in cui è facilmente accessibile alla comunità Video
Pubblico Generale	Organizzazioni non governative (ONG) Imprese, Organizzazioni Ambientali	<ul style="list-style-type: none"> Notifica, documenti chiave e inviti per conoscere il Progetto (materiale cartaceo, online) 	<ul style="list-style-type: none"> E-mail, telefono, posta e di persona. Incontro e corrispondenza con il rappresentante del progetto Briefing e presentazioni Materiale stampato Brochure, Flyer / Sito web
Autorità	Governo Centrale Autorità Locali	<ul style="list-style-type: none"> Notifica, documenti chiave e inviti per conoscere il progetto (materiale cartaceo, materiale online) 	<ul style="list-style-type: none"> E-mail, telefono, posta e di persona. Incontro e corrispondenza con il rappresentante del progetto Processi di consultazione Briefing e presentazione
Operatori di settore	Armatori, Fornitori del GNL, Autorità Portuali Operatori Terminalisti, Costruttori di Navi, Società di Classificazione Servizio di supporto per il bunkeraggio, Investitori di settore	<ul style="list-style-type: none"> Notifica, documenti chiave e inviti per conoscere il progetto (materiale cartaceo, online) 	<ul style="list-style-type: none"> E-mail, telefono, posta e di persona. Incontro e corrispondenza con il rappresentante del progetto Briefing e presentazioni Social media Materiale stampato / sito web Video Briefing e presentazioni
Stampa	Stampa locale, nazionale, internazionale	<ul style="list-style-type: none"> Comunicati stampa e interviste ai media riguardanti gli aggiornamenti del progetto e i periodi di divulgazione 	<ul style="list-style-type: none"> E-mail, telefono, posta e di persona. Incontri di persona Social media Sito web

Dall'approccio combinato degli elementi di una campagna comunicativa si definirà una strategia di insieme basata sui seguenti risultati:

Fase 1	Ricerca e consulenza targetizzata	Inputs	Risultati
<p>Report di analisi delle parti interessate</p> <p>Fase 1 identificazione degli <i>Stakeholders</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Analisi di studi condotti riguardanti il GNL come combustibile per lo shipping Analisi dei risultati delle consultazioni 	<ul style="list-style-type: none"> Analisi dei gaps e delle barriere per il GNL come combustibile per lo shipping Principali conclusioni sull'uso del GNL come combustibile per il trasporto, inclusa la valutazione del rischio Panoramica delle misure p attuali, pianificate e proposte a livello normativo 	<ul style="list-style-type: none"> Rapporto di analisi delle parti interessate Panoramica dei vantaggi e delle opportunità e dei rischi legati all'uso di GNL come carburante per lo shipping soluzioni di mitigazione del rischio Tracciabilità del GNL
Fase 2	Consultazione	Questionari /interviste	Risultato
<p>Percorsi di coinvolgimento strutturati per gli stakeholders rispetto all'utilizzo di GNL per lo shipping</p>	<ul style="list-style-type: none"> Incontri targettizzati Definizione durata media degli incontri Identificazione della direzione strategica del gruppo di lavoro, evidenziando le principali opportunità, i rischi e preoccupazioni sul GNL come combustibile per lo shipping 	<ul style="list-style-type: none"> Rivolto a tutte le categorie di <i>stakeholders</i> Durata media 30/45 minuti Identificazione della direzione strategica del gruppo di <i>stakeholder</i>, evidenziandone le principali opportunità, i rischi e le preoccupazioni sul GNL come combustibile per lo shipping 	<ul style="list-style-type: none"> Livello di consapevolezza sull'utilizzo e sviluppo del GNL Percezione e conoscenza del GNL nello shipping. Livello di coinvolgimento Barriere e opportunità individuate dagli stakeholders Esigenze di informazione e comunicazione sul GNL

3.1.3 Declinazione degli strumenti e delle modalità di approccio agli stakeholders sulla base dei possibili scenari

La tabella di seguito mira a rappresentare il pacchetto dei possibili strumenti (cd. Toolkit”) utilizzabili nell’ambito dello svolgimento di una efficace procedura di consultazione e coinvolgimento degli *stakeholders*. Il pacchetto di strumenti è flessibile e personalizzabile a seconda della categoria di *stakeholder* e della tipologia di intervento preso in considerazione. Le categorie di *stakeholders* prese in esame sono quelle richiamate al paragrafo 2.1.2: Pubblico Generale, Autorità, Operatori di settore, Stampa.

Per quanto riguarda la categorizzazione dei possibili scenari, si sono identificati 4 possibili interventi relativi alla filiera GNL, diversificati per dimensione e tipologia di impatto che comportano sul territorio.

La tabella ha l’obiettivo di mettere in relazione 4 possibili scenari collegati allo sviluppo della filiera GNL con ciascuno strumento comunicativo individuato per le parti interessate. Esso andrà ad evidenziare, per ogni scenario previsionale contemplato, gli strumenti comunicativi più idonei/diretti per il coinvolgimento delle parti.

Scenari Toolkit	Deposito GNL di grandi dimensioni (> 10.000m3)	Deposito GNL di piccole dimensioni (<10.000m3)	Stazioni di rifornimento ad uso autotrazione	Mezzi Alimentati LNG (Es: Navi)
Sito Web	✓			
Social Media	✓	✓	✓	✓
Brochure	✓	✓		✓
Flyer	✓	✓		✓
Video	✓	✓	✓	✓
Questionari	✓	✓		✓
Interviste	✓	✓		✓
Consultazione	✓	✓		
Sperimentazione	✓	✓	✓	✓

3.1.4 Definizione di un set di indicatori di valutazione dell'efficacia ex post della strategia di comunicazione

Al fine di monitorare e valutare la campagna comunicativa ex-post è utile individuare una serie di parametri che andranno ad indicare i risultati attesi. Per costruire la tabella degli indicatori riportata di seguito sono stati rispettati una serie di obiettivi chiave

- Definizione di parametri di misurazione chiari per ciascun elemento della campagna
- Trasparenza e affidabilità degli strumenti di misurazione degli output e dei risultati.
- La misurazione degli impatti sui social media richiede un approccio sia quantitativo che qualitativo che contribuisce a raccogliere un feedback diretto ed istantaneo rispetto all'opinione degli *stakeholders* identificati da due prospettive di analisi

Alla luce di questi principi si è costruita la tabella seguente che elenca attraverso una griglia di performance, un set di indicatori efficaci per registrare e monitorare i risultati della strategia comunicativa a seconda dello strumento utilizzato: Sito Web, Social Media, etc.

Siti Web	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Numero di visitatori ▪ Tempo trascorso sul sito
Social media	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Numero di post, retweet, ecc. ▪ Sentimento sociale
Eventi per le parti interessate	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Numero di persone che partecipano all'evento ▪ Risultati del sondaggio
Brochure	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Numero di visualizzazioni ▪ Numero di download
Flyer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Numero di visualizzazioni ▪ Numeri di download
Video	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Numero di visualizzazioni ▪ Numero di download
Questionario	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Numero di persone che partecipano
Interviste	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Risultati del sondaggio
Processo di Consultazione	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Numero di partecipanti ▪ Risultati raggiunti
Sperimentazione	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Numero di luoghi visitati ▪ Numero di persone raggiunte

Raccomandazioni

Alla luce di quanto approfondito e argomentato in materia di accettabilità sociale del GNL e delle relative opere di infrastrutturazione, è evidente come l'informazione e la partecipazione delle parti interessate rappresentino elementi strutturali per garantire le basi di un consenso informato verso una realizzazione efficace dei singoli interventi e, più in generale, del corretto sviluppo di piani locali, regionali e anche trans-frontalieri del GNL.

Una partecipazione congiunta delle parti presuppone che tutti gli stakeholders (compreso il pubblico generale) possano creare un'opinione pubblica competente sulle problematiche oggetto dell'analisi.

Coinvolgere attivamente un gruppo eterogeneo di portatori di interesse permette lo scambio di idee e di diversi know-how, arricchisce il livello di conoscenza e consente al contempo di trovare soluzioni ai problemi individuati attraverso un lavoro di squadra, creando anche un ambiente più ricettivo rispetto all'innovazione. Acquisire questa consapevolezza di approccio sicuramente andrà a rafforzare il livello di capacità progettuale "partecipata".

Le seguenti raccomandazioni sono rivolte da una parte ai promotori di iniziative di ampio respiro quali ad esempio gli attori di progetti trans-frontalieri indirizzati all'approfondimento dell'impiego del GNL in ambito portuale ed in relazione alla rete di approvvigionamento e distribuzione, dall'altra ai singoli soggetti che intendano sviluppare singoli interventi infrastrutturali nel medesimo ambito.

Raccomandazioni per la realizzazione di piani di sviluppo per il GNL a livello regionale/interregionale

- Essenziale risulta l'allineamento alle politiche strategiche nazionali e comunitarie: a questo proposito si evidenzia l'opportunità di sottolineare, tanto nel piano di sviluppo quanto nella strategia comunicativa, il raccordo con il Quadro Strategico Nazionale per il GNL (e il corrispondente francese) e le politiche energetiche sia degli Stati Membri coinvolti, sia della Comunità europea;
- Appare inoltre valutare l'opportunità, qualora la scala dell'intervento fosse di rilevanza tale da giustificarlo concettualmente (es. deposito costiero ricadente nell'ambito di applicazione della Direttiva Seveso) di ricorrere al modello francese di débat public, che si configura come vero e proprio elemento di raccordo procedurale tra le Regioni appartenenti al Cluster GNL in cui il Progetto PROMO GNL s'inserisce;

- Appurata la mancanza di consapevolezza pubblica sul GNL, allocare tempo e risorse per spiegarne le caratteristiche, i suoi benefici e il suo realistico profilo di rischio si è dimostrata un'azione vincente, che ha contribuito a garantire il buon esito delle procedure autorizzative e la prevenzione di dispute nella fase realizzativa;
- Considerando la presumibile localizzazione dei depositi costieri di bunkeraggio del GNL, un ruolo significativo può essere svolto dalle Autorità marittimo-portuali (Capitanerie di Porto e Autorità di Sistema Portuale) nell'agevolazione della consultazione pubblica/comunitaria locale, capitalizzando la conoscenza privilegiata delle comunità locali per facilitare il processo di consultazione, incrementando il livello di trasparenza, comprensibilità e supporto di un processo di consultazione più informato;
- A causa dell'attuale percezione del GNL come combustibile con un certo grado di rischio (specialmente per quanto riguarda le strutture di stoccaggio di grandi dimensioni), e considerando che i problemi sociali si trasformano rapidamente in problemi di governance, i progetti relativi al GNL per i quali siano prevedibili impatti significativi (ad esclusione quindi di singole stazioni di rifornimento per autotrazione, di bunkerine e soluzioni mobili di limitata capacità) dovrebbero sempre cercare di ottenere un consenso allargato attraverso una strategia comunicativa estesa, valida per il successo tanto di un singolo intervento, quanto di piani di sviluppo di più ampio respiro;
- Un efficace piano di coinvolgimento delle parti e di accettabilità sociale estesa, finalizzato alla realizzazione di opere di infrastrutturazione per il GNL, deve necessariamente operare su più livelli: socioculturale, tecnologico, ambientale, finanziario e organizzativo. Un quadro che si complica ulteriormente in caso di un piano comune a livello interregionale e/o transfrontaliero, poiché diversi saranno i background storici e industriali dei territori su cui tale piano dovrebbe applicarsi. Prevedere adattamenti della strategia comunicativa è pertanto essenziale;
- Il piano potrebbe identificare azioni generali e specifiche che le Regioni interessate potrebbero adottare per garantire il raggiungimento di un equilibrio tra i timori della Comunità nei confronti di un nuovo approvvigionamento energetico e i benefici locali e regionali derivanti da investimenti su larga scala;
- Inoltre, si raccomanda che tale piano sia sempre inquadrato in strategie e visioni di medio e lungo termine in modo da mitigarne gli impatti negativi. Risulta quindi essenziale anche rimodulare la strategia di intervento qualora emergessero delle barriere espresse dal tessuto sociale in grado di limitare l'accettabilità sociale del set di interventi previsti;
- In altri termini, il coinvolgimento degli stakeholder dev'essere inquadrato come un processo continuo che coinvolge l'analisi delle parti interessate, la pianificazione degli interventi, la

divulgazione e la diffusione di informazioni, la consultazione e la partecipazione attiva al processo decisionale.

Raccomandazioni ai promotori di singoli interventi

Sulla base delle buone pratiche analizzate emergono le seguenti raccomandazioni rivolte a quei soggetti che intendano avviare progetti GNL nell'area d'interesse.

- In linea generale, gli impatti ambientali e sociali specifici dei progetti GNL possono essere evitati o mitigati aderendo a determinati criteri di progettazione, linee guida e standard tecnici e normativi che sono disciplinati nella legislazione già in vigore;
- Un'opportunità aggiuntiva dimostratasi efficace è quella di applicare volontariamente il modello francese di *débat public*, dimostratosi strumento valido in situazioni particolarmente complesse;
- Il coinvolgimento degli stakeholder fin dalla fase iniziale del processo di localizzazione degli interventi può anticipare le criticità e, unitamente alla pianificazione attenta delle attività, può contribuire a contenere i costi del processo partecipativo;
- Il piano del progetto deve essere illustrato ponendo l'accento sulla mitigazione di tutti gli effetti potenzialmente avversi, compresi gli impatti sociali ed economici, possibilmente pianificando con enti e associazioni locali misure di compensazione proporzionali alla dimensione del progetto;
- Gli sforzi per aumentare la conoscenza del GNL da parte della comunità, dovrebbero focalizzarsi sui benefici ambientali e in particolare sulla sua sicurezza;
- La possibilità di coinvolgere attivamente i gestori di stabilimenti industriali vicini nel processo di consultazione dovrebbe essere valutata positivamente per rassicurare il pubblico sulla reale incidenza del rischio di un effetto domino in caso di incidente rilevante.
- Sulla base di quanto sopra, una strategia orientata al raggiungimento di un buon grado di accettabilità sociale del GNL dovrebbe, in parallelo ai requisiti cogenti previsti dalla normativa vigente, prevedere i seguenti steps:
 - Mappatura e categorizzazione degli stakeholders;
 - Selezione delle metodologie partecipative applicabili per ciascuna categoria;
 - Definizione di una strategia comunicativa e dei relativi strumenti;

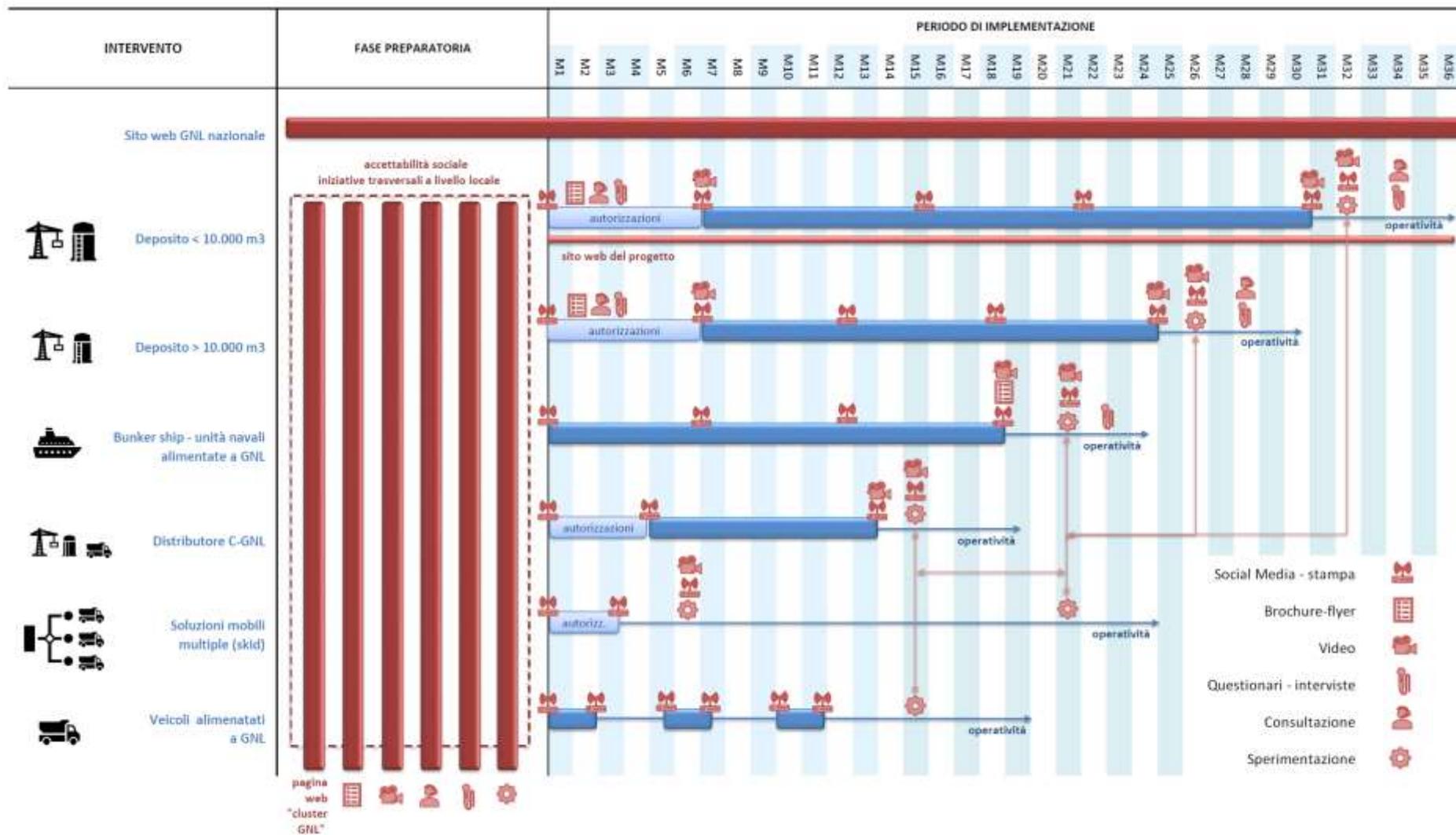
- Realizzazione e implementazione di strumenti informativi quali sito web, brochure generica relativa al GNL e sue caratteristiche, flyer dedicato al singolo intervento, questionari suddivisi per tipologia di stakeholder;
- Avviamento e implementazione del processo di consultazione pubblica nelle diverse fasi;
- Elaborazione delle risultanze derivanti da tale processo;
- Monitoraggio e aggiornamento continuo della strategia comunicativa e del piano informativo.

L'approccio e gli strumenti proposti dal presente studio si configurano come un'utile base comune su cui definire tanto strategie di sviluppo regionale/interregionale per il GNL, quanto i processi di partecipazione collettiva in seno ai singoli interventi, in linea con le raccomandazioni di cui sopra.

Lo Schema riportato nella pagina seguente declina sotto il profilo temporale le possibili modalità e strumenti di approccio agli stakeholders, sulla base delle considerazioni riportate nel paragrafo 3.1.3. Lo Schema mira a rappresentare il pacchetto dei possibili strumenti (cd. Toolkit") utilizzabili nell'ambito dello svolgimento di una efficace procedura di consultazione per i diversi interventi previsti e dev'essere inteso come un approccio flessibile e personalizzabile a seconda della categoria di Stakeholder, della tipologia di intervento preso in considerazione e del contesto locale di riferimento.

In particolare, la prima fase "preparatoria", trasversale ai diversi interventi ipotizzati, mira a facilitare e promuovere l'accettabilità sociale e rendere il contesto locale di riferimento "terreno fertile" all'adozione del GNL. Tenendo conto delle specificità territoriali, tale fase preparatoria può includere azioni promosse attraverso l'utilizzo di tutti gli strumenti del Toolkit (pagina web, social media, brochure, questionari/interviste, consultazione pubblica), opportunamente cadenzati. Una sperimentazione pratica "itinerante" sul territorio locale/regionale/interregionale potrebbe poi finalizzare la fase preparatoria di "facilitazione" e "promozione" dell'utilizzo del GNL sul territorio, certamente massimizzabile coinvolgendo gli attori principali del Cluster GNL, con particolare riferimento alle autorità regionali, locali e marittimo-portuali.

Relativamente ai singoli interventi infrastrutturali/adozione di mezzi alimentati a GNL si raccomanda l'utilizzo degli strumenti partecipativi ed informativi sin dalle fasi iniziali del processo (compreso il periodo di autorizzazione ove previsto), per ogni "tappa fondamentale" del progetto (es. avvio e conclusione iter autorizzativo/lavori civili/ etc.) e a valle della conclusione dello stesso, anche attraverso sperimentazioni pubbliche e interventi di consultazione e verifica ex-post, favorendo ove possibile l'integrazione complementare "di filiera" dei diversi interventi (es. sperimentazione contestuale di mezzi GNL, depositi e installazioni terrestri e soluzioni di rifornimento multiple).



ALLEGATO I QUESTIONARIO

ALLEGATO I.a QUESTIONARIO PER AUTORITÀ

ALLEGATO I.b QUESTIONARIO PER OPERATORI DI SETTORE

ALLEGATO I.c QUESTIONARIO PER PUBBLICO GENERALE

ALLEGATO I.d QUESTIONARIO PER LA STAMPA

ALLEGATO II INTERVISTE

ALLEGATO III QUESTIONARIO DI VALUTAZIONE

ALLEGATO IV STAMPA LOCALE GENERALE_ELENCO