



P15

# Catalogo degli stakeholder e delle competenze

novembre 2020



Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

## **PROGRAMMA INTERREG DI COOPERAZIONE V-A ITALIA-SVIZZERA**

**ASSE III** - Mobilità integrata e sostenibile

**Obiettivo specifico 3.1** - Miglioramento della mobilità nelle zone transfrontaliere

### **Informazioni sul progetto**

<b>Titolo</b>	Mobilità elettrica per un turismo sostenibile (MOBSTER)
<b>Durata</b>	Marzo 2019 – Aprile 2022 (36 mesi)
<b>Capofila Italia</b>	Eurac Research
<b>Capofila Svizzera</b>	Protoscar SA
<b>Partner di progetto</b>	NEOGY Srl, VCO Trasporti, Comune di Verbania

### **Informazioni sul documento**

<b>Titolo</b>	Catalogo degli stakeholder e delle competenze
<b>Numero WP</b>	WP3
<b>Titolo WP</b>	ANALISI DEL CONTESTO DI ELETTROMOBILITÀ PER IL SETTORE DEL TURISMO DEL TERRITORIO
<b>WP Leader</b>	Protoscar SA
<b>Numero attività</b>	A3.2
<b>Numero prodotto</b>	P15
<b>Data</b>	11/2020
<b>Autori</b>	Silvia Tomasi (Eurac Research), con il contributo di Valentina D'Alonzo (Eurac Research)

***Operazione co-finanziata dall'Unione europea, Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, dallo Stato Italiano, dalla Confederazione elvetica e dai Cantoni nell'ambito del Programma di Cooperazione Interreg V-A Italia-Svizzera.***

## Indice

<b>Sintesi del progetto .....</b>	<b>3</b>
<b>Sintesi del documento .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Mappatura dei portatori di interesse del progetto .....</b>	<b>4</b>
1.1. <i>Obiettivo dell'analisi dei portatori di interesse.....</i>	4
1.2. <i>Definizione di chi sono gli stakeholder all'interno del progetto MOBSTER.....</i>	4
1.3. <i>Portata territoriale dell'analisi.....</i>	5
1.4. <i>Metodologia di analisi.....</i>	5
1.5. <i>Raccolta dei dati.....</i>	6
1.6. <i>Risultati.....</i>	6
1.6.1. <i>Settore di appartenenza.....</i>	7
1.6.2. <i>Ambito del progetto MOBSTER.....</i>	8
1.6.3. <i>Importanza ed influenza.....</i>	8
1.6.4. <i>Potenziali interessi/benefici e avversità/impatti negativi per ogni stakeholder.....</i>	10
<b>2. Status quo della mobilità elettrica nelle aree transfrontaliere.....</b>	<b>10</b>
2.1. <i>Tavolo di lavoro: Strategie di sviluppo delle infrastrutture per la mobilità elettrica .....</i>	11
2.2. <i>Tavolo di lavoro: Dati esistenti per l'atlante del fabbisogno della mobilità elettrica .....</i>	12
<b>Bibliografia .....</b>	<b>14</b>

## Sintesi del progetto

Il progetto **MOBSTER** (Mobilità elettrica per un turismo sostenibile) considera gli strumenti già in uso nell'ambito dell'e-mobility e li applica - in maniera innovativa - alla promozione della mobilità elettrica e del turismo sostenibile nelle località transfrontaliere di Italia e Svizzera.

L'iniziativa coinvolge partner italiani e svizzeri appartenenti alle province Alto Adige, Verbano-Cusio-Ossola e Cantone Ticino, tutte aree dove il turismo riveste un ruolo prioritario.

## Sintesi del documento

All'interno di questa attività abbiamo condotto due diversi studi, utilizzando due diverse metodologie: abbiamo svolto innanzitutto un'analisi dei portatori di interesse dei tre territori del progetto, e sulla base di questa abbiamo poi condotto tre workshop con gli stakeholder locali in ognuno dei tre territori e quindi analizzato le informazioni raccolte durante i tavoli di lavoro. In questo documento verranno presentati metodologia e risultati dell'analisi dei portatori di interessi, e come sono stati organizzati i workshop, e più nello specifico i tavoli di lavoro *"Strategie di sviluppo delle infrastrutture per la mobilità elettrica (auto, bici, navi): dati, posizionamento, scambio esperienze"* e *"Definizione dei parametri e discussione sui dati esistenti per l'atlante di fabbisogno della mobilità elettrica"*. I risultati dell'analisi delle informazioni emerse durante i tavoli di lavoro verranno sintetizzati all'interno del P17 - *Report pattern mobilità turistici*.

## 1. Mappatura dei portatori di interesse del progetto

### 1.1. Obiettivo dell'analisi dei portatori di interesse

L'obiettivo di condurre un'analisi dei portatori di interessi all'interno del progetto MOBSTER è:

- Identificare stakeholders dei 3 territori da invitare ai workshops che sono stati organizzati all'interno del WP3, e nello specifico dell'A3.2, e condividere le *best practices* individuate all'interno dell'A3.1.
- Identificare stakeholder dei 3 territori a cui sono indirizzate le attività del WP4, cioè l'analisi del fabbisogno di servizi turistici legati alla mobilità elettrica
- Identificare le competenze di tali stakeholder negli ambiti tematici del progetto

### 1.2. Definizione di chi sono gli stakeholder all'interno del progetto MOBSTER

Viene considerato stakeholder un gruppo di persone, organizzato o meno, che condividano un interesse comune su una determinata tematica (Grimble & Wellard, 1997), o un singolo. Nel caso del progetto MOBSTER, stakeholder sono considerati coloro che hanno un interesse nelle attività del progetto, o negli ambiti che il progetto tocca. Tali interessi possono essere categorizzati come segue:

- Pianificazione e sviluppo territoriale
- Turismo locale
- Produzione di energia da fonti rinnovabili
- Elettromobilità
- Mobilità locale

Gli stakeholder possono essere caratterizzati a seconda della categoria di appartenenza (Sovacool & Van de Graaf, 2018):

- Settore pubblico: autorità pubblica nazionale, autorità pubblica regionale, autorità pubblica provinciale, autorità pubblica comunale, altro
- Settore privato: azienda (es. produttori/gestori infrastruttura ricarica EV, produttori EV, operatori energetici), associazioni di categoria (associazioni albergatori, organizzazioni turistiche locali), altro
- Società civile: istituti di ricerca, ONG, comitati locali (es. di residenti), altro

### 1.3. Portata territoriale dell'analisi

L'analisi è stata condotta a livello locale, e più nello specifico è volta ad individuare i principali attori d'interesse nell'ambito del turismo e dell'elettromobilità nei tre territori casi studio del progetto: Alto Adige, Ticino e Verbano-Cusio-Ossola. Sono stati anche presi in considerazione potenziali stakeholder che operano nel settore ma non direttamente nei tre territori del progetto.

### 1.4. Metodologia di analisi

E' stato richiesto ai partner del progetto di compilare un template identificando 10 stakeholder del loro territorio, e di caratterizzare questi stakeholder a seconda della loro importanza nel contesto del progetto.

Le seguenti domande possono essere usate come base per l'identificazione dei portatori di interesse nell'ambito del progetto MOBSTER:

- Chi sono i soggetti del territorio che possono avere un interesse nel progetto MOBSTER e dunque nel tema dell'elettromobilità nel turismo?
- Chi può beneficiare di tale progetto e al contrario chi può esserne contrario all'implementazione?
- Chi può influenzare l'implementazione delle attività del progetto?

Per ogni stakeholder identificato è stato chiesto di definirne alcune caratteristiche, quali:

- SETTORE DI APPARTENENZA e Tipo di stakeholder: sono state definiti 3 settori di appartenenza e per ognuno delle macrocategorie. Per il settore pubblico, i possibili stakeholder possono essere autorità pubblica a livello nazionale, regionale, provinciale o comunale. Per il settore privato invece si possono identificare aziende (ad esempio gli energy provider locali) oppure associazioni di categoria (come associazioni di albergatori). Infine, il terzo settore d'appartenenza può essere quello della società civile, a cui si ascrivono associazioni di residenti, organizzazioni non governative e istituti di ricerca. Si dà la possibilità di definire in altro modo nel caso chi compila non ritenga esaustiva la classificazione.
- IMPORTANZA: valutare l'importanza dello stakeholder all'interno del progetto MOBSTER da 1 a 3 (dove: 1 – poco importante: lo stakeholder potrebbe essere importante per il progetto a determinate condizioni; 2 – mediamente importante: lo stakeholder è importante in generale per il tema dell'elettromobilità nel settore turistico, ma non per l'implementazione delle attività di progetto; 3 – molto

importante: lo stakeholder è molto importante per l'implementazione delle attività del progetto). Questa valutazione va integrata con un commento sulle ragioni che hanno spinto a dare un determinato punteggio.

- **INFLUENZA:** capacità dello stakeholder di influenzare l'implementazione delle attività di progetto, valutazione da 1 a 3 (dove: 1 – poco influente: lo stakeholder potrebbe influenzare l'andamento del progetto a determinate condizioni; 2 – mediamente influente: lo stakeholder può influenzare in generale il tema dell'elettromobilità nel settore turistico, ma non direttamente l'implementazione delle attività di progetto; 3 – molto influente: lo stakeholder può influenzare l'implementazione delle attività del progetto) e motivazioni di tale punteggio.
- **INTERESSI/BENEFICI:** commentare quale può essere l'interesse specifico, il contributo al progetto che uno stakeholder può dare, oppure che benefici ne può trarre
- **AVVERSITA'/IMPATTI NEGATIVI:** commentare se lo stakeholder può ostacolare l'implementazione delle attività del progetto, o quali aspetti negativi potrebbero interessarlo

## **1.5. Raccolta dei dati**

La raccolta dei dati dei portatori di interesse si è svolta nei mesi di luglio e agosto 2019 ed ha coinvolto i seguenti partner di progetto: Protoscar SA per il Canton Ticino, VCO Trasporti SRL per il Verbano-Cusio-Ossola ed Eurac Research per l'Alto Adige.

## **1.6. Risultati**

Abbiamo chiesto ai partner locali di identificare dieci stakeholder del loro territorio che potrebbero essere interessati all'implementazione delle attività del progetto MOBSTER.

I portatori di interesse identificati dai partner sono in totale 33, L'alto Adige ne ha infatti segnalati 13, mentre VCO e Ticino 10. Va ripotato però che il partner ticinese ha inviato una lista di stakeholder aggiuntiva, che è stata presa in considerazione per le successive attività di progetto, ma che non viene inclusa in questa analisi in quanto sono stati riportati solo i nomi degli stakeholder, ma non le loro caratteristiche come definite nella sezione metodologica di questo documento.

### 1.6.1. Settore di appartenenza

Per quanto riguarda il settore di appartenenza la maggior parte degli stakeholder sono pubblici, mentre pochissimi della società civile sono stati identificati. La loro distribuzione per territorio è riportata nella Tabella 1. Settore pubblico e privato sono bilanciati in Alto Adige e Ticino, mentre per il Verbano-Cusio-Ossola sono identificati maggiormente attori del settore pubblico.

Tabella 1. Distribuzione per territori dei settori di appartenenza degli stakeholder identificati

	Alto Adige	Ticino	Verbano-Cusio-Ossola	Totale
<b>Settore pubblico</b>	6	4	7	17
<b>Settore privato</b>	5	4	3	12
<b>Società civile</b>	2	2	0	4
<b>Totale</b>	13	10	10	33

La Tabella 2 mostra invece gli stakeholder identificati per tipologia, e appartenenza ai diversi settori. La tipologia "Istituto di Ricerca e Innovazione" è di appartenenza ibrida: fra quelli indicati dai partner del progetto, alcuni istituti sono pubblici ed altri privati. Questa tipologia di stakeholder è per altro assente nella lista del VCO, dove sono invece molto presenti fra gli stakeholder le amministrazioni comunali, il livello del settore pubblico più vicino ai cittadini.

Tabella 2. Distribuzione di tipologie di stakeholder per settore di appartenenza

		Alto Adige	Ticino	Verbano-Cusio-Ossola	Totale
<b>Settore pubblico</b>	<i>Autorità pubblica regionale</i>	3	2	1	6
	<i>Autorità pubblica comunale</i>	0	0	5	5
	<i>Istituto di ricerca e innovazione</i>	5	2	0	7
<b>Settore privato</b>	<i>Azienda</i>	2	0	2	4
	<i>Associazione di categoria</i>	1	3	2	6

	<i>Altro</i>	0	1	0	1
<b>Società civile</b>	<i>ONG</i>	2	2	0	4

### 1.6.2. Ambito del progetto MOBSTER

Riguardo l'ambito in cui operano gli stakeholder identificati, prevale quello del turismo locale (oltre il 60%), ma sono rappresentati anche gli ambiti della mobilità, sia elettrica che non, come riporta la Tabella 3. Il Ticino invece è l'unico territorio ad aver indicato uno stakeholder che opera nell'ambito delle energie rinnovabili, oltre a essere quello con il maggior numero di ambiti del progetto coperti dalla sua lista di stakeholder.

Tabella 3. Varietà degli ambiti del progetto coperti dagli stakeholder selezionati

	<b>Alto Adige</b>	<b>Ticino</b>	<b>Verbano-Cusio-Ossola</b>	<b>Totale</b>
<b>Pianificazione e sviluppo territoriale</b>	3	2	0	5
<b>Turismo locale</b>	6	5	9	20
<b>Produzione di energia rinnovabile</b>	0	1	0	1
<b>Elettromobilità</b>	0	2	1	3
<b>Mobilità locale</b>	4	0	0	4

### 1.6.3. Importanza ed influenza

Gli stakeholder identificati dai partner sono poi stati caratterizzati in quanto importanza e influenza. Dall'analisi è emerso che, come prevedibile, la maggior parte degli stakeholder sono molto importanti, sono cioè molto importanti per l'implementazione delle attività del progetto. Circa un terzo sono mediamente importanti, sono cioè importanti in generale per il tema dell'elettromobilità nel settore turistico, ma non specificamente per l'implementazione delle attività di progetto, ed infine una minima parte sono poco importanti, cioè questi stakeholder potrebbe essere importanti per il progetto a determinate condizioni.

Purtroppo, solo il partner del Canton Ticino ha aggiunto le motivazioni che l’hanno portato a dare i punteggi relativi all’importanza di ogni singolo stakeholder e che ci permettono di avere un quadro più preciso. Ad esempio, emerge che quegli stakeholder che sono stati caratterizzati come poco importanti, ma che comunque sono stati inseriti nella lista, sono coloro che vanno tenuti informati sull’andamento delle attività di progetto.

Incrociando la caratterizzazione dell’importanza dei diversi stakeholders con quella della tipologia si possono fare due considerazioni: la prima è che in generale le autorità pubbliche, di qualsiasi livello, sono considerate molto importanti per l’implementazione delle attività del progetto. La seconda è che invece gli istituti di ricerca in generale sono considerati importanti per il tema dell’elettromobilità nel settore turistico, ma non per l’implementazione delle attività di progetto.

L’analisi dell’influenza di questi stakeholder restituisce un’altra prospettiva sul ruolo che questi stakeholder possono avere nel progetto: la maggior parte infatti è stata caratterizzata come mediamente influente, possono quindi influenzare in generale il tema dell’elettromobilità nel settore turistico, ma non direttamente l’implementazione delle attività di progetto. Circa un terzo invece potrebbe influenzare l’andamento del progetto a determinate condizioni e un quinto, al contrario, può influenzare l’implementazione delle attività del progetto. Purtroppo, ci mancano i dati relativi all’influenza degli stakeholder identificati dai partner del VCO.

Anche per l’influenza solo il partner del Canton Ticino ha aggiunto le motivazioni che l’hanno portato a darne i punteggi relativi.

Tabella 4. Caratterizzazione degli stakeholder secondo importanza e influenza. Non sono conteggiati gli stakeholder del VCO in quanto non sono stati caratterizzati secondo influenza, ma solo importanza (tutti molto importanti)

		Influenza			Totale
		Poco influente	Mediamente influente	Molto influente	
<b>Importanza</b>	Poco importante	4	0	0	4
	Mediamente importante	4	6	0	10
	Molto importante	0	4	5	9 (+10 VCO)

<b>Totale</b>	8	10	5
---------------	---	----	---

Dalla Tabella 4, in cui sono incrociate le caratterizzazioni degli stakeholder secondo il livello di importanza e influenza, emerge che più uno stakeholder è identificato come importante, più lo è anche come influente. Ciononostante, non è una relazione lineare, infatti diversi stakeholder caratterizzati come importanti in generale per il tema dell'elettromobilità nel settore turistico (mediamente importanti), sono segnalati come poco influenti, cioè possono influenzare l'andamento del progetto solo a determinate condizioni, ed altri segnalati come molto importanti sono poi mediamente influenti. L'importanza cioè di questi stakeholder è sempre pari o superiore alla loro influenza. Da sottolineare come manchino le informazioni relative all'influenza degli stakeholder identificati dal VCO.

#### ***1.6.4. Potenziali interessi/benefici e avversità/impatti negativi per ogni stakeholder***

Solamente il partner del Canton Ticino ha compilato questa sezione dello schema proposto ai partner per questa attività. Non è dunque possibile generalizzare che tipo di benefici gli stakeholder potrebbero trarre dal progetto, o in che modo potrebbero esserne negativamente colpiti o come potrebbero ostacolare le attività di progetto.

## **2. Status quo della mobilità elettrica nelle aree transfrontaliere**

Le informazioni raccolte tramite l'attività di mappatura degli stakeholder sono servite per capire chi coinvolgere nei tavoli di lavoro successivamente organizzati.

Sono stati infatti organizzati tre workshop, uno per ogni caso studio:

- Bellinzona, Ticino: 16 Ottobre 2019
- Verbania, VCO: 17 Ottobre 2019
- Bolzano, Alto Adige: 22 Gennaio 2020

Gli obiettivi dei workshop erano i seguenti:

1. Presentazione progetto;

2. Validazione ed eventuale integrazione della lista delle buone pratiche nei territori del progetto (A3.1);
3. Definizione dei parametri e discussione dei dati esistenti per la redazione delle mappe (A3.3);
4. Discussione di strategie di sviluppo per la mobilità di auto e bici elettriche;
5. Discussione di modelli economici innovativi.

Gli ultimi tre obiettivi sono stati affrontati da tavoli di lavoro specifici, che si sono sempre svolti contemporaneamente per limiti di tempo, nonostante questo abbia significato che i partecipanti non potessero prendere parte a tutti i tavoli e relative discussioni:

1. Strategie di sviluppo delle infrastrutture per la mobilità elettrica (auto, bici, navi): dati, posizionamento, scambio esperienze. Presidiato da Eurac Research.
2. Modelli di business per lo sviluppo delle infrastrutture per la mobilità elettrica. Presidiato da Neogy-Alperia.
3. Definizione dei parametri e discussione sui dati esistenti per l'atlante del fabbisogno della mobilità elettrica. Presidiato Eurac Research.

I partecipanti ai workshop sono stati indirizzati ai diversi tavoli di lavoro a seconda delle competenze, ma è comunque stata data loro la libertà di cambiare tavolo a seconda del loro interesse.

### **2.1. Tavolo di lavoro: Strategie di sviluppo delle infrastrutture per la mobilità elettrica**

L'obiettivo di questo tavolo di lavoro è stato di accertare la situazione presente della mobilità elettrica nel territorio interessato, sondare quali fossero le opportunità e i futuri bisogni in merito, ed infine identificare le criticità presenti e future della mobilità elettrica sul territorio.

La metodologia prevista per quest'attività è consistita nell'indicazione su mappe (A0) di hotspot e-tourism attuali e futuri, e potenziali conflitti attraverso stickers, differenziati per tipologia di veicolo e domanda. Il tavolo di lavoro è durato all'incirca 50 minuti.



*Figura 1. Icone usate durante il tavolo di lavoro per individuare sulla mappa del territorio caso studio gli hotposts di e-tourism attuali e futuri, e potenziali conflitti. Fonte: Noun Project*

## **2.2. Tavolo di lavoro: Dati esistenti per l'atlante del fabbisogno della mobilità elettrica**

L'obiettivo di questo tavolo di lavoro è stato prima di tutto identificare la presenza di fonti di dati non ancora consultate, grazie alla conoscenza locale dei partecipanti al tavolo. I dati ricercati riguardavano per lo più la presenza di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici (sia auto che bici), percorsi esistenti per e-bikes, potenzialità di sviluppo di percorsi transfrontalieri (nel caso di VCO-Canton Ticino). Si è inoltre discusso di opportunità e criticità dell'offerta attuale di infrastrutture a servizio della mobilità elettrica legata al settore turistico.

Anche in questo caso, la metodologia prevista per quest'attività è consistita nell'indicazione su mappe (A0) di punti di interesse e potenziali conflitti/opportunità attraverso post-it e segni di diversi colori. Il tavolo di lavoro è durato all'incirca 50 minuti.

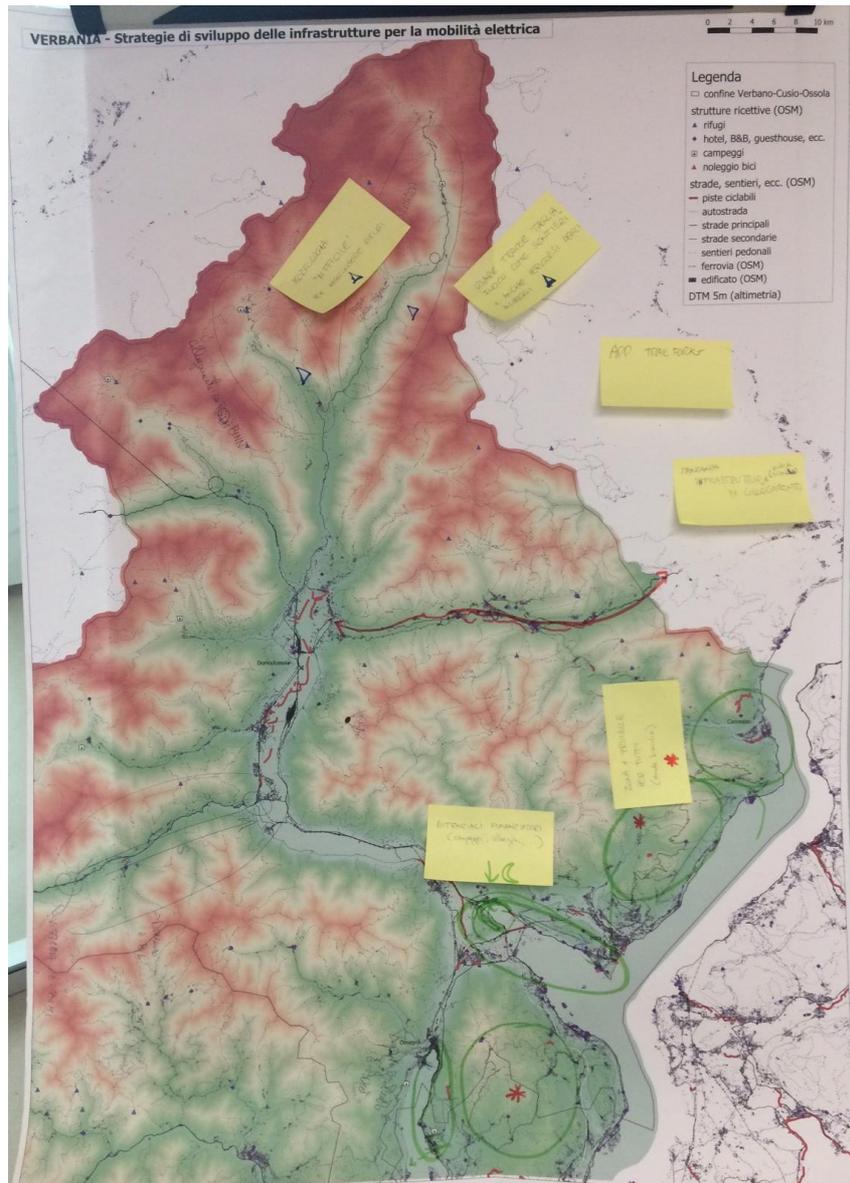


Figura 2: Mappa, in formato A0, utilizzata per il tavolo di lavoro sui dati per l'atlante del fabbisogno durante il workshop a Verbania.

## **Bibliografia**

Grimble, R., & Wellard, K. (1997). Stakeholder methodologies in natural resource management: a review of principles, contexts, experiences and opportunities. *Agricultural systems*, 55(2), 173-193.

Sovacool, B. K., & Van de Graaf, T. (2018). Building or stumbling blocks? Assessing the performance of polycentric energy and climate governance networks. *Energy Policy*, 118, 317-324.