



Spazio riservato all'Ufficio protocollo  
in caso di consegna a mano

spazio riservato all'ufficio

OSSERVAZIONE N. \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

**Oggetto: Osservazioni alla proposta di Piano territoriale di area vasta (Ptav)**

Al Presidente della Provincia di Rimini

**Il/La sottoscritto/a:**

Cognome e no

Nato a Rimini

Codice Fiscale

Residente in

(Comune, località, indirizzo)

**in qualità di (barrare):**

- ☐ privato/a cittadino/a .....
- ☒ rappresentante dell'ente/associazione "NO ALLA VARIANTE DELLA SS16 RIMINI TUTELIAMO IL NOSTRO TERRITORIO" con sede a Rimini Via Montescudo N° 103 Cap 47924
- ☐ legale rappresentante della Società ..... con sede a .....
- ☐ altro (specificare) .....

*presa visione della documentazione assunta dall'Amministrazione Provinciale, al fine di contribuire alla formazione del PTAV,*

**presenta la seguente osservazione:**

*ELABORATO O ELABORATI OGGETTO DELL'OSSERVAZIONE (barrare e indicare il documento oggetto di osservazione con riferimento all'elenco allegato):*

- ☒ STRATEGIE E OBIETTIVI      01/1 Documento delle Strategie  
01/3 Allegato 2 Assetto della rete viaria e schemi progettuali per il trasporto pubblico e la mobilità lenta
- ☐ NORME .....
- ☐ QCD QUADRO CONOSCITIVO DIAGNOSTICO .....
- ☐ PERCORSO PARTECIPATO .....
- ☐ VALSAT



DESCRIZIONE DELL'OSSERVAZIONE (allegare un estratto della cartografia di piano qualora riferita ad una tavola/carta, con evidenziata l'area interessata; è possibile allegare testi/documenti che si ritengono utili):

Si formulano osservazioni riferite al **Documento delle Strategie** ed al relativo **allegato nr. 2 Assetto della rete viaria e schemi progettuali per il trasporto pubblico e la mobilità lenta** per quanto riguarda il **LIC4**, ovvero le linee di indirizzo e coordinamento per un sistema di mobilità sostenibile coerente con l'assetto del territorio.

In particolare si evidenzia come le scelte strategiche legate al tema della mobilità non siano del tutto allineate con i meta-obiettivi e le traiettorie definite dal Piano, che intendono affrontare e tendere a risolvere sfide importanti quali la decarbonizzazione, la riduzione del consumo del suolo, l'incremento della biodiversità, la resilienza urbana e dei territori, nonché la coesione degli stessi.

Per tale ragione si dissente rispetto ad alcune scelte strategiche in tema di mobilità inserite nel piano. In particolare ci si riferisce agli indirizzi per la rete portante della viabilità di cui alla Scheda 3 – LIC 4 del Documento delle strategie e relativo allegato 2. Nel piano, si legge che tali scelte mirano al governo della domanda di mobilità riducendo i flussi di traffico derivanti dall'uso dell'auto privata, e nel loro complesso consentono una gerarchizzazione della rete con conseguente risoluzione della problematica della congestione del traffico (soprattutto sulla costa), il tutto in un quadro di inserimento della rete all'interno dell'ambiente naturale così da mitigarne gli impatti e renderla maggiormente resiliente rispetto agli effetti negativi dei cambiamenti climatici. Inoltre si dichiara che l'insieme degli interventi di carattere puntuale (ovvero di costruzione di grandi opere infrastrutturali) alla sopra citata scheda, sia in riduzione rispetto al PTCP previgente, a testimonianza della volontà di ridurre il consumo di suolo e tutto quanto ne consegue.

Dal confronto fra PTCP e PTAV non si rileva tale riduzione, e pertanto non si rileva corrispondenza fra quanto dichiarato e quanto pianificato. Di fatto si rimanda alla realizzazione di importanti opere viarie e ad una conseguente gerarchizzazione della rete stradale la capacità di implementare un'efficace politica di mobilità sostenibile, volta alla diminuzione del traffico veicolare. Anche le politiche di gestione della domanda di mobilità privata, seppur apprezzabili e tutte utili nel loro complesso, daranno i loro frutti nel lungo periodo, quando il tema della pessima qualità dell'aria con tutto quanto ne consegue a livello climatico, ambientale e sanitario è estremamente urgente. Anche il tema dell'inserimento ambientale delle grandi infrastrutture previste, ovvero la mitigazione degli effetti negativi con la realizzazione di neo-ecosistemi a compensazione, seppur indubbiamente utile nonché previsto delle normative vigenti, funziona "sulla carta" ma suscita forti dubbi rispetto alla reale fattibilità e soprattutto alla capacità di produrre gli effetti non tanto auspicati quanto urgentemente necessari. Inoltre si osserva come le strategie LIC4 non prevedano alcun richiamo al tema della diffusione delle reti di ricarica elettrica per veicoli, abbinata a politiche di diffusione della produzione di energia da fonti rinnovabili, piuttosto che di elettrificazione dei TPL anche in relazione al progetto TRC. Ugualmente le LIC 3 non fanno alcun riferimento al tema della produzione di energia da fonti rinnovabili per la mobilità sostenibile.

In sostanza si ritiene che le linee strategiche sulla mobilità necessitino di una ulteriore elaborazione, con l'inserimento di azioni più incisive nel medio periodo (in termini di riduzione dei mezzi circolanti, miglioramento della qualità dell'aria e diminuzione dei tempi di spostamento), che non facciano affidamento sulla realizzazione di grandi opere infrastrutturali non necessarie la cui mitigazione non arriverà mai a compimento come ad esempio la variante alla SS16 prevista per il maggior tratto in pianura alla A14.

La stessa VALSAT – Relazione generale – attribuisce il miglioramento nello scenario di piano dell'indicatore nr. 7 **"Inquinamento dell'aria"** alle azioni previste in relazione all'aumento del verde ed efficientamento energetico del settore industriale, piuttosto che agli effetti delle strategie sulla mobilità, riconoscendo peraltro una sovrastima del target previsto e suggerendo una maggiore attenzione ai settori più impattanti quali appunto i trasporti supportandone la transizione energetica.

#### Argomentazioni:

Il PTAV si basa su analisi e studi provenienti da 3 linee di innovazione:

1. Cambiamenti Climatici (CC) *"l'alterazione dell'atmosfera globale che ha portato ad un surriscaldamento del clima, imputabile in portata e velocità di cambiamento all'azione umana"*



- (come evidenziato dall'ultimo rapporto dell'IPCC)“→ evidenziano un surriscaldamento climatico sempre più veloce e duraturo, con particolare riferimento alle aree ad alta urbanizzazione, eventi climatici estremi sempre più frequenti tanto da divenire “la nuova normalità
2. Servizi Ecosistemici (ES): *“tutti quei benefici multipli, intesi come beni e servizi, che gli ecosistemi sono in grado di fornire all'uomo in modo diretto o indiretto”,* fra quali *“Approvvigionamento (cibo, acqua, legno, fibre, combustibile ed altre materie prime), Supporto alla vita (servizi che garantiscono il mantenimento del suolo, il ciclo dei nutrienti, il ciclo dell'acqua e l'attività biologica); Regolazione (la regolazione del clima, dell'aria, del ciclo e della qualità delle acque, il controllo dei parassiti e delle malattie, l'impollinazione, l'assimilazione dei rifiuti e la mitigazione di rischi naturali)”*
  3. Metabolismo Urbano (MU): *“approccio che legge e descrive gli insediamenti urbani come organismi che per sostenersi e supportare le proprie funzioni vitali, necessitano di flussi di risorse ed energia in input, producendo al contempo come output, scarti, rifiuti ed emissioni inquinanti*

Tali linee di innovazione sono senza dubbio importanti, tuttavia dovrebbe essere aggiunta una ulteriore “dimensione di analisi” nella redazione del Piano, e dei Piani in generale, sia per quanto riguarda la formulazione delle azioni che della determinazione dei relativi target e tempi di raggiungimento.

Si tratta di un importante fattore endogeno, ovvero un'analisi oggettiva della capacità dell'Ente di realizzare quanto pianificato in rapporto alla propria struttura tecnica, alla capacità di pianificazione/reclutamento del personale qualificato per lo scopo, e delle risorse economiche necessarie al raggiungimento degli obiettivi e dei target prefissati. Analogamente un'analisi dei rischi e minacce che potrebbero inficiare il raggiungimento dei risultati prefissati e le relative misure correttive o azioni alternative sarebbe utile alla concretizzazione dei risultati. Pur trattandosi di una strategia che detta linee di indirizzo soggette a monitoraggio ed eventuale revisione periodica, si ritiene che le sopra citate “dimensioni di analisi” siano importanti soprattutto in relazione agli ambiziosi target che si prefissa il Piano.

Tornando alle innovazioni del Piano, agli obiettivi e meta-obiettivi e relative traiettorie elaborate sulla base dalle linee di innovazione, si evidenziano una serie di incoerenze e debolezze nel momento in cui si arriva la tema della mobilità, in cui lo sviluppo e potenziamento del TPL è associato alla realizzazione di grandi opere infrastrutturali quali la **variante alla SS16**, secondo una visione che di certo non può essere ritenuta innovativa, tanto meno in linea con i principi che delinea il piano in termini sia di CC che di ES.

Per essere concreti, la **variante alla SS16** implica la cementificazione di 28 KM di lunghezza, e 35 mt di larghezza per il maggior tratto in complanare alla A14, determinando pertanto una larghezza complessiva di 50 mt ed un totale di ben 14 corsie che attraverseranno centri fortemente urbanizzati così come frazioni e campi agricoli destinati a produzioni orticole importanti, determinando la chiusura di diverse aziende. Si tratta di impermeabilizzare un'importante porzione di territorio con 1.2 MIL di mq di asfalto al quale si aggiungono 140.000 mq per cantieri, 3 MIL di mc di terra prelevata da cave locali. Sottoporrà una elevata fetta di popolazione a pressioni di inquinamento atmosferico ed acustico. Nelle aree a più alta intensità abitativa non vi sono gli spazi fisici per poter provvedere all'inserimento di fasce verdi di compensazione. L'intervento **costerà circa 600 MIL di euro che probabilmente lieviteranno ulteriormente in corso d'opera.**

Dalla mappa del documento di strategia LIC3 è evidente come l'intero tracciato della variante sia previsto in ambito di pericolosità geomorfologica, idraulica e idrogeologica in cui vanno limitati interventi di trasformazione in aree con elevata predisposizione al rischio. Alla mappa LIC1 invece si evidenzia come la zona interessata sia in fascia 1 ovvero come area con forte necessità di incremento dei SE. La realizzazione di un'opera così imponente espone il territorio anche a rischi rispetto alla salubrità delle falde acquifere sopra le quali verrà realizzata l'opera, che produrrà i suoi effetti climalteranti negativi non solo una volta realizzata, ma anche durante il lungo tempo dei lavori.

Si evidenziano i gravi impatti che avrà a livello di inquinamento ambientale, atmosferico, acustico, e pertanto sanitario, sottoponendo i cittadini a forte esposizione a livelli di qualità dell'aria difforni agli standard consentiti, come di fatto avviene già oggi in maniera pressoché costante.

Vale la pena a questo punto richiamare quanto previsto all'art. 2 del PAIR: *Il Piano, per lo sviluppo economico-territoriale della Regione, in un'ottica di sostenibilità e in coerenza con gli obiettivi indicati dal Programma di mandato, dal Patto per il lavoro e il Clima e dalla Strategia regionale di sviluppo sostenibile*



*di cui all'Agenda 2030, integra le politiche relative alla qualità dell'aria e, nell'individuazione delle proprie misure, si attiene ai seguenti principi: a) il principio della tutela della salute dei cittadini emiliano-romagnoli attraverso la riduzione della popolazione esposta a concentrazioni superiori agli standard di qualità dell'aria; b) il principio della tutela dell'ambiente nel suo complesso in un'ottica di solidarietà verso le generazioni future, in considerazione del valore ecosistemico della qualità dell'aria; c) il principio della sostenibilità nella selezione delle azioni da attuare inteso come misurabilità delle stesse in termini ambientali, economici e sociali; d) il principio di fattibilità tecnica ed economica nell'individuazione, tra più soluzioni, di quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per il miglioramento della qualità dell'aria; e) il principio di semplificazione amministrativa nel favorire il corretto e avanzato raccordo tra le opzioni amministrativamente più performanti e l'innalzamento della qualità dell'azione pubblica sotto il profilo della celerità dei suoi procedimenti*

Si tratta di principi importanti che fanno riferimento ai valori ecosistemici, così come la proposta di PTAV, ai quali dedica il blocco LIC1, che menziona il valore del suolo, e la necessità di inserire la valutazione dei servizi ecosistemici nei procedimenti di Valutazione della sostenibilità ambientale e territoriale. Si fa riferimento alla valutazione costi-benefici nella selezione delle azioni che si intende attuare in un'ottica di solidarietà verso le generazioni future.

Perché si ritiene la scelta della variante alla SS16 sbagliata per la risoluzione dei problemi di congestione del traffico ed incentivo all'utilizzo del TPL piuttosto che del mezzo privato? Quali sono i costi-benefici?

- innanzi tutto l'unica strada per risolvere i problemi di congestione del traffico, inquinamento atmosferico ed acustico è quella di sfavorire l'utilizzo dell'auto, favorendo l'utilizzo di TPL o micro-mobilità leggera piuttosto che elettrica (in presenza di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili). Questo può avvenire solamente rendendo questi ultimi più convenienti in termini di costi, tempi di percorrenza e di attesa, nonché sicuri. Quindi intensificando la rete e gli orari di fermata TPL, adottando politiche di tariffazione favorevoli, aumentando la sicurezza dei passeggeri (maggiori controlli sui mezzi)
- creare offerta di strade significa favorire l'utilizzo dell'auto. Infatti gli stessi studi condotti da ANAS evidenziano che la variante distoglierà dalla A14 c.a 12.000 veicoli al giorno, mentre quelli che non percorreranno l'attuale SS16 saranno c.a 5.000, con un saldo in aumento del traffico giornaliero di +7000
- investire sul TPL e sulle infrastrutture per la mobilità leggera ha un costo nettamente inferiore in termini economici rispetto alla costruzione della variante, i cui costi saranno pesanti anche in termini di CC e SE nonché sanitari come più volte richiamato. L'opera una volta creata rimarrà per sempre, non è reversibile. Cosa diversa è investire sul TPL e la sharing mobility, le cui evoluzioni anche grazie alle nuove tecnologie digitali ne permettono un'elevata adattabilità alle dinamiche del territorio → scelta reversibile VS scelta irreversibile
- le analisi effettuate propedeutiche alla redazione del PTAV evidenziano chiaramente come il polo di Rimini rappresenti il maggiore attrattore del territorio provinciale, ed anche quello con maggiori problemi legati alla mobilità. Infatti è a Rimini che risiedono i principali servizi, luoghi di svago/shopping nonché lavoro, che motivano spostamenti verso la città e all'interno della stessa. Inoltre l'elevata urbanizzazione residenziale genera grandi flussi in e out casa-lavoro. Lo studio evidenzia altresì come la maggior parte degli spostamenti dell'area siano dovuti a flussi primariamente locali (interni alla città o di prossimità). Lungo la SS16 sono inoltre presenti innumerevoli attività economiche primariamente del settore terziario, che ugualmente ne motivano la percorrenza di persone e di merci. Basti pensare al flusso che genera il centro commerciale "Le Befane" ed i nuovi grandi centri di vendita specializzata presenti nelle immediate vicinanze. Queste realtà creano domanda di spostamento di merci e persone analogamente a quelle che si trovano "a mare" della statale. Chi necessita di attraversare il tratto riminese senza doversi recare in un punto intermedio utilizza l'autostrada, stessa cosa chi deve recarsi fuori dal territorio comunale per lavoro verso sud o verso nord. Questa considerazione è avallata anche da quanto riportato nel documento 03\_6-QC\_ALLEGATO\_5\_FLUSSI E SIMULAZIONI DI TRAFFICO in cui si evidenzia la funzione della A14 quale arteria di distribuzione del traffico locale.
- Il vero traffico è generato dalla grande città di Rimini e dai suoi quartieri/località posti a monte e





a mare della statale. Anche il Piano evidenzia come i poli funzionali (v. LIC2 – scheda 4) si trovino a Rimini determinando flussi in e out di auto. Nonostante il precedente PTCP già auspicasse una diminuzione di consumi di suolo, il risultato è stato esattamente l'opposto, con un aumento costante delle opere di urbanizzazione anche di elevatissimo impatto concentrate a valle della statale o lungo la stessa, inevitabilmente si continua a generare traffico laddove gli spazi non lo permettono più, e non permettono più neppure l'introduzione di verde che consenta l'abbassamento della temperatura della città, piuttosto che di cattura CO2 ecc. Pertanto una ulteriore e sana innovazione sarebbe quella di pensare prima ad una viabilità servita da TPL o percorsi per la micromobilità e poi alle lottizzazioni/urbanizzazioni, diversamente il problema della mobilità non giungerà mai ad un punto di equilibrio accettabile e soprattutto sostenibile

- La declassificazione dell'attuale SS16 non si ritiene pertanto condizione sine qua non per poter disegnare un sistema di mobilità TPL efficiente ed efficace, peraltro il progetto della variante nella sua versione originale auspicata dal PTAV prevede una serie di nuovi svincoli/rotonde che permetteranno ai veicoli percorrenti la variante di procedure verso i poli funzionali riminesi attraverso le già congestionate via Marecchiese, della Fiera, Covignano e Circonvallazione, senza alcun reale beneficio, piuttosto con un peggioramento della situazione, pertanto non si evidenzia una maggiore efficienza della rete infrastrutturale viaria, e neppure un passo avanti nella direzione della "città a 15 minuti" richiamata dal Piano
- Ulteriori motivazioni a sfavore della costruzione di grandi opere viarie e a favore di un efficientamento della mobilità collettiva e micro mobilità le offrono le statistiche:
  - A) Il rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto in Emilia-Romagna 2030 evidenzia una flessione in diminuzione dei flussi totali sulla A14 sia di mezzi leggeri che pesanti nel 2022 rispetto al 2021. Stessa cosa per le altre tratte autostradali della regione.
  - B) Il Rapporto 2023 sulla mobilità ISFORT evidenzia come l'utilizzo dell'auto sia ancora predominante ed in aumento, soprattutto per ragioni di gestione familiare e lavoro, ed evidenzia come le politiche per la mobilità sostenibile degli ultimi 20 anni siano state di fatto fallimentari. Inoltre le proiezioni demografiche Istat di lungo periodo indicano un generale declino demografico che passa attraverso un progressivo invecchiamento della popolazione residente, un progressivo invecchiamento del parco auto, ed una contrazione della domanda di mobilità nel lungo periodo

Tali elementi devono far riflettere in merito all'opportunità ed al rapporto costi-benefici della realizzazione di grandi infrastrutture viarie altamente impattanti e non reversibili.

- Infine si evidenzia un ulteriore elemento di rischio nella scelta di cui alla ovvero il fatto che queste ultime dipendano da un soggetto terzo quale ANAS, pertanto basare una importante riorganizzazione del TPL fondata sulla possibilità di declassificare l'attuale SS16 rappresenta un'esternalità di governo sovraordinato che potrebbe subire arresti (auspicati dalla scrivente Associazione), e quindi un elemento di minaccia al processo di spostamento della mobilità da individuale a collettiva così concepito. Peraltro tale scelta si porta dietro ulteriori minacce legate all'incapacità dimostrata dagli Enti di mettere a terra le conseguenti opere di compensazione, come dimostrato ampiamente con la realizzazione della terza corsia della A14, conclusa nel 2012 in termini di cementificazione, e a distanza di oltre 10 anni mai avviata per quanto riguarda le opere di compensazione dovute alla cittadinanza. E' bene considerare anche questi aspetti rispetto alle scelte di "sviluppo" del territorio che vengono effettuate, soprattutto come già ribadito più volte dal momento in cui sono irreversibili, oppure presentano difficoltà di compensazione perché semplicemente il territorio è già talmente sfruttato che non offrire altri spazi se non in aree rurali. Pertanto il focus 8 LIC4 scheda 3 che prevede interventi atti a rispondere alle indicazioni contenute nelle LIC 1 viene ritenuto di certo positivo, ma nei fatti una **mera operazione di "green washing"** dal momento in cui sono evidenti i fattori endogeni ed esogeni agli Enti preposti nel portare a termine le opere secondo i principi di sostenibilità.
- Il verde non produce i suoi effetti subito, agli alberi occorrono anni per crescere, e con le alte temperature e la siccità vi sono problemi di attecchimento e manutenzione, pertanto vanno previste risorse, e cura nel tempo, ed anche questi aspetti devono essere tenuti in debita considerazione



quando si tratta di compensare opera ad alto impatto. All'oggi non si può dire che la comunità abbia potuto constatare tale capacità.

**In conclusione problema della mobilità non viene affrontato in termini di mitigazione ovvero sulla riduzione delle cause dei cambiamenti climatici, è dipendente per una fetta importante da scelte di altri soggetti sui quali non si ha il governo, e soprattutto non opera nella direzione della riduzione dell'utilizzo dell'auto in quanto punta a creare maggiore offerta di strada.**

### Allega

1. **copia del documento di identità qualora il presente documento non sia sottoscritto con firma digitale.**
2. **Altro** (elenco eventuali stralci cartografici e/o altri documenti)

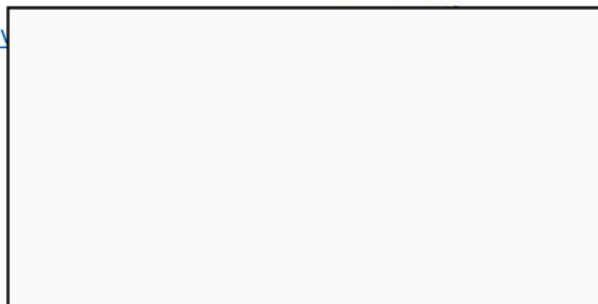
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

### Dichiara

di essere informato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 13 del Regolamento UE 2016/679, che i dati personali raccolti saranno trattati, anche con strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale si rende la presente dichiarazione, come da informativa pubblicata sul sito web della Provincia di Rimini:

<https://www.provincia.rimini.it/prvcnrmn/zf/index.php/priv>

.....Rimini  
04/05/2024.....  
(luogo e data)





## Provincia di Rimini

## Elenco dei documenti costitutivi della Proposta di Piano territoriale di area vasta (Ptav)

**01 – STRATEGIE E OBIETTIVI**

- 01/1 Documento delle Strategie
- 01/2 Allegato 1 Abaco per l'adattamento ai cambiamenti climatici
- 01/3 Allegato 2 Assetto della rete viaria e schemi progettuali per il trasporto pubblico e la mobilità lenta
- 01/4 Carta delle strategie

**02 – NORME**

- 02/1 Documento delle Regole

**03 - QUADRO CONOSCITIVO DIAGNOSTICO**

- 03/1 Relazione generale
- 03/2 Allegato 1 Elemento: Turismo
- 03/3 Allegato 2 Elemento: Aree di rilievo sovralocale
- 03/4 Allegato 3 Elemento: Paesaggio
- 03/5 Allegato 4 Analisi di pericolosità sismica del territorio provinciale per il Piano Territoriale di Area Vasta di Rimini, ai sensi della dgr 564/2021
- 03/6 Allegato 5 Elemento: Flussi e simulazioni di traffico
- 03/7 Allegato 6 Linea di innovazione: Cambiamenti Climatici
- 03/8 Allegato 7 Linea di innovazione: Metabolismo Urbano
- 03/9 Allegato 8 Linea di innovazione: Servizi Ecosistemici
- 03/10 Allegato 9 Schede del Diagnostico
- 03/T1 Tavola 01 Componenti vegetali
- 03/T2 Tavola 02 Reti ecologiche
- 03/T3 Tavola 03 Sistema idrografico
- 03/T4 Tavola 04 Criticità e patrimonio geomorfologico
- 03/T5 Tavola 05 Tutela del patrimonio paesaggistico e relativi database dei beni storici
- 03/T6 Tavola 06 Rischi e vulnerabilità climatiche
- 03/T7 Tavola 07 Aree non idonee alla localizzazione degli impianti di recupero e smaltimento rifiuti
- 03/T8 Tavola 08 Microzonazione sismica - carta geologica
- 03/T9 Tavola 09 Microzonazione sismica - geologica sismica
- 03/T10 Tavola 10 Microzonazione sismica - effetti locali
- 03/T11 Tavola 11 Sistema della mobilità - stato di fatto
- 03/T12 Tavola 12 Sistema della mobilità - flussi di traffico
- 03/T13 Tavola 13 Linea innovativa: cambiamenti climatici
- 03/T14 Tavola 14 Linea innovativa: metabolismo urbano
- 03/T15 Tavola 15 Linea innovativa: servizi ecosistemici

**04 – PERCORSO PARTECIPATO**

- 04/1 Relazione generale del processo
- 04/2 Allegato 1 Il Manifesto del Piano
- 04/3 Allegato 2 Report dei Laboratori di coprogettazione
- 04/4 Allegato 3 Report dell'Indagine on-line "Raccontaci il tuo territorio!"
- 04/5 Allegato 4 Report del ciclo di Conferenze "il futuro in primo Piano"

**05 – VALSAT**

- 05/1 Documento di Valsat
- 05/2 Allegato 1 Obiettivi socio-economici, ambientali a livello sovralocale
- 05/3 Allegato 2 Valutazione di coerenza esterna
- 05/4 Allegato 3 Scenari
- 05/5 Sintesi non tecnica