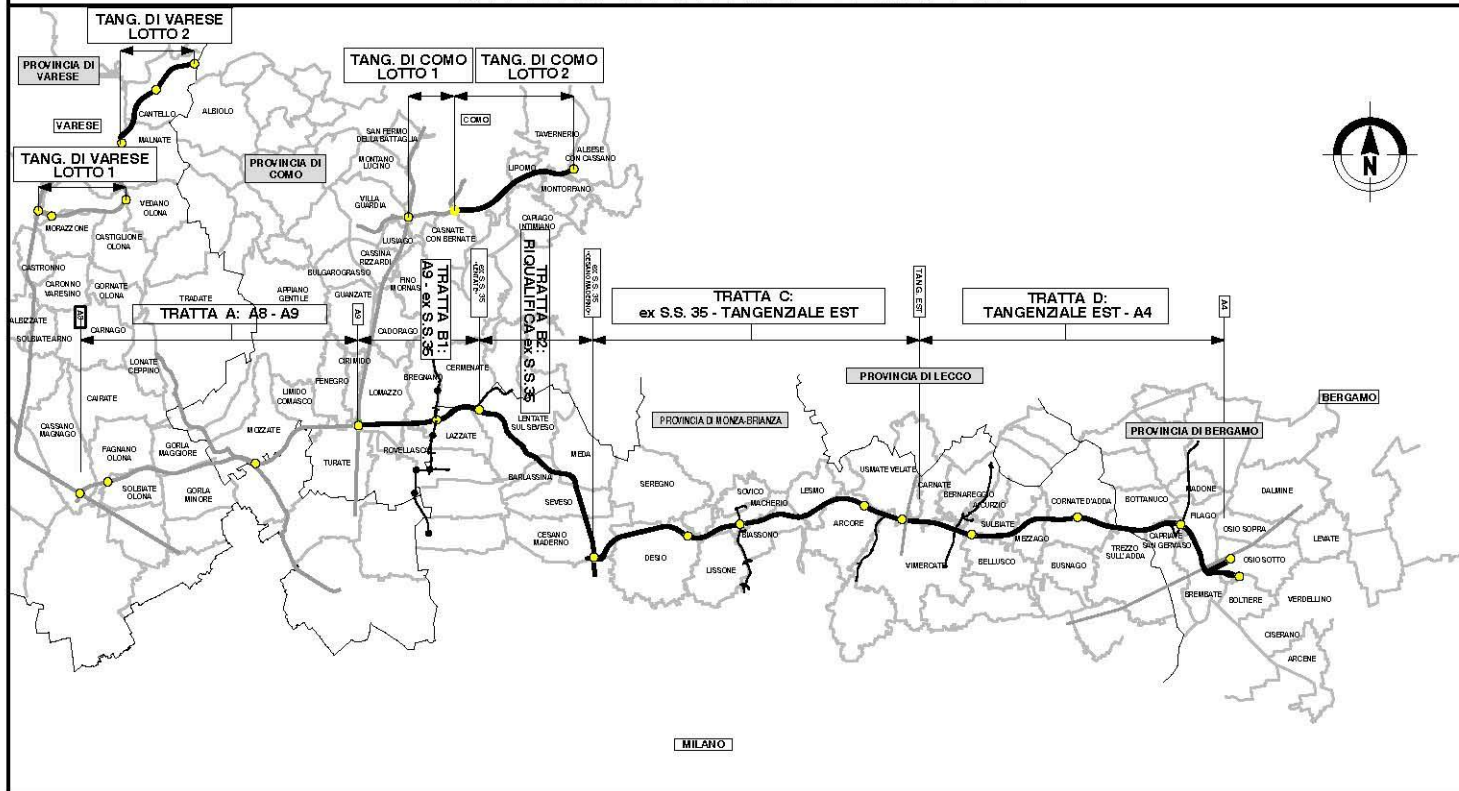


QUADRO DI UNIONE GENERALE



COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE-COMO-VARESE-VALICO DEL GAGGIOLO E OPERE AD ESSO CONNESSE

CODICE C.U.P. F11B06000270007

PROGETTO ESECUTIVO TRATTA B2

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE AMBIENTE SOCIALE

IDENTIFICAZIONE ELABORATO

FASE PROGETTUALE	AMBITO	TRATTA	CATEGORIA	OPERA	PARTE DI OPERA	TIPO ELABORATO	PROGRESSIVA	REVISIONE ESTERNA
E	MA	B2	000	MT0	160	RS	011	A

DATA Giugno 2023

SCALA -

CONCEDENTE



CONTRAENTE GENERALE

PEDELOMBARDA NUOVA S.c.p.A.

DATA

REVISIONE

Aprile 2023	Bozza	A01
Giugno 2023	Emissione	A02

ELABORAZIONE PROGETTUALE

PROGETTISTI

Ing. PROGER



Redatto Ing.

RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

Ing. Carlo Listorti

Visto Ing.

Approvato Ing.

CONCESSIONARIO



PROGETTISTA





COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE
DALMINE – COMO – VARESE – VALICO DEL GAGGIOLO
E OPERE CONNESSE

PROGETTO ESECUTIVO

TRATTE B2, C, TRMI10/TRMI17/TRCO06

TRATTA B2

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE
RELAZIONE SPECIALISTICA COMPONENTE
AMBIENTE SOCIALE

SOMMARIO

<i>Parte prima – Aspetti generali</i>	4
1. PREMESSA.....	5
2. OBIETTIVI SPECIFICI	7
3. RIFERIMENTI NORMATIVI.....	8
4. RIFERIMENTI DOCUMENTALI.....	9
4.1. Quadro informativo	9
4.2. Linee Guida della commissione speciale VIA	11
4.3. Prescrizioni Delibera CIPE	11
<i>Parte seconda – Descrizione delle attività di monitoraggio</i>	12
5. ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO.....	13
5.1. Monitoraggio degli indicatori oggettivi.....	13
5.2. Monitoraggio dei “segnali”	14
6. ARTICOLAZIONE TEMPORALE.....	16
<i>Parte terza – Risultati delle attività di monitoraggio</i>	17
7. GESTIONE DELLE ANOMALIE	18
8. DOCUMENTAZIONE DA PRODURRE	18

Parte prima – Aspetti generali

1. PREMESSA

La presente relazione costituisce la sezione del *Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA)* relativa alla descrizione della componente “Ambiente Sociale”.

Il monitoraggio dell’ambiente sociale, previsto nelle linee guida predisposte dal Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), deriva dal concepire le “grandi opere” non esclusivamente come sistemi tecnici ma come sistemi sociotecnici. Questa concezione implica dunque il fatto che l’“area di impatto” del progetto si configuri, oltre che come puro territorio fisico e insieme eco sistemico, anche come sistema sociale spaziale.

L’iter realizzativo di una grande opera come l’Autostrada Pedemontana Lombarda coinvolge non solo risorse fisiche ma anche sociali, economiche e territoriali, vedendo il concreto coinvolgimento di un gran numero di soggetti istituzionali e sociali fortemente radicati sul territorio. Allo stesso tempo, un’opera pubblica persegue, oltre che finalità tecnico – ingegneristiche, anche obiettivi di natura socioeconomica e culturale: migliorare la competitività delle imprese, rendere più agevole la mobilità personale e dunque migliorare la qualità della vita, fare società nella “città infinita”¹ sono solo alcuni esempi di simili obiettivi. La costruzione di una grande infrastruttura, inoltre, potrebbe provocare ripercussioni tanto sull’ambiente fisico quanto su quello sociale.

I vantaggi/svantaggi, o comunque i cambiamenti, indotti dalla realizzazione di una “grande opera” possono tuttavia non distribuirsi in modo equo fra i vari soggetti e territori interessati; spesso, inoltre, lo stesso iter realizzativo dell’opera può subire forti influenze da parte dei movimenti di opinione che si vengono a creare in modo spontaneo o indotto, ad esempio in seguito al diffondersi di informazioni sui canali mediatici.

In tal senso, la buona riuscita dell’intervento ed il rispetto dei tempi previsti per la sua realizzazione trovano fondamento non solo nella giusta impostazione tecnica, ma anche nella corretta gestione del flusso delle informazioni e nella conseguente “percezione” che i soggetti interessati e le popolazioni autoctone hanno dell’intervento. Solamente tramite la spiegazione del progetto e delle ragioni tecniche sottostanti è infatti possibile giungere a una visione condivisa dello stesso e ad una sua accettazione, evitando, o perlomeno riducendo, il rischio di fenomeni di tipo NIMBY (Not In My BackYard) che ostacolerebbero la realizzazione dell’infrastruttura.

Si tratta di un’azione di “moderazione ambientale” che opera mediante il dialogo con il territorio ed è mirata a fornire informazione preventiva e, in corso lavori, ad erogare una comunicazione mirata in funzione delle attività di lavoro.

La possibilità di poter disporre di un quadro conoscitivo completo del territorio e delle sue dinamiche diviene fondamentale, dunque, per l’identificazione di opportunità e criticità e per l’avvio di efficaci politiche di sviluppo e integrazione.

La sinergia tra sistema territoriale e infrastruttura può trasformare la sindrome NIMBY nella auspicabile sindrome “PIMBY”, (Please In My BackYard).

Il monitoraggio viene eseguito prima, durante e dopo la realizzazione dell’opera al fine di:

- rilevare in fase AO (ante operam) una serie di dati oggettivi riguardanti l’ambiente sociale del territorio interessato, per poter così valutare, in fase di PO (post operam), mediante un confronto nel tempo, l’impatto dell’opera sulla popolazione, sui suoi stili di vita e sulle attività economiche;

¹ La paternità di questo concetto è da attribuirsi al sociologo Aldo Bonomi.

- monitorare in fase di AO, CO (corso d'opera) e PO i “segnali” che provengono dalle comunità coinvolte, attraverso l'analisi dell'informazione veicolata dai mass media e in primo luogo dai giornali nazionali e locali.

Il Piano di Monitoraggio Ambientale, di cui la presente relazione è da considerarsi parte integrante, è stato redatto nell'ambito del Progetto Definitivo dell'Autostrada Pedemontana Lombarda.

In particolare, il presente elaborato si riferisce alla tratta B2.

Si precisa che le attività da svolgere previste nel presente elaborato derivano da un processo di aggiornamento dell'elaborato originale (Marzo 2009), avvenuto sulla base: delle attività svolte in fase Ante Operam, Corso d'Opera e Post Operam sulle tratte già realizzate, delle attività sino ad ora svolte nell'ambito della fase di ante operam (sopralluoghi e rilievi), e sulla base di accordi presi con ARPA durante le attività di rilievo.

Il documento si compone della:

- relazione strutturata in tre sezioni:
 - *“Parte Prima - Aspetti generali”* in cui viene fornito un inquadramento dell'infrastruttura in progetto; è inoltre riportata una disamina sia della normativa di riferimento sia dei documenti specifici e utilizzati quale supporto di base;
 - *“Parte Seconda – Descrizione delle attività di monitoraggio”* che contiene le indicazioni relative ai criteri adottati per l'individuazione delle attività; fornisce inoltre informazioni sull'articolazione temporale del monitoraggio (sia in termini di fasi che di frequenze di rilievo);
 - *“Parte Terza – Risultati delle attività di monitoraggio”* in cui vengono dettagliate le modalità di restituzione dei dati rilevati e viene fornita evidenza della documentazione da produrre.

2. OBIETTIVI SPECIFICI

Il Piano di Monitoraggio Ambientale ha, in generale, lo scopo di esaminare le eventuali variazioni che intervengono nell'ambiente e nella struttura territoriale a seguito della realizzazione dell'opera, e di valutare se tali variazioni sono imputabili alla costruzione della medesima o al suo futuro esercizio.

In considerazione delle peculiarità della componente in esame, gli obiettivi specifici del monitoraggio dell'ambiente sociale possono essere riassunti come nel seguito indicati.

Per la componente specifica il monitoraggio nella fase ante operam è finalizzato a:

- Rilevare le principali variabili socioeconomiche e socioculturali che caratterizzano il quadro di vita delle comunità coinvolte nel progetto per mezzo del monitoraggio di indicatori sociali oggettivi;
- Cogliere gli "umori" dei cittadini e le percezioni dell'opera mediante il monitoraggio dei "segnali" con l'analisi delle testate giornalistiche sia di stampa nazionale sia locale.

Il monitoraggio della fase corso d'opera è finalizzato a:

- Individuare preventivamente i potenziali conflitti mediante l'aggiornamento del monitoraggio dei "segnali" compiuto nella fase precedente;
- Fornire indicazioni per una efficace comunicazione del progetto autostradale per ridurre il conflitto, differenziate per i diversi stakeholders;
- Fornire indicazioni per l'individuazione delle modalità di coinvolgimento e ascolto delle istituzioni locali e delle parti sociali che possono essere messe in atto per ridurre il conflitto;
- Verificare che l'attività di comunicazione ed informazione svolte conducano effettivamente a risultati positivi in termini di riduzione del conflitto mediante l'aggiornamento del monitoraggio dei "segnali".

Il monitoraggio della fase post operam è finalizzato a:

- Analizzare i cambiamenti che si producono in corso d'opera nelle principali variabili socioeconomiche e socioculturali che caratterizzano il quadro di vita delle comunità coinvolte nel progetto per mezzo del monitoraggio di indicatori sociali oggettivi;
- Analizzare gli "umori" dei cittadini e la percezione dell'opera finita;
- Analizzare i cambiamenti di utilizzo del suolo recependo quanto già svolto nelle attività di monitoraggio post operam di altre componenti ambientali ed in particolare del "Paesaggio" Analisi tipo D: uso del suolo;

Alla luce di quanto sopra esposto il presente documento si propone di:

- inquadrare la componente in esame nell'ambito del progetto della Pedemontana Lombarda (tratta B2);
- fornire le specifiche per una corretta esecuzione delle attività di monitoraggio;
- fornire le indicazioni per la restituzione dei dati e l'organizzazione degli stessi in una banca dati strutturata.

3. RIFERIMENTI NORMATIVI

Ai fini del monitoraggio della componente Ambiente Sociale si è fatto riferimento alle “Linee guida per il progetto di monitoraggio ambientale (PMA)” redatte dalla Commissione Speciale VIA (Rev. 2 del 30 settembre 2004) non essendo presenti in ambito nazionale e regionale altra normativa.

A livello europeo si ritiene utile segnalare la normativa svizzera Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio (del 23 maggio 1990) che tiene conto delle componenti di informazione e partecipazione della popolazione nella realizzazione di opere.

4. RIFERIMENTI DOCUMENTALI

4.1. Quadro informativo

La presente relazione è stata redatta utilizzando come supporto i documenti di seguito elencati:

- Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) allegato al progetto preliminare del Collegamento Autostradale Dalmine – Como – Varese - Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse (2003);
- Integrazioni e modifiche allo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) su progetto preliminare del Collegamento Autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse (2004);
- Progetto Definitivo del Collegamento Autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse (2008);
- Aggiornamento del Progetto Definitivo in accordo con la Delibera CIPE n°97 del 6 novembre 2009 pubblicata sulla G.U.R.I. il 18 febbraio 2010;
- Riprese aeree: mosaico fotografico;
- Carta uso del suolo;
- Capitolato prestazionale e d'oneri – Specifiche prestazionali per la redazione del progetto definitivo Collegamento Autostradale Dalmine – Como – Varese - Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse. Tratte B2, C, 2° Lotto Tangenziale di Varese, 2° Lotto Tangenziale di Como (2007);
- Arcuri, Enzo. Testo e Paratesto - Itinerari di linguaggio giornalistico. Rubettino, Catanzaro, 2002;
- Becker; Henk A. Social Impact Assessment: Method and Experience in Europe, North America and the Developing World. Routledge, 1997;
- Bonomi, Aldo; Abruzzese, Alberto. La città infinita. Bruno Mondadori, Milano, 2004;
- Fedi, Angela; Terri Mannarini (a.c.d.). Oltre il NIMBY. La dimensione psico-sociale della protesta contro le opere sgradite. Franco Angeli, Milano, 2008;
- Interorganizational Committee on Social Impact Assessment. Guidelines and Principles for Social Impact Assessment. USA, 1995;
- Losito, Gianni. L'analisi del contenuto nella ricerca sociale. Franco Angeli, Milano, 1993;
- Zajczyk, Francesca. Fonti per le statistiche sociali. Franco Angeli, Milano, 2004;
- Sito ISTAT www.istat.it;
- Report di Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. relativi a numerosi interventi di comunicazione sul territorio nel periodo 2007-2008 tra cui:
 - I Fase del Road Show di Autostrada Pedemontana Lombarda. Incontri in tutte le Province interessate dal tracciato (Monza e Brianza e Como) tra i vertici di Autostrada Pedemontana Lombarda e gli attori istituzionali presenti sul territorio al fine di esporre e negoziare il progetto per ridurre al minimo l'impatto ambientale e sociale e risolvere aspetti tecnici e criticità.
 - Presentazione del Sistema Viabilistico Pedemontano in collaborazione con Il Dorso Lombardia de Il Sole 24 ORE presso il nuovo Auditorium del Sole 24 ORE con la partecipazione del Ministro Di Pietro, dei Presidenti Formigoni e Penati, dell'Assessore Cattaneo e del Presidente ed Amministratore Delegato di Pedemontana Lombarda Terragni.
 - Presentazione del progetto ambientale "Un parco per la città infinita". Presentazione delle opere di compensazione ambientale: una greenway di oltre 90 km e 45 progetti locali di riqualificazione, con un evento, patrocinato dal Comune di Milano, dalla Provincia di

Milano e dalla Regione Lombardia.

- Il Fase del Road Show di Autostrada Pedemontana Lombarda. Incontri pubblici nei Comuni interessati dal tracciato tra i vertici di Autostrada Pedemontana Lombarda e gli attori istituzionali, economici e sociali presenti sul territorio al fine di esporre e negoziare il progetto per ridurre al minimo l'impatto ambientale e sociale e risolvere aspetti tecnici e criticità.
- Seminario "Innovazione e nuove infrastrutture autostradali: buone pratiche internazionali a confronto". Organizzato da Milano Metropoli Agenzia di Sviluppo in collaborazione con Autostrada Pedemontana Lombarda e Milano-Serravalle Milano-Tangenziali e dedicato ad ambiente e paesaggio, con il patrocinio di Regione Lombardia, Provincia di Milano, Ministero delle Infrastrutture e la partecipazione di Concessioni Autostradali Lombarde, ANAS.
- Tavola rotonda "Le infrastrutture lombarde per Expo 2015" presso l'Ottagono di Milano con la partecipazione del Presidente Autostrada Pedemontana Lombarda S.P.A., il Presidente di Milano Serravalle - Milano Tangenziali, l'Assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia, l'Assessore alla viabilità Opere Pubbliche Stradali, Mobilità e Trasporti della Provincia di Milano, l'Assessore alla Mobilità e Ambiente del Comune di Milano, il Presidente del Sistema Sviluppo Fiera.
- Presentazione della Greenway in occasione dei Mondiali di Ciclismo a Varese. Realizzazione della Mostra "In bici per 100 km nel verde della Lombardia: le compensazioni ambientali di Autostrada Pedemontana Lombarda" in collaborazione con l'Assessorato alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia e CAL S.p.A.
- III Fase del Road Show di Autostrada Pedemontana Lombarda concordato con l'Assessorato alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia.
- Presentazioni Istituzionali in tutte le Province interessate (Milano, Como, Varese).
- Assemblee pubbliche in tutti i Comuni rivolte ad affrontare le singole criticità con il contributo dell'ufficio tecnico di Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.
- Incontri tecnici con i Comuni, le parti sociali, le associazioni e i singoli cittadini.
- Assemblee pubbliche e Incontri tecnici in tutti i Comuni che richiederanno l'intervento di Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.
- Incontri mirati con gli abitanti interessati dalle procedure di esproprio e di abbattimento degli immobili.

4.2. Linee Guida della commissione speciale VIA

Al fine di fornire un quadro completo del materiale a disposizione e di specificare meglio quanto già riportato nel cap. 2, si riporta di seguito una tabella esplicativa di quanto contenuto nelle “Linee guida per il progetto di monitoraggio ambientale (PMA) delle infrastrutture strategiche ed insediamenti produttivi di cui al D. Lgs. 12 aprile 2006, n. 163” redatte dalla Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale (Rev. 2 del 23 luglio 2007).

Scopo	<ul style="list-style-type: none"> ● Analizzare l’Opera non esclusivamente come un sistema tecnico come sistema <i>sociotecnico</i> <ul style="list-style-type: none"> ● Studiare gli impatti sociali dell’Opera e verificare se essi determinano una distribuzione non equa dei vantaggi e degli svantaggi indotti ● Rilevare, analizzare e spiegare i cambiamenti che si producono in corso d’opera nelle principali variabili socioeconomiche e socioculturali; cogliere gli “umori” dei cittadini, percepire e recepire i problemi che emergono 	
Approcci	1. Misurazione degli impatti mediante confronto nel tempo di indicatori “oggettivi”, relativi ai diversi campi o settori in cui si estrinsecano gli effetti del progetto	2. Monitoraggio dei “segnali” provenienti dalle comunità coinvolte, attraverso l’analisi dei processi di comunicazione sociale - in primo luogo <i>mass media</i> ma anche istanze formulate da singoli, gruppi o istituzioni
Componenti sociali	<ul style="list-style-type: none"> ● Popolazione ● Attività economiche ● Mercato del lavoro ● Servizi e infrastrutture ● Aspetti socioculturali <p>Un altro esempio di schema per individuare aree problematiche, parametri e indicatori sociali fa riferimento al lavoro dell’ICSIA, <i>“Guidelines and Principles for Social Impact Assessment”</i></p>	
Azioni da effettuare	<ul style="list-style-type: none"> ● Individuazione delle aree e dei sistemi sociali locali potenzialmente coinvolti ● Identificazione delle fonti giornalistiche da monitorare ● Selezione degli articoli attinenti direttamente o indirettamente al progetto ● Analisi dei documenti selezionati e redazione di schede di analisi del contenuto degli articoli (caratteristiche formali; modalità di presentazione di problemi, eventi e rischi; modalità comunicative) 	
Modalità di restituzione e gestione dei dati	<ul style="list-style-type: none"> ● Banca dati ● Rapporti periodici ● Rapporti “straordinari” 	

4.3. Prescrizioni Delibera CIPE

Per la componente “Ambiente Sociale” non sono presenti prescrizioni.

***Parte seconda – Descrizione delle attività di
monitoraggio***

5. ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO

In linea con quanto indicato dalle linee guida il monitoraggio è articolato su due livelli complementari fra loro, in relazione ai due diversi obiettivi segnalati in precedenza: quello riguardante gli indicatori sociali “oggettivi” e, in particolare, quello riguardante i “segnali” del clima sociale.

Per approfondimenti di quanto riportato nel presente Capitolo, con particolare riferimento alle metodologie di analisi e valutazione delle informazioni (indicatori e segnali) acquisite, si rimanda alla Relazione Specialistica prodotta per la fase di ante operam.

5.1. Monitoraggio degli indicatori oggettivi

Gli indicatori sono stati determinati secondo i seguenti criteri:

- interessamento del contesto sociodemografico, del contesto economico produttivo e del contesto territoriale;
- accessibilità a dati emessi da fonti “istituzionali” con frequenze di aggiornamento idonee alla realizzazione del monitoraggio;
- accessibilità a dati emessi da fonti “istituzionali” con livello di disaggregazione idoneo alla realizzazione del monitoraggio;
- recepimento dell’indagine tipo D eseguita per la componente Paesaggio.

Per quanto riguarda il monitoraggio degli indicatori “oggettivi”, saranno rilevati i dati relativi ai seguenti ambiti:

- Popolazione residente.
 - Fonte: Istat; livello di disaggregazione: comunale; periodicità rilevamento: annuale
- Densità abitativa (popolazione/territorio).
 - Livello di disaggregazione: comunale; periodicità rilevamento: annuale
- Imprese attive presenti nel Registro delle Imprese per sezione di attività economica.
 - Fonte: Istat; livello di disaggregazione: comunale; periodicità rilevamento: annuale
- Dimensione imprese.
 - Fonte: Camera di Commercio; livello di disaggregazione: comunale; periodicità rilevamento: annuale
- Parco veicolare circolante per categoria.
 - Fonte: Istat; livello di disaggregazione: comunale; periodicità rilevamento: annuale
- Ricettività esercizi alberghieri, posti letto e camere.
 - Fonte: Istat; livello di disaggregazione: comunale; periodicità rilevamento: annuale

Gli indicatori saranno registrati su base annua per ognuno dei 7 Comuni interessati dalla tratta B2 e per ognuna delle Province attraversate (per l’elenco completo dei Comuni si rimanda al paragrafo 1 della Relazione Generale). Sarà in tal modo possibile istituire confronti sia diacronici che sincronici, per individuare le caratteristiche della struttura socioeconomica del territorio di riferimento e valutare l’impatto dell’infrastruttura.

5.2. Monitoraggio dei “segnali”

Il monitoraggio dei “segnali” si baserà sull’analisi dei contenuti di tutti quotidiani aventi per oggetto l’opera in questione. L’analisi delle testate giornalistiche farà riferimento tanto a quotidiani e periodici nazionali quanto a quotidiani e periodici locali e territoriali. Le testate adottate in fase di ante operam e che dovranno essere monitorate anche nelle fasi di corso d’opera e post operam sono:

- *Nazionali:* L’Altro – La Sinistra Quotidiana, Borsa e Finanza, Break&food, Corriere della Sera, Il Fatto Quotidiano, Finanza & Mercati, Giornale, Impresa, Libero, MF, Padania, QN – Giorno, Sole 24 Ore, Tempi.
- *Locali:* Avvenire (ed Mi-Lombardia), BresciaOggi, Cittadino della Domenica, Cittadino di Monza, Corriere della Sera (ed Milano), Corriere di Como, Corriere del Trentino, Cronaca di Cremona, Eco di Bergamo, Giorno (Brianza), Giorno (Como-Lecco), Giorno (Legnano), Giorno (Milano Metropoli), Il Giorno Sesto-Cinisello, Giorno (Varese-Como), Nuovo Giornale di Bergamo, L’Ordine di Como, Prealpina (Busto Gallarate), Prealpina (Milano), Provincia di Como, Provincia di Lecco, Provincia di Varese, Repubblica (ed Milano), Sole 24 Ore Lombardia, Torino Cronaca
- *Free press:* Il Bergamo, Cronaca Qui, DNews Bergamo, E Polis Milano
- *Periodi esteri:* Lombard

Il monitoraggio dei “segnali” sarà articolato nelle seguenti fasi:

- indagine giornaliera delle informazioni attinenti al progetto prodotte dalle fonti;
- catalogazione bimestrale di tutte le informazioni secondo lo schema in tabella.

Giornali
<p><i>Caratteristiche formali</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Testata, livello di diffusione del giornale e tipo, data, collocazione del pezzo, Sezione di collocazione, posizione• Titolo, sottotitolo, occhiello, caratteristiche della titolatura• Presenza e soggetto di foto, grafici, tabelle, mappe• Posizione professionale dell’autore• Tipologia articolo
<p><i>Modalità di presentazione di problemi, eventi e rischi - Connotazione</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Tema, intento del testo, riferimento all’opera (diretto o indiretto)• Richiamo a problemi/rischi derivanti dalla costruzione dell’autostrada? Se sì di che tipo? Sono individuate le cause? Quali? Vengono proposte soluzioni? Quali? Da che tipo di attori?• Richiamo ai vantaggi derivanti dall’opera? Se sì di che tipo? Che tipo di attori fanno riferimento a tali vantaggi?• Richiamo all’attività di comunicazione della Società? Viene valutata questa attività? Se sì in che modo? Da che tipo di attori?• Portata (generale/particolare)• Luogo / Comune in cui si presenta la situazione / evento trattata nell’articolo
<p><i>Modalità comunicative</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Stile, complessità del pezzo, tipo di esposizione, tono espositivo

- Fonti di informazione del testo, eventuali interviste e dichiarazioni, tipo fonte

Sugli articoli cosiddetti “dedicati” sarà inoltre effettuata un’analisi puntuale tesa ad identificare le caratteristiche formali, la connotazione e le modalità comunicative degli articoli stessi.

Si intende:

- dedicato un articolo focalizzato interamente sul tema Pedemontana;
- rilevante una focalizzazione parziale (si parla cioè anche di altri temi);
- citazione la semplice menzione di Pedemontana all’interno di un contesto che tratta altri temi.

Per ogni articolo sarà valutato l’indice EAV (Equivalent Advertising Value), che costituisce il valore di uno spazio pubblicitario dalle dimensioni analoghe a quelle dell’articolo considerato, secondo i listini pubblicati su Dati e Tariffe o reperiti presso le singole testate.

Sarà altresì valutato il REAV (Rectified Equivalent Advertising Value), ottenuto ponderando il valore di EAV con moltiplicatori/demoltiplicatori riferiti ai seguenti parametri: gli articoli dedicati valgono come valore di base 1, i collettivi 0.5 e le citazioni 0.05. Foto e titolazione comportano un incremento rispettivamente del 20% e del 30%.

Il parametro REAV ha dunque lo scopo principale di pesare l’articolo in funzione della sua focalizzazione sull’argomento.

In fase di ante operam (conclusa prima dell’inizio della costruzione dell’opera in questione), le informazioni raccolte sono state utilizzate per cogliere gli “umori” mentre in fase di corso d’opera avranno lo scopo di evidenziare la potenziale nascita di conflitti mediante le seguenti attività:

- dati a livello “generale” (numero di articoli dedicati all’opera nel bimestre, quanti contengono valutazioni positive, quanti negative, quanti richiamano l’attività di comunicazione della Società);
- dati a livello di singola testata (medesimi dati di cui sopra finalizzati alla individuazione di eventuali trend territoriali);
- localizzazione geografica (mappatura) dei segnali
- analisi del cambiamento dei “segnali” in relazione alle puntuali attività di comunicazione della Società (a seguito di Road Show, forum di discussione, altro evento di comunicazione).

I dati di cui sopra saranno registrati su base bimestrale per ogni testata giornalistica e resi disponibili nel Sistema Informativo Territoriale, mentre le risultanze delle analisi di cambiamento dei segnali stessi avverrà su un arco temporale annuale mediante la redazione di una relazione di sintesi. Potranno essere realizzati analisi mirate territorialmente a seguito di interventi di comunicazione/informazione svolti in fase di CO.

6. ARTICOLAZIONE TEMPORALE

Il monitoraggio sarà così articolato:

- fase AO: conclusa prima dell'inizio dei lavori di costruzione;
- fase CO:
 - segnali – bimestrale la registrazione dei dati delle testate giornalistiche prescelte, annuale la relazione di sintesi (altre relazioni potranno essere effettuate su arco temporale ridotto e su specifica area territoriale in funzione di attività di comunicazione/informazione svolte)
- fase PO:
 - PO1: monitoraggio dei parametri oggettivi per un anno dall'entrata in esercizio della singola tratta.
 - PO2: monitoraggio dei parametri oggettivi per 5 anni a partire dalla data di entrata in esercizio dell'intera infrastruttura autostradale.

Per i risultati della fase di ante operam si fa riferimento al "Piano di Monitoraggio Ambientale" fase di ante operam (Relazione Generale e Relazione Specialistica-Ambiente Sociale).

***Parte terza – Risultati delle attività di
monitoraggio***

7. GESTIONE DELLE ANOMALIE

Si definisce “condizione anomala” ogni situazione di conflitto che può crearsi in fase di CO e che si evidenzia in generale in attività pubbliche di protesta che possono portare al rallentamento se non all’interruzione dei lavori di realizzazione dell’opera stessa.

Il monitoraggio in fase CO dovrebbe consentire l’individuazione dei “segnali deboli” che potrebbero sfociare in momenti di conflitto fornendo un’analisi delle possibili cause e consentendo quindi la scelta delle più idonee attività di comunicazione/informazione (incontro con enti o privati, installazione di punti informativi in cantieri di particolare importanza strategica, ecc.).

8. DOCUMENTAZIONE DA PRODURRE

Nel corso del monitoraggio dovranno essere rese disponibili le seguenti informazioni:

- Relazioni e dati strutturati di fase CO.
- Relazioni e dati strutturati di fase PO.
- Dati sul SIT.

Relazioni di corso d’opera (bollettini annuali e dati strutturati bimestrali)

Al fine di restituire una sintesi dei dati acquisiti bimestralmente nella fase di CO e per fornire una valutazione generale dei segnali sarà redatta una relazione di fase di CO.

Relazione di post operam (1 relazione)

Nella fase di PO, dedicata al monitoraggio della fase di esercizio dell’infrastruttura, dovranno essere forniti una sintesi dei dati acquisiti.