

Nuove Connessioni Transfrontaliere per la Mobilità Unitaria e Sostenibile delle persone

NECTEMUS

Componente T2 Sviluppo di strategie

Attività T2.1 Metodologia e coordinamento

Prodotto T2.1.1 Metodologia per l'elaborazione degli studi e del Piano d'Azione Congiunto

v1.9
Gennaio 2019

0. Il contesto del progetto NECTEMUS	3
0.1 La Componente T1: Capitalizzazione delle esperienze precedenti	4
0.2 La Componente T2 : Sviluppo di Strategie	4
0.3 La Componente T3: Trasferibilità dei risultati	7
0.4 Il ruolo dei partner nel progetto NECTEMUS	7
1. Gli obiettivi del Piano d’Azione Congiunto NECTEMUS	8
2. Inquadramento del processo di elaborazione del PdAC NECTEMUS	9
2.1 I 4 principi guida	9
2.2 L'obiettivo: il "Single Window System" applicato al trasporto di passeggeri nella zona di cooperazione INTERREG Marittimo	11
2.3 La transnazionalità/trasferibilità	12
2.4 Prerequisito 1: Scenari di azione	12
2.5 Prerequisito 2: le integrazioni necessarie	13
2.6 Gruppi di lavoro locali / Inquadramento transnazionale	13
3. Mobilitazione degli stakeholders per lo sviluppo del PdAC NECTEMUS	15
3.1 Le 3 tipologie/famiglie di stakeholders	15
3.2 La metodologia di mobilitazione e coinvolgimento degli stakeholder	16
3.3 Gli strumenti proposti	17
3.3.1 La tabella	17
3.3.2 La matrice influenza / interesse	18
3.3.3 L’analisi delle persone e delle reti	19
3.3.4 Il piano di coinvolgimento degli stakeholder	21
3.4 Proposte per il coinvolgimento degli stakeholder	22
3.4.1 Tappa 0 (preliminare): identificare gli stakeholder	22
3.4.2 Tappa 1: stimolare gli stakeholders	22
3.4.3 Tappa 2: co-definire gli scenari	22
3.4.3 Tappa 3: co-elaborare il Piano d’Azione Congiunto	23
4. La struttura del PdAC NECTEMUS	24
4.1 La tipologia di interventi / link con studio sugli strumenti di finanziamento (T 2.2.3)	24
4.2 Il modello di “Scheda Intervento”	25

4.3 Indicatori comuni	27
4.4 Il cronoprogramma	27
4.5 Una visione sintetica dei budget	27
5. Calendario ricapitolativo del processo di implementazione	28

0. Il contesto del progetto NECTEMUS

Il Progetto NECTEMUS “Nuove Connessioni Transfrontaliere per la Mobilità Unitaria e Sostenibile delle persone” è cofinanziato dal Programma INTERREG Marittimo 2014-2020 e mira allo sviluppo di un Piano d'Azione Congiunto per identificare e superare le problematiche nelle interconnessioni del trasporto marittimo dei passeggeri della zona di cooperazione, in particolare tra i porti del continente e le due isole: Sardegna e Corsica.

Il Piano d'Azione Congiunto permetterà di identificare gli interventi infrastrutturali e infostrutturali necessari al miglioramento della connettività del trasporto dei passeggeri, in stretta relazione con quello delle merci, a livello di nodi portuali secondari e terziari della rete RTE-T.

Il Piano d'Azione Congiunto impatterà in maniera positiva sull'organizzazione e sulla pianificazione di interventi transfrontalieri in favore della mobilità dei passeggeri, grazie alla realizzazione di studi congiunti, alla definizione di priorità transfrontaliere e clusterizzate in base alla fattibilità dei singoli interventi.

I prodotti di NECTEMUS costituiranno inoltre uno strumento a supporto dei decision-makers, soprattutto (ma non limitatamente) per quanto riguarda gli investimenti da porre in essere, tenendo conto delle iniziative già in corso e dei risultati ottenuti nel quadro della programmazione 2007-2013.

Il progetto permetterà di sistematizzare le conoscenze già disponibili e di apportare valore aggiunto reale ed innovativo per i territori. Infatti le potenzialità e le priorità identificate all'interno del Piano d'Azione Congiunto saranno rese disponibili attraverso un cruscotto di interventi che ne illustra la fattibilità e l'impatto sulla mobilità dei passeggeri a livello transfrontaliero. A beneficiarne saranno tutti gli attori chiave nel settore trasporto dei passeggeri, soprattutto quelli dei nodi portuali.

NECTEMUS rappresenta il progetto gemello di CIRCUMVECTIO, di cui la Regione Liguria è capofila e che si focalizza sul trasporto delle merci, del quale ne rinforza l'analisi. Il progetto è complementare anche al progetto GEECCT-îles, di cui Ufficio dei Trasporti della Corsica (Office des transports de la Corse) è capofila.

Il capofila del progetto NECTEMUS è la Provincia di Livorno (PROVLI).

Gli altri partner del progetto sono:

1. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (ADSPMTS),
2. La Regione Liguria (RL),
3. La Regione Autonoma della Sardegna (RAS),

4. L'Ufficio dei Trasporti della Corsica (OTC),
5. La Città METropolitana di Toulon Provence Méditerranée (TPM),
6. Il comune di Porto-Vecchio (POVO).

0.1 La Componente T1: Capitalizzazione delle esperienze precedenti

La Regione Liguria è responsabile della Componente T1. La Componente realizza i prodotti seguenti:

- A. **Prodotto T1.1.1: Quadro giuridico e regolamentare relativo al flusso dei passeggeri a livello europeo.** Realizzato da RL, PROVLI, RAS et OTC. Il prodotto costituisce una fotografia delle politiche regionali, di quelle nazionali ed europee.
- B. **Prodotto T1.1.2: Quadro giuridico e regolamentare relativo alle progettualità nei porti al servizio dei flussi di passeggeri.** Realizzato da ADSPMTS, TPM, e i porti convenzionati con RL e RAS. Il prodotto analizza gli aspetti di pianificazione portuale in materia di trasporto passeggeri e l'impatto dei piani di sviluppo sulla mobilità nell'area di Programma
- C. **Prodotto T1.1.3: Quadro giuridico e regolamentare relativo alla pianificazione urbana relativa ai passeggeri.** Realizzato da POVO. Si tratta di una analisi locale basata sulla mobilità a corta distanza dei turisti e dei residenti in un'ottica multimodale. Il prodotto analizza le principali criticità di Porto-Vecchio, esempio tipico, nell'area di cooperazione, di città turistica. Le connessioni porto-aeroporto sono prese in esame.

I prodotti della Componente T1 costituiranno la base di conoscenza per la Componente T2 e saranno completati da una valutazione - effettuata da un gruppo di esperti esterni - e da indicatori di accessibilità intermodale per i passeggeri, aumentando così il quadro delle conoscenze a livello dell'area di cooperazione.

0.2 La Componente T2 : Sviluppo di Strategie

La Métropole TPM è responsabile della Componente T2 ed è assistita dall'Ufficio dei Trasporti della Corsica per ciò che riguarda l'analisi degli strumenti di governance.

La Componente T2 prevede lo sviluppo di un Piano d'Azione Congiunto, che è il prodotto più importante del progetto. Grazie a tre studi di realizzati dai partner di progetto, il Piano d'Azione Congiunto è uno strumento utile per migliorare i

collegamenti transfrontalieri (lato passeggeri) tra i porti continentali e i principali porti insulari e tra questi e gli altri nodi secondari e terziari.

Il Piano d'Azione Congiunto individuerà gli interventi, la tipologia di infrastrutture, gli strumenti info-strutturali e i modelli organizzativi per migliorare l'accessibilità dell'area di cooperazione. Il Piano d'Azione Congiunto tiene conto dell'analisi della criticità e delle infrastrutture già esistenti e mira a creare benefici qualitativi e quantitativi per i passeggeri che utilizzano le connessioni inter e multimodali dell'area di cooperazione.

Il Piano d'Azione Congiunto sarà strutturato in due parti. Una parte analitica e quantitativa (basata sui flussi di passeggeri e sulla composizione della domanda di traffico, grazie ai dati ed alle basi di conoscenza già disponibili attraverso altri progetti) e una parte descrittiva per l'identificazione delle strozzature che impediscono la continuità tra i vari nodi TEN-T. La parte descrittiva integrerà, inoltre, gli strumenti di cooperazione interregionale e sovranazionale disponibili per aumentare l'accessibilità inter e multimodale.

Questa Componente creerà sinergie con gli studi effettuati all'interno del progetto GEECCTT-iles (per la continuità territoriale tra le due isole del Tirreno) e con gli studi relativi alle merci effettuati all'interno del progetto CIRCUMVECTIO. Ciò in vista di una sinergia futura tra gli strumenti di governance, i sistemi di trasporto intelligente (ITS) e le infrastrutture in grado di migliorare la connettività dei nodi.

Le attività e i prodotti della Componente T2

La Componente T2 comprende due attività.

L'Attività T2.1 "Metodologia e coordinamento" consiste nello stabilire la metodologia e coordinare gli studi della componente. Dà origine a un prodotto:

- A. Prodotto T2.1.1: Metodologia di coordinamento degli studi

L'Attività T2.2 "Strategia per la connessione con i nodi della rete TEN-T". L'attività consiste nell'elaborazione di studi preliminari e nella redazione del Piano d'Azione Congiunto. E' suddivisa in 4 sotto-attività:

- Attività T2.2.1: identificazione priorità di intervento infrastrutturali e servizi nella zona transfrontaliera per la mobilità dei passeggeri. Questa attività fornirà un quadro generale delle misure volte a migliorare la sostenibilità e l'efficienza delle connessioni passeggeri nella regione transfrontaliera.

L'attività si basa sui prodotti T1.1.2 e T1.2.3 della componente T1 e sul prodotto T2.2.3 della componente T2 del progetto.

- Attività T2.2.2: identificazione dei meccanismi di finanziamento. Il progetto fornirà una panoramica completa delle modalità di finanziamento e della sostenibilità economica a medio e lungo termine delle soluzioni, proposte attraverso uno studio condotto da ADSPMTS. Questa attività si basa sui prodotti T1.1.1 e T2.2.3.
- Attività T2.2.3: Piano d'Azione Congiunto. Il Piano d'Azione Congiunto include la strategia per migliorare i collegamenti passeggeri tra i nodi secondari e terziari della zona di cooperazione, con il contributo di tutti i partner, sotto il coordinamento di Métropole TPM.

L'attività T2.2 produce 4 prodotti:

- A. Prodotto T2.2.2: Studio sull'integrazione dei sistemi di trasporto locali e transfrontalieri. Lo studio considera l'opportunità derivante da una maggiore integrazione dei nodi come parte dell'offerta di trasporto pubblico per i passeggeri. Comprenderà un'analisi dei requisiti della domanda e dell'offerta di servizi ICT. Questo prodotto fornirà un quadro analitico completo per migliorare lo sviluppo sostenibile e i collegamenti efficaci per i passeggeri nell'area transfrontaliera (prodotto da PROVLI).
- B. Prodotto T2.2.3: Studio sulle opportunità di finanziamento degli interventi. Lo studio metterà in evidenza i principali canali di finanziamento per l'introduzione di nuovi servizi o per interventi infrastrutturali, anche su piccola scala, in favore dei passeggeri. (prodotto da ADSPMTS).
- C. Prodotto T2.2.4: Studio sulla criticità infrastrutturale del servizio. Lo studio analizzerà le principali caratteristiche delle infrastrutture di trasporto, in particolare quelle dei porti e i relativi servizi offerti ai passeggeri. Saranno evidenziate la criticità, soprattutto in termini di mancati collegamenti (prodotto da RAS e RL).
- D. Prodotto T2.2.5: Piano d'Azione Congiunto. Il Piano d'Azione Congiunto (basato sui tre studi preliminari condotti di PROVLI, ADSPMTS e RAS e RL) proporrà una programmazione congiunta di soluzioni per la mobilità transfrontaliera dei passeggeri. Illustrerà gli interventi che saranno oggetto della cooperazione. Comprenderà la strategia per migliorare le connessioni tra i nodi secondari e terziari dell'area di cooperazione (prodotto da Métropole TPM, in collaborazione con l'OTC, per quanto riguarda gli strumenti di governance).

Per la realizzazione dei prodotti di cui sopra, ciascun partner del progetto NECTEMUS contribuisce, sulla base delle competenze istituzionali di ciascuno.

0.3 La Componente T3: Trasferibilità dei risultati

La Regione Autonoma della Sardegna è responsabile per la componente T3 che produrrà:

- Prodotto T3.1.1 : Cruscotto degli interventi trasferibili. Il cruscotto degli interventi illustra gli interventi proposti nel Piano d'Azione Congiunto, evidenziandone la pertinenza per l'intera zona di cooperazione e clusterizzati per grado di maturità, priorità e fattibilità. Il cruscotto degli interventi evidenzia la potenziale trasferibilità degli interventi, sulla base di indicatori oggettivi e misurabili che descrivono la fattibilità delle misure nelle diversi territori coinvolti.

0.4 Il ruolo dei partner nel progetto NECTEMUS

Il ruolo dei partner all'interno del progetto NECTEMUS è precisato all'interno del formulario:

- La Métropole Toulon Provence Méditerranée è responsabile della componente T2, grazie al ruolo strategico che svolge sul proprio territorio, soprattutto riguardo alle infrastrutture (Infatti sul proprio territorio ci sono importanti porti e due corridoi di trasporto transeuropei cruciali per l'intera area di cooperazione INTERREG Marittimo
- La Provincia di Livorno (PROVLI) è responsabile della realizzazione dello studio sull'integrazione dei sistemi di trasporto locali e transfrontalieri (Prodotto T2.2.2).
- L'Autorità Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (ADSPMTS) è responsabile dello sviluppo dello studio sulle opportunità di finanziamento degli interventi (Prodotto T2.2.3).
- La Regione Autonoma della Sardegna (RAS) e la Regione Liguria (RL) sono responsabili della realizzazione dello studio sulla criticità infrastrutturale del servizio (Prodotto T2.2.4).
- La Métropole Toulon Provence Méditerranée è responsabile dell'elaborazione del Piano d'Azione Congiunto (Prodotto T.2.2.5), in collaborazione con l'Office des transports de la Corse (OTC), per ciò che concerne la governance.

Ogni prodotto deve essere fornito nella sua versione finale nelle due lingue ufficiali del Programma (Italiano e Francese).

1. Gli obiettivi del Piano d'Azione Congiunto NECTEMUS

Come accennato in precedenza, la componente T2 prevede l'elaborazione del Piano d'Azione Congiunto. Si tratta di uno strumento che migliorerà la connettività transfrontaliera (lato passeggeri) tra i porti continentali, i porti delle isole (Sardegna e Corsica) e nodi secondari e terziari. Il Piano d'Azione Congiunto si baserà sia sull'analisi delle situazioni dei porti e dell'area di cooperazione (come esposta nei prodotti della T1), sia sui tre studi preliminari (prodotti nella T2).

I tre studi preliminari sono:

- A. Studio sull'integrazione dei sistemi di trasporto locali e transfrontalieri (Prodotto T2.2.2), PROVLI.
- B. Studio sulle opportunità di finanziamento degli interventi (Prodotto T2.2.3), ADSPMTS.
- C. Studio sulla criticità infrastrutturale del servizio (Prodotto T2.2.4), RAS e RL.

Questi tre studi sono condotti su una scala transfrontaliera: espongono e analizzano le questioni sollevate in tutti i territori partner del progetto NECTEMUS per delineare gli assi di una strategia di intervento comune e identificare una serie di tracce di intervento congiunte all'origine del Piano d'Azione Congiunto.

Il Piano d'Azione Congiunto consentirà di identificare gli interventi infrastrutturali, infostrutturali e organizzativi per migliorare l'accessibilità.

La Métropole Toulon Provence Méditerranée è responsabile della componente T2, grazie al ruolo strategico che svolge sul proprio territorio, soprattutto riguardo alle infrastrutture (Infatti sul proprio territorio ci sono importanti porti e due corridoi di trasporto transeuropei cruciali per l'intera area di cooperazione INTERREG Marittimo. La Métropole Toulon Provence Méditerranée è responsabile dell'elaborazione del Piano d'Azione Congiunto (Prodotto T.2.2.5), in collaborazione con l'Office des transports de la Corse (OTC), per ciò che concerne la governance.

2. Inquadramento del processo di elaborazione del PdAC NECTEMUS

Poiché il Piano d'Azione Congiunto (PdAC) si basa sul contributo di tutti i partner e deve contenere sia interventi di livello locale che transfrontaliero, di seguito formuliamo una proposta di inquadramento che deve essere condiviso e approvato da tutti i partner prima dell'avvio del processo di elaborazione del PdAC.

Si tratta di trovare una sintesi per quanto riguarda: a) l'obiettivo generale del Piano d'Azione Congiunto; b) i principi generali sui quali basare l'elaborazione (in riferimento agli orientamenti del progetto NECTEMUS); c) sulle fasi preliminari all'elaborazione del Piano d'Azione Congiunto, in quanto il processo deve basarsi sui bisogni identificati negli studi condotti all'interno della componente T1 e della componente T2.

2.1 I 4 principi guida

Proponiamo di riaffermare qui i principi guida per lo sviluppo del Piano d'Azione Congiunto del progetto NECTEMUS. Questi principi dovrebbero costituire la base dell'intero processo di sviluppo e attuazione del Piano d'Azione Congiunto. Sono in gran parte ispirati agli obiettivi dichiarati all'inizio del progetto.

1. Complementarità con i progetti di cooperazione NECTEMUS / GEECCTT-Îles / CIRCUMVECTIO

Il principio è di promuovere all'interno del piano d'azione congiunto NECTEMUS sinergie con gli altri 2 progetti, in termini di metodi, definizione di interventi, strumenti di monitoraggio, etc in maniera tale da contribuire all'obiettivo Singol Window Passengers a 15 anni. Alcuni interventi possono essere gestiti congiuntamente. Per quanto possibile, gli interventi previste in NECTEMUS propongono collegamenti con gli orientamenti dei progetti GEECCTT-Îles e CIRCUMVECTIO. Il format per le tipologie di intervento (fornito nella parte 4 del presente documento) rispetta questo principio.

2. Continuità - coesione territoriale

Il Piano d'Azione Congiunto mira sia a migliorare la fluidità e la qualità del trasporto passeggeri tra i porti della zona di cooperazione, sia a rafforzare, per ciascun porto, la qualità e la fluidità dei servizi tra l'area portuale e il territorio servito (entroterra). A tale riguardo, lo studio di Porto-Vecchio deve ispirare fortemente tutte le parti interessate nella definizione del Piano d'Azione Congiunto. Infatti, il Piano d'Azione

Congiunto contiene azioni che possono essere intrapresi a livello territoriale e/o a livello di area di cooperazione, con il coinvolgimento dei partner del progetto NECTEMUS e dei rispettivi stakeholders territoriali. Tuttavia, il Piano d'Azione Congiunto può anche evidenziare raccomandazioni o leve di intervento a livello regionale o sovragiungione che possono rafforzare la continuità territoriale e la fluidità del traffico.

3. Alleanze strategiche e multi-partnership

Gli interventi previste non possono essere basate solamente sulla capacità di attuazione dei partner del progetto. Il Piano d'Azione Congiunto deve essere concepito attraverso un approccio multistakeholder che consenta sia di integrare gli interventi svolte da altre organizzazioni non coinvolte nel progetto (ad es. Comuni, autorità regionali, società di trasporti, etc), sia di strutturare partenariati operativi specifici per ogni azione, così da migliorarne la portata e l'efficacia. Il metodo illustrato di seguito mira a identificare e mobilitare gli stakeholders per ciascuno dei territori coinvolto nel progetto.

4. Non focalizzarsi esclusivamente sulle infrastrutture

Aumentare la fluidità del trasporto passeggeri nella Zona di cooperazione rischia di portare a una serie di miglioramenti infrastrutturali coordinati tra i partner del progetto, sia locali che transnazionali. Tuttavia, sembra che i miglioramenti della connettività mirati si basino anche su interventi coordinati in termini di monitoraggio e trasferimento dei dati dei passeggeri, coordinamento delle politiche pubbliche, criteri / standard condivisi per migliorare la qualità delle offerte di trasporto, coordinamento delle comunicazioni. Questo è il motivo per cui proponiamo di seguito una tipologia di azioni che consentiranno loro di essere raggruppate da importanti famiglie di intervento e faciliteranno anche l'identificazione degli strumenti finanziari che possono essere mobilitati (vedi Prodotto T 2.2.3).

2.2 L'obiettivo: il "Single Window System" applicato al trasporto di passeggeri nella zona di cooperazione INTERREG Marittimo

NECTEMUS mira a favorire un sistema di trasporto passeggeri all'interno della zona di cooperazione transfrontaliera che risulti fluido e che superi le strozzature, che ottimizzi il potenziale dell'intermodalità e riduca al minimo i tempi di trasbordo, e, più in generale, che contribuisca a migliorare la qualità e quantità dei trasporti marittimi.

A lungo termine, il progetto deve portare a un'ottimizzazione operativa integrata che si avvicini sempre di più al modello Single Window System così come è attualmente applicato al trasporto di merci: a) standard comuni per la qualità della ricezione; b) un singolo circuito centralizzato e interconnesso per tutti i tipi di procedure (registrazione dei dati dei passeggeri e formalità amministrative relative ai diritti di esecuzione, tenendo conto delle esigenze particolari - ad esempio disabilità, trasporto bagagli, viaggiatori minori ... - in tutte le fasi del viaggio); c) un circuito di informazione passeggeri interconnesso che consente l'aggiornamento in tempo reale; d) il coordinamento della gestione delle crisi e gli eventi imprevisti (cancellazioni, maltempo), e) il riadattamento delle interconnessioni locali alle interruzioni del servizio in tempo reale, etc.

In breve, lo "sportello unico per il passeggero" significa un'interfaccia unica per l'area transfrontaliera INTERREG Marittimo, che consente al passeggero di coprire tutte le esigenze operative e informative prima, durante e dopo il viaggio.

Questo funzionamento ottimale è l'obiettivo finale di tutti gli interventi previste nel Piano d'Azione Congiunto e potrebbe anche essere oggetto di un futuro progetto di cooperazione volto all'elaborazione di una vera strategia comune e gestione integrata dei flussi di passeggeri attraverso un gruppo comune di operatori e gestione congiunta (sul principio ad esempio del Gruppo europeo di interesse economico previsto in GEECCTT-Îles).

L'obiettivo finale è:

1. che il passeggero riceva lo stesso trattamento a prescindere dal porto di entrata e dal porto di uscita,
2. che la qualità del supporto e dell'interconnessione è la stessa indipendentemente dal porto,
3. che le informazioni relative al suo trasporto (personale o amministrativo) siano registrate in un unico punto e seguano tutto il suo viaggio.

2.3 La transnazionalità/trasferibilità

Il progetto NECTEMUS mira a stabilire un Piano d'Azione Congiunto, ossia derivante dalla cooperazione transnazionale e dalla capitalizzazione collettiva.

A tale riguardo, si raccomanda di concentrarsi il più possibile su interventi di interesse comune, basate sull'attuazione coordinata tra operatori. Mentre gli interventi di interesse locale sono ovviamente necessarie per migliorare globalmente la qualità dei servizi e il sostegno ai flussi di passeggeri, questi interventi dovrebbero poter essere raggruppate quando sono previste congiuntamente in più territori, o devono essere accompagnato da un miglioramento del loro carattere trasferibile al fine di beneficiare altri partner, se necessario.

Questa trasferibilità può essere operativa, metodologica, di governance, etc. Ci riferiamo in particolare al modo al modello di di trasferibilità già evidenziato nel quadro dello studio T1.1.3 condotto dal Comune di Porto Vecchio.

Questa disposizione rafforzerà il vero quadro comune del Piano d'Azione e contribuirà a soddisfare le aspettative dell'AdG e della Commissione europea in merito ai reali benefici della cooperazione transfrontaliera.

2.4 Prerequisito 1: Scenari di azione

Riteniamo che uno dei prerequisiti per l'elaborazione del Piano d'Azione Congiunto debba essere la condivisione di una analisi condivisa dei punti di forza e di debolezza, degli obiettivi e delle esigenze comuni ai partner e ai territori coinvolti. Questa analisi condivisa e collettiva, che porterebbe allo sviluppo di una vera strategia di sviluppo condivisa, può essere stabilita sia a livello locale che a livello del partenariato transnazionale (attraverso il comitato di pilotaggio o i gruppi di discussione paralleli).

All'interno del comitato di pilotaggio, questa diagnosi condivisa sarà in parte basata su una sintesi collettiva dei diversi risultati prodotti (vedi la prossima sezione) che metterà in evidenza elementi di analisi comuni e consentirà di identificare alcune piste strategiche comuni e azioni congiunti. Questo lavoro di sintesi e di analisi sarà realizzato dalla società di consulenza incaricata da TPM nel mese di gennaio 2019.

Per quanto riguarda la mobilitazione degli stakeholders e la loro capacità di partecipare allo sviluppo di una visione strategica condivisa a livello di ciascun territorio partner, questo documento propone i seguenti metodi di consultazione secondo un dispositivo che consente sia per mobilitarli nell'elaborazione di questa strategia condivisa a livello del territorio e degli scenari di sviluppo a medio termine, sia per mobilitarli nell'elaborazione dei singoli interventi contenuti nel Piano d'Azione Congiunto.

2.5 Prerequisito 2: le integrazioni necessarie

L'analisi di tutti i prodotti sviluppati nell'ambito del progetto fino ad oggi, rivela le seguenti osservazioni:

- Sebbene gli studi della componente T1 contengano una grande quantità di informazioni e dati quantitativi e qualitativi per l'analisi dello stato dell'arte, questi sono per lo più legati ai singoli contesti territoriali. Questo è il motivo per cui, come precedentemente affermato, è prevista:
 - a. l'elaborazione di relazioni sintetiche dei vari prodotti sviluppati nella componente T1 al fine di identificare più chiaramente le possibili linee di azione. Questo lavoro sarà svolto dal fornitore di servizi incaricato da TPM e comunicato ai partner alla fine di gennaio 2019.
 - b. la condivisione dei risultati degli studi condotti all'interno della componente T1. Appena sviluppate le sintesi, TPM con il supporto della società incaricata, identificherà le piste di azione condivise o collettive.
- Per quanto riguarda gli studi relativi alla componente T2, prima dell'elaborazione del Piano d'Azione Congiunto, dovrebbero portare ad un'identificazione diretta delle piste di azione a livello locale e transnazionale. Di conseguenza, si propone:
 - a. Che lo studio T2.2.2 sulle interconnessioni dei flussi passeggeri si concluda con una matrice analitica dei punti deboli e delle sfide a livello territoriale e transnazionale e identifichi in modo sintetico le esigenze di intervento.
 - b. Che lo studio T2.2.4 sulla criticità delle infrastrutture, che è attualmente molto sintetico e utile per l'animazione di incontri con gli stakeholders e per la diagnosi condivisa, evidenzi anche più chiaramente le questioni / esigenze di intervento su tutti regioni e la loro quantificazione con indicatori e parametri utili per il follow-up successivo del PdAC.
 - c. Che lo studio T2.2.3 sugli strumenti di finanziamento faccia riferimento diretto sia ai percorsi di intervento identificati in T2.2.2 che nel T2.2.4 e alla tipologia di interventi come descritto di seguito, al fine di renderlo strettamente operativo.

2.6 Gruppi di lavoro locali / Inquadramento transnazionale

La metodologia presentata nella parte 3 permetterà l'identificazione e la mobilitazione degli stakeholders che intervengono nella gestione dei flussi di passeggeri a livello portuale e li integrerà in un processo di riflessione strategica e di

co-sviluppo del Piano d'Azione Congiunto. Questa metodologia consentirà di costituire, in ciascun territorio, un gruppo di lavoro locale in grado di contribuire allo sviluppo del Piano d'Azione Congiunto..

Tuttavia, se vogliamo evitare di moltiplicare gli interventi a livello locale e mantenere l'obiettivo di un vero Piano d'Azione Congiunto di livello Transnazionale , è necessario mantenere parallelamente una dinamica di scambio e cooperazione a livello di partenariato, tale da permettere di condividere, convalidare e se necessario duplicare le proposte di azione appena elaborate.

TPM solleverà regolarmente, tramite conference call o Skype, o tramite e-mail, un processo di mobilitazione trasversale all'interno del comitato di pilotaggio, al fine di condividere i progressi del processo di elaborazione, per confrontare gli interventi in corso, e per identificare piste di azione comune da rendere oggetto di discussione. Questo lavoro di coordinamento garantirà inoltre il rispetto del processo e dei tempi definiti.

Alla fine del processo, nella primavera del 2019, si propone di destinare una parte significativa del comitato di pilotaggio alla convalida e alla validazione complessiva del Piano d'Azione Congiunto.

3. Mobilitazione degli stakeholders per lo sviluppo del PdAC NECTEMUS

3.1 Le 3 tipologie/famiglie di stakeholders

Per ciascuno dei sistemi, identifichiamo 3 famiglie di stakeholders da coinvolgere nel processo di elaborazione del PdAC. Proponiamo che ciascun partner contribuisca all'individuazione degli stakeholder sul proprio territorio sulla base di questa tipologia comune, adattata a qualsiasi contesto organizzativo e normativo:

1. Gli attori che si occupano della **regolamentazione**: organizzazione e sviluppo dei porti / autorità di trasporto / autorità di pianificazione
 - a. Enti pubblici territoriali
 - b. Servizi statali
 - c. porti
 - d. Camere di commercio

2. Gli attori che si occupano di strutturare l'**offerta** (con o senza delegazioni di servizio pubblico)
 - a. operatori del servizio marittimo
 - b. operatori terrestri locali, regionali o nazionali
 - c. operatori del servizio aereo
 - d. operatori portuali di ricezione (uffici turistici, servizi di accoglienza, etc)

3. Gli attori della **domanda**
 - a. associazioni di utenti
 - b. cittadini / residenti
 - c. utenti

3.2 La metodologia di mobilitazione e coinvolgimento degli stakeholder

Ogni progetto / programma genera impatti sulle attività dei vari stakeholder.

Questi impatti sono diversi in ordine e portata: diretti o indiretti, positivi o negativi, potenziali o reali. Se "nessuna istituzione è un'isola", significa che mantenere le relazioni con gli stakeholder è una delle attività chiave da mettere in atto. Più concretamente, riteniamo che il mantenimento delle relazioni con le persone / i professionisti che lavorano nelle istituzioni "interessate" sia un'attività essenziale.

La proposta metodologica si basa in particolare su modelli metodologici sperimentati a livello internazionale, in particolare lo Stakeholder Engagement Standard (AA1000SES)¹, adattato alle esigenze del progetto NECTEMUS. Lo Stakeholder Engagement Standard (AA1000SES) prevede:

- A. Avviare un processo di dialogo e comunicazione interattiva con le parti interessate
- B. Controllare le aspettative / esigenze e definire le traiettorie di sviluppo
- C. Essere disponibile per integrare le aspettative più rilevanti
- D. Attuare iniziative per fornire risposte concrete

La metodologia proposta si struttura in 2 sezioni, 4 fasi e utilizza 4 strumenti:

Sezioni	Fasi	Obiettivi	Strumenti
Pianificazione	Fase 1	Identificare gli stakeholder	La tabella
	Fase 2	Identifica il posizionamento di ogni stakeholder	La matrice potere / interesse
	Fase 3	Identificare le persone / i professionisti che lavorano nelle istituzioni stakeholders	Analisi di persone e delle reti
Attuazione del piano di coinvolgimento degli stakeholder	Fase 4	Determinare le azioni appropriate Coinvolgere gli stakeholders in processi di co-definizione (scenari e PdAC)	<ul style="list-style-type: none"> - Interviste e incontri bilaterali - Focus groups - Seminari strategici e tematici - Seminari strategici multistakeholders

¹ https://www.accountability.org/wp-content/uploads/2016/10/AA1000SES_2015.pdf

3.3 Gli strumenti proposti

3.3.1 La tabella

L'identificazione degli stakeholders è un'attività molto importante. Questo passaggio si basa sull'utilizzo di una tabella in cui sono contenute le seguenti informazioni:

- Nome e acronimo dell'organizzazione: per identificare con precisione lo stakeholder
- Tipologia di organizzazione: per identificare la tipologia di organizzazione, in particolare: compresi gli operatori di trasporto passeggeri, marittimi e terrestri; Autorità locali; Autorità portuali; Associazioni di utenti di trasporti pubblici; etc
- Principali aree di attività: per comprendere appieno il ruolo e la legittimità di ogni stakeholder
- Livello di attività: per identificare la scala di azione dello stakeholder, in particolare locale; regionale; interregionale; transfrontaliera; nazionale; Europea.
- Tipologia/famiglia: identificare a quale delle tre tipologie / famiglie di stakeholders appartenga, in particolare: attore della regolamentazione; attore della domanda; attore dell'offerta
- Tipo di coinvolgimento nel processo di definizione del PdAC: identificare il posizionamento dello stakeholder secondo gli obiettivi del PdAC NECTEMUS
- Livello di impatto per / sul PdAC: per identificare il livello di impatto di ciascuno stakeholder interessato al progetto (livello basso / medio / alto)

Qui sotto un esempio di tabella riempita:

Nome e acronimo dell'organizzazione	Tipologia di organizzazione	Principali aree di attività	Livello di attività	Tipologia/famiglia	Tipo di coinvolgimento nel processo di definizione del PdAC	Livello di impatto
Corsica Ferries	operatore marittimo	Trasporto passeggeri e merci	Interregionale; Transfrontaliero	Attore dell'offerta	Importante	maggiore
Camera di Commercio del Var (CCIV)	Autorità Portuale	Gestione porto	Locale; regionale	Attore della regolamentazione	Importante	maggiore

3.3.2 La matrice influenza / interesse

E' utile per comprendere il livello di influenza / potenza, la capacità della rete e il livello di interesse di ciascun stakeholder.

La matrice si basa sui dati inseriti nella "tabella", in particolare nella sezione "Livello di impatto".

È uno strumento utile per visualizzare il posizionamento di ciascuno stakeholder.

Nella matrice potere / interesse, 4 schede sono identificate in base a diversi livelli di influenza e interesse.



A seconda del posizionamento di ciascun stakeholder, differenti azioni devono essere implementate.

Gli stakeholder con **elevata influenza/potere e alto interesse** sono considerate "**parti interessate naturali**". La collaborazione con questi stakeholder è quindi essenziale per garantire il loro supporto durante tutto il processo / progetto. Le azioni da impostare sono del tipo "**Engage**".

Gli stakeholder con **grande influenza/potere e basso interesse** non sono particolarmente interessati al processo / progetto, ma il loro alto livello di potere può portarli ad intervenire e opporvisi. Le azioni da attuare appartengono al tipo "**Mantenere Soddisfatti**", vale a dire identificare e soddisfare i loro bisogni specifici.

Può anche essere un modo per sviluppare il loro livello di interesse sulla tematica, evitando conflitti futuri.

Gli stakeholders con **poca influenza/potere ma con alto interesse** attribuiscono grande importanza al successo del processo / progetto e quindi desiderano essere informate dei suoi progressi. Le azioni da mettere in atto sono del tipo "**Mantenere Informato**". Allo stesso tempo, essere in relazione con questi stakeholder può essere utile nel caso ottenga più influenza.

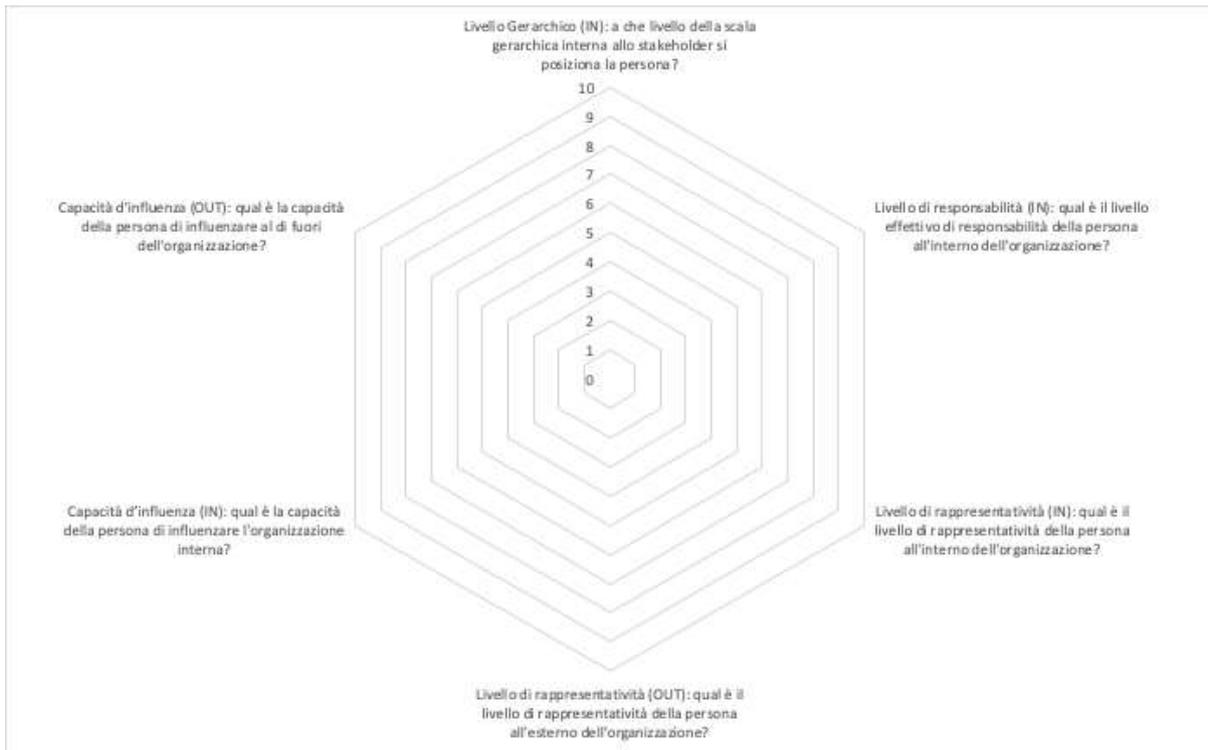
Gli stakeholders con **scarsa influenza/potere e scarso interesse** danno poca importanza al successo del processo / progetto e non hanno un'influenza speciale sul raggiungimento degli obiettivi. Le azioni da attuare sono del tipo "**Osservare**", il che significa che occorre prestare attenzione a posizionarle nel caso in cui i loro livelli di potere e / o interesse aumentino.

3.3.3 L'analisi delle persone e delle reti

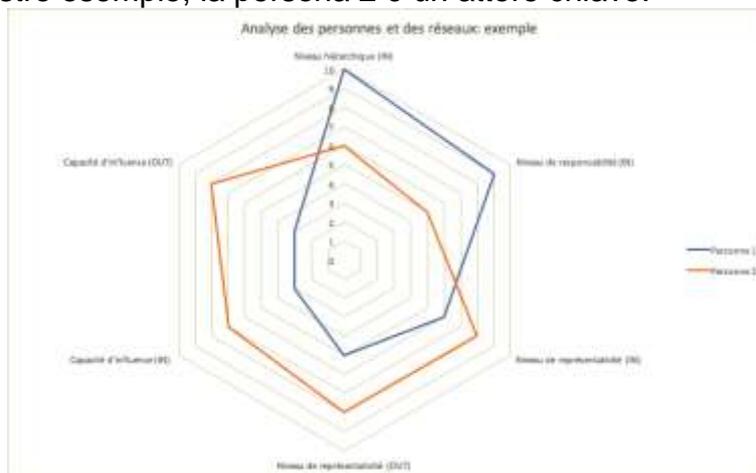
Una volta identificati gli stakeholder e il loro posizionamento rispetto al progetto, è necessario condurre un'analisi delle persone che lavorano nell'istituzione "stakeholder" e le loro reti.

Per l'analisi delle caratteristiche delle persone, è possibile utilizzare una mappa radar, considerando i 6 elementi seguenti:

1. **Livello Gerarchico (IN)**: a che livello della scala gerarchica interna allo stakeholder si posiziona la persona?
2. **Livello di responsabilità (IN)**: qual è il livello effettivo di responsabilità della persona all'interno dell'organizzazione?
3. **Livello di rappresentatività (IN)**: qual è il livello di rappresentatività della persona all'interno dell'organizzazione?
4. **Livello di rappresentatività (OUT)**: qual è il livello di rappresentatività della persona all'esterno dell'organizzazione?
5. **Capacità d'influenza (IN)**: qual è la capacità della persona di influenzare l'organizzazione interna?
6. **Capacità d'influenza (OUT)**: qual è la capacità della persona di influenzare al di fuori dell'organizzazione?



Ogni elemento è classificato in punti tra 0 e 10. Nell'illustrazione seguente, viene mostrato un esempio di utilizzo dell'analisi. La persona 1 ha un livello gerarchico molto alto ma un basso livello di rappresentatività esterna e quindi una più debole capacità di influenza a livello interno ed esterno. La persona 2 si posiziona nel mezzo della scala gerarchica ma ha un ottimo livello di rappresentatività interna ed esterna. Nel nostro esempio, la persona 2 è un attore chiave.



3.3.4 Il piano di coinvolgimento degli stakeholder

Il Piano di coinvolgimento degli stakeholder è uno strumento per identificare e mobilitare tutti gli individui, i gruppi e le istituzioni interessati dal progetto.

Viene impostato in base alle azioni / strumenti pianificati come parte del piano di comunicazione del progetto NECTEMUS.

Per costruire il piano, vengono utilizzati gli strumenti descritti nella seguente tabella.

Modalità	Caratteristiche	Valore aggiunto	Tipologia / famiglia
Interviste e incontri bilaterali	Da riservare alle persone con un alto "livello gerarchico" e di capacità di influenza (IN e OUT): opinion leader, rappresentanti di organizzazioni, ecc.	Dare uno spazio di espressione "libero" e confidenziale, vale a dire che non è condizionato dagli altri partecipanti	Attori della regolamentazione Attori della domanda
Focus group	Piccoli gruppi (max 15 partecipanti che rispondono a questioni specifiche	Ottenere dei punti di vista creativi o condivisi	Attori dell'offerta
Seminari strategici e tematici	Gruppi di attori tematici su questioni di interesse comune	Trattare problematiche complesse	Attori della regolamentazione Attori della domanda
Seminari strategici multistakeholders	Numerosi gruppi di stakeholders riuniti su tematiche di interesse trasversale	Trattare problematiche complesse che non possono essere trattate da una sola tipologia di attori	Attori della regolamentazione Attori della domanda Attori dell'offerta

3.4 Proposte per il coinvolgimento degli stakeholder

3.4.1 Tappa 0 (preliminare): identificare gli stakeholder

Ciascun partner identifica gli stakeholder del proprio territorio attraverso gli strumenti proposti:

- la tabella per identificarli;
- la matrice influenza / interesse per identificarne il posizionamento;
- l'analisi delle persone e delle reti per identificare le persone chiave da coinvolgere

3.4.2 Tappa 1: stimolare gli stakeholders

Ciascun partner stimolerà l'interesse di ciascuno stakeholders individuato sul proprio territorio.

Un documento esplicativo e un questionario / schema dell'intervista saranno preparati in entrambe le lingue nel gennaio 2019. Ciascun partner invierà il documento quadro e il questionario / schema dell'intervista a ciascuno stakeholder.

3.4.3 Tappa 2: co-definire gli scenari

Sul proprio territorio, ciascun partner organizzerà seminari strategici (tematici e / o multistakeholder) per co-definire gli scenari. I seminari strategici e tematici mirano a coinvolgere gli attori della regolamentazione e quelli della domanda per trattare questioni complesse e problematiche di interesse comune. I seminari strategici multi-stakeholder mirano a coinvolgere gli attori della regolamentazione, gli attori della domanda e quelli dell'offerta su argomenti di interesse trasversale.

Modalità	Caratteristiche	Valore aggiunto	Tipologia / famiglia
Seminari strategici e tematici	Gruppi di attori tematici su questioni di interesse comune	Trattare problematiche complesse	Attori della regolamentazione Attori della domanda
Seminari strategici multistakeholders	Numerosi gruppi di stakeholders riuniti su tematiche di interesse trasversale	Trattare problematiche complesse che non possono essere trattate da una sola tipologia di attori	Attori della regolamentazione Attori della domanda Attori dell'offerta

3.4.3 Tappa 3: co-elaborare il Piano d'Azione Congiunto

Sul proprio territorio, ciascun partner organizzerà momenti di co-elaborazione del Piano d'Azione Congiunto. Quattro modalità sono proposte:

- Le interviste / riunioni bilaterali mirano a coinvolgere gli attori della regolamentazione e della domanda con alto "livello gerarchico" e alta capacità di influenza (IN e OUT), compresi gli opinion leader, i rappresentanti di organizzazioni, ecc. Questa modalità dà origine a una forma di espressione "libera" e confidenziale, vale a dire che non è condizionata da altri partecipanti.
- I focus groups mirano a coinvolgere piccoli gruppi di attori dell'offerta su questioni specifiche. Ciò fornirà punti di vista creativi e / o condivisi.
- I seminari strategici e tematici e i seminari strategici multi-stakeholder sono già stati definiti al punto 3.4.2 al quale si rimanda.

4. La struttura del PdAC NECTEMUS

4.1 La tipologia di interventi / link con studio sugli strumenti di finanziamento (T 2.2.3)

Per rispondere all'obiettivo della diversità dei tipi di interventi previsti, proponiamo una tipologia basata su un doppio criterio:

1. Il collegamento degli interventi proposte a una delle famiglie di stakeholder identificate (attori della regolamentazione / dell'offerta / utenti e attori della domanda)
2. Il collegamento degli interventi proposte ad una delle seguenti tipologie:
 - A. **Misure relative alla governance o alla gestione delle politiche dei trasporti (GP)** - Ex: comitato direttivo transfrontaliero / comitato di collegamento tra gli operatori dei trasporti a livello territoriale
 - B. **Interventi di pianificazione o organizzazione (AO)** - Es: piano di traffico su scala portuale
 - C. **Interventi di monitoraggio / Acquisizione di dati relativi al flusso di passeggeri / servizi ICT collegati al monitoraggio dei flussi (MD)** - Ex: portale integrato per il monitoraggio dei dati dei passeggeri tra la Corsica e la Sardegna / Sistema centralizzato di monitoraggio dei movimenti anche multimodali dei passeggeri
 - D. **Interventi relativi allo sviluppo dei servizi di accoglienza e mobilità (DS)** - Ex: sviluppo di un servizio di taxi o di trasporto bagagli - miglioramento delle tariffe
 - E. **Infrastrutture / Apparecchiature (IE)** - ad es. Infrastrutture stradali o portuali / strutture per disabili
 - F. **Customer satisfaction (CE)** - Es .: sondaggio sulla soddisfazione / portale per la raccolta dei reclami / creazione di comitati di utenti
 - G. **Comunicazione / Informazione / Sensibilizzazione (CI)** - Es .: informazioni in tempo reale - misure per promuovere il trasporto pubblico locale fuori dai porti, etc

Inoltre, ci sembra essenziale che le "schede intervento" facciano riferimento diretto agli strumenti finanziari identificati nel contesto dello studio T2.2.3. Inoltre, questo studio potrebbe essere strutturato tenendo conto della tipologia proposta, almeno per quanto riguarda le 7 famiglie di possibili interventi. Questa modalità di presentazione inquadrerà i dispositivi finanziari e ne consentirà un utilizzo immediatamente operativo durante la fase di implementazione.

4.2 Il modello di “Scheda Intervento”

identificazione / posizionamento	Problemi	Principali risultati su cui si basa l'intervento - in riferimento a studi e scenari di azione
identificazione / posizionamento	Nome intervento	titolo + identificativo (codice o numero)
identificazione / posizionamento	Tipologia d'intervento	<ol style="list-style-type: none"> 1. REGOLAMENTAZIONE <ul style="list-style-type: none"> ● Governance (GP) ● pianificazione o organizzazione (AO) ● monitoraggio / dati flusso / servizi ICT (MD) 2. OFFERTA <ul style="list-style-type: none"> ● sviluppo dei servizi di accoglienza e mobilità (DS) ● Infrastrutture / Apparecchiature (IE) 3. DOMANDA <ul style="list-style-type: none"> ● Customer satisfaction (CE) ● Comunicazione / Informazione / Sensibilizzazione (CI)
identificazione / posizionamento	Relazione con altri intervento	
identificazione / posizionamento	Localizzazione intervento	<ul style="list-style-type: none"> ● Transnazionale / Locale ● Dettagliare il territorio
identificazione / posizionamento	Obiettivo dell' intervento	<ul style="list-style-type: none"> ● Generale ● Operativo
identificazione / posizionamento	Descrizione intervento	
Valutazione	Indicatori di realizzazione	Identificare gli indicatori di realizzazione a partire da una batteria comune
Valutazione	Impatto*	Descrizione dei risultati e degli impatti attesi
Valutazione	Indice di priorità	Da 1 (molto urgente) a 3 (poco urgente)

Implementazione	Governance	<ul style="list-style-type: none"> • cliente • Partner da associare / Ruoli attesi di questi partner nell'azione • Dove applicabile: Validazione / Coordinamento
Implementazione	Cronogramma	<ul style="list-style-type: none"> • Data di avvio prevista • Scomposizione in fasi di lavoro
Implementazione	Budget*	<ul style="list-style-type: none"> • Stima dei costi • Strumenti finanziari disponibili (secondo quelli identificati nel T2.2.3)
Implementazione	Incidenza di natura regolamentare	Elenco dei punti cruciali della regolamentazione da prendere in considerazione per l'attuazione dell'intervento
Implementazione	Condizioni di trasferibilità ad altri territori (se applicabile)	

* = dalle informazioni raccolte presso i partner

4.3 Indicatori comuni

Appena il comitato di pilotaggio valida la metodologia e gli strumenti proposti e sarà avviato il processo di identificazione degli interventi congiunti, una batteria comune di indicatori quantitativi e qualitativi sarà stabilita, in collaborazione con gli esperti esterni incaricati per la valutazione nominati dal capofila e in conformità con le raccomandazioni fornite dal documento metodologico (prodotto M2.4).

Questi indicatori saranno associati a ciascun tipo di intervento, con l'obiettivo di standardizzarne la lettura e rafforzarne gli aspetti condivisi, anche per quanto riguarda il monitoraggio e la valutazione del Piano d'Azione Congiunto.

L'elenco completo degli indicatori sarà allegato al Piano d'Azione Congiunto, come stabilito del formulario NECTEMUS.

4.4 Il cronoprogramma

Ogni "scheda intervento" offre sia una valutazione del grado di priorità per la sua attuazione sia un piano di attuazione. Queste due nozioni ci sembrano indispensabili e complementari.

Il grado di priorità riflette l'ordine in cui gli interventi dovranno essere implementati e sottolinea il fatto che determinati interventi abilitano l'implementazione di altri. Nell'ipotesi di risorse scarse, gli interventi con priorità alta sono da intendersi come prioritari ed abilitanti.

Proponiamo che il grado 1 traduca gli interventi all'orizzonte di 5 anni al massimo, il grado 2 a 10 anni e il grado 3 oltre 10 anni.

Il programma riflette l'organizzazione cronologica dell'attuazione degli interventi: la durata, la divisione in fasi, etc

Al termine del processo di sviluppo, proporremo una tabella riassuntiva delle priorità e delle fasi che verranno filtrate per territorio. Un'altra tabella riassuntiva prenderà in considerazione l'intero Piano d'Azione Congiunto e evidenzierà gli interventi basati sull'implementazione transnazionale e collettiva.

4.5 Una visione sintetica dei budget

Verrà redatta una tabella riassuntiva degli investimenti per partner / tipologia. Fornirà un riepilogo dei budget mobilitati e delle risorse disponibili per ciascun partner. Una sintesi collettiva sarà elaborata alla fine del processo e allegata al Piano d'Azione Congiunto.

5. Calendario ricapitolativo del processo di implementazione

	Gennaio 2019				Febbraio 2019				Marzo 2019				
	04/01/19	11/01/19	18/01/19	25/01/19	01/02/19	08/02/19	15/02/19	22/02/19	01/03/19	08/03/19	15/03/19	22/03/19	29/03/19
Tappa 0	■	■	■										
Tappa 1	■	■	■										
Tappa 2			■	■	■								
Tappa 3			■	■	■								
Tappa 4						■							
Tappa 5							■	■					
Tappa 6									■	■			
Tappa 7											■		
Tappa 8												■	■

Tappa 0	Sintesi, info e dati complementari	18/01/2019
Tappa 1	Identificare gli stakeholder	18/01/2019
Tappa 2	Identificare il posizionamento di ciascun stakeholder	01/02/2019
Tappa 3	Identificare le persone / i professionisti che lavorano nelle organizzazioni "stakeholder"	01/02/2019
Tappa 4	Determinare appropriate azioni di consultazione / mobilitazione Coinvolgere gli stakeholders in processi di co-definizione (scenari e PdAC)	08/02/2019
Tappa 5	Animazione di gruppi di lavoro / seminari / questionari per l'identificazione degli interventi	22/2/2019
Tappa 6	Monitoraggio interno delle attività	01/03/2019 - 08/03/2019
Tappa 7	Validazione / redazione "schede intervento"	15/3/2019
Tappa 8	Condivisione bozza con partenariato e redazione finale	28/3/2019