



## Regione Toscana

Determinazione n.1/AC/2013 del 12/4/2013

### NURV

(Nucleo Unificato Regionale di Valutazione e verifica degli investimenti pubblici)

Autorità competente per la VAS

Piano Regionale Integrato Infrastrutturale e Mobilità

(PRIIM)

– Rapporto ambientale –

Parere motivato

### II NURV

come composto ai sensi della deliberazione della Giunta regionale n.498/2012 e del decreto del Presidente della Giunta regionale n.171/2012, nella seduta del 12/4/2013, presenti i seguenti componenti:

**Presenti: Paolo Baldi, Paola Badini, Elvira Pisani, Carmela D'Aiutolo**

**Assenti: Paolo Matina, Rosanna Zavattini**

### Visti

- il d.lgs. 152/2006 recante "Norme in materia ambientale", ed in particolare la Parte seconda relativa alle "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione di impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)";
- la legge regionale 10/2010 "Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza";
- la legge regionale 49/1999 "Norme in materia di programmazione regionale";
- la risoluzione del Consiglio regionale del 29 giugno 2011, n. 49 avente ad oggetto: "Approvazione programma regionale di sviluppo (PRS) 2011-2015";
- il PIT approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 72 del 24 luglio 2007 comprensivo dell'implementazione paesaggistica adottata con deliberazione del Consiglio Regionale n. 32 del 16 giugno 2009;

- la legge regionale 55/2011 che istituisce il Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della mobilità

### **Premesso che**

il PRIIM rientra nel campo di applicazione della VAS ai sensi dell'art. 5 comma 2 della L.r. 10/2010;

con nota prot. AOOGRT/310293/O.020.50 del 13 dicembre 2011 è stata avviata la fase di consultazione sul documento preliminare, sul quale l'Autorità Competente ha espresso le proprie osservazioni, ai sensi dell'art. 23 della LR 102010, con D.G.R.T. n. 27 del 24.01.2012;

con nota prot. AOOGRT/306671/O.020.050 del 14 novembre 2012, l'Area di Coordinamento Mobilità ed Infrastrutture della Direzione generale delle Politiche territoriali, ambientali e della mobilità della Regione Toscana (DGPTAM), in qualità di proponente del PRIIM, ha dato comunicazione al Presidente del NURV ed ai soggetti competenti in materia ambientale (SCA), dell'avvenuta pubblicazione sul BURT n. 46 parte II del 14 novembre 2012, dell'avviso di avvio delle consultazioni sul Rapporto ambientale ai sensi dell'art. 25 della l.r. 10/2010;

che al NURV e al Proponente, sono pervenute le seguenti osservazioni:

1. Autorità di Bacino del Fiume Arno - ns. prot. AOOGRT/319709/F.050.020 del 28/11/2012
2. Settore Pianificazione del Territorio della Regione Toscana – ricevuta per fax - data 21/12/2012
3. Bacini di Rilievo Regionale Toscana Costa e Toscana Nord – ricevuta per fax - data 21/12/2012
4. Paolo Omoboni Consigliere Comunale del Comune di Borgo San Lorenzo – ricevuta per e-mail - data 03/01/2013
5. Comitato Attaccati al Treno — ricevuta per e-mail - data 07/01/2013
6. Provincia di Siena - ns. prot. AOOGRT/3220/O.020.060 del 07/01/2013
7. Comune di Grosseto - ns. prot. AOOGRT/3573/O.020.060 del 07/01/2013
8. Ufficio Tecnico del Genio Civile di Area vasta Grosseto-Siena e Opere Marittime- ns. prot. AOOGRT/2503/ O.020.060 del 10/01/2013
9. Unione Montana dei Comuni del Mugello – ns. prot. AOOGRT/9856/O.020.060 del 11/01/2013
10. Comune di Firenze – ns. prot. AOOGRT/9823/O.020.060 del 11/01/2013
11. Provincia di Pistoia - ns. prot. AOOGRT/9655/O.020.060 del 11/01/2013
12. Città di Piombino - ns. prot. AOOGRT/9332/O.020.060 del 11/01/2013
13. Autorità di Bacino Pilota del Fiume Serchio - ns. prot. AOOGRT/9007/O.020.060 del 11/01/2013
14. Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB)- ns. prot. AOOGRT/8979/F.050.020 del 11/01/2013
15. Camera di Commercio Arezzo - ns. prot. AOOGRT/10191/O.020.060 del 14/01/2013
16. Provincia di Arezzo - ns. prot. AOOGRT/11605/O.020.060 del 15/01/2013
17. ARPAT - ns. prot. AOOGRT/11474/O.020.060 del 15/01/2013

18. Azienda USL 11 Empoli - ns. prot. AOOGRT/12697/O.020.060 del 15/01/2013
19. Legambiente onlus – ricevuta per e-mail - data 15/01/2013
20. Ministero per i Beni e le Attività Culturali- Soprintendenza per i beni architettonici e Paesaggistici di Siena e Grosseto - ns. prot. AOOGRT/338860/O.020.060 del 17/12/2012
21. Settore Energia, Tutela della qualità dell'aria e dall'inquinamento elettromagnetico e acustico” della Regione Toscana - prot. AOOGRT/14782/P.60.40.20 del 17/01/2013
22. Azienda USL 8 Arezzo - ns. prot. AOOGRT/16239/F.050.020 del 18/01/2013
23. Azienda USL 9 Grosseto - ns. prot. AOOGRT/17050/F.050.020 del 18/01/2013
24. Azienda USL 12 Viareggio - ns. prot. AOOGRT/17292/O.020.060 del 21/01/2013
25. Provincia di Arezzo - ns. prot. AOOGRT/18437/O.020.060 del 21/01/2013
26. Ministero per i Beni e le Attività Culturali- Soprintendenza per i beni architettonici e Paesaggistici Storici Artistici ed Etnoantropologici di Firenze, Pistoia e Prato - ns. prot. AOOGRT/19697/O.020.060 del 22/01/2013

#### Dato atto che

In data 28/01/2013 il NURV ha esaminato il Rapporto Ambientale del PRIIM alla presenza del Proponente ed ha richiesto chiarimenti in merito a:

- natura e ambito di competenza del Piano. E' emersa la necessità di una descrizione più puntuale delle caratteristiche del PRIIM e quindi della sua portata strategica e programmatica, in modo da identificare l'effettiva capacità di incidenza sulle scelte di intervento -soprattutto per quelle di natura infrastrutturale- e determinare, di conseguenza, l'adeguato livello di approfondimento della valutazione degli effetti ambientali.
- valutazione degli effetti significativi delle azioni previste dal PRIIM sulle componenti ambientali. E' stato ritenuto opportuno dare evidenza delle analisi sottese alla matrice di valutazione degli effetti ambientali, evidenziando la relazione esistente tra le azioni sulle quali il PRIIM ha discrezionalità operativa e le componenti ambientali da queste sollecitate
- sistema di monitoraggio VAS del PRIIM. Si rende necessario rivedere il sistema ipotizzato, basato su indicatori di realizzazione, individuando indicatori in grado di misurare impatti, variazioni e cambiamenti su quelle componenti ambientali su cui le azioni individuate impattino in maniera positiva o negativa.

con nota prot. AOOGRT/84224/F.050.020 del 27 marzo 2013 il proponente del PRIIM ha inviato al Presidente del Nurv una Nota aggiuntiva al Rapporto ambientale, nella quale vengono forniti chiarimenti, approfondimenti.

Più nel dettaglio, il documento integrativo contiene:

- un approfondimento dell'analisi di coerenza esterna tra il PRIIM e i Piani e Programmi regionali ritenuti d'interesse. In particolare, viene sviluppata in forma matriciale e descrittiva, l'analisi delle coerenze e delle conflittualità tra gli obiettivi specifici del PAER e gli obiettivi generali del PRIIM;
- l'aggiornamento della caratterizzazione dello stato e delle pressioni sull'ambiente - facendo riferimento in particolare ai dati più recenti della Relazione sullo Stato dell'Ambiente 2011 e dell'Annuario dei dati ambientali 2012 (a cura di ARPAT) - e agli scenari evolutivi.

- una tabella di raccordo tra gli obiettivi generali, gli obiettivi specifici e le azioni del PRIIM e l'illustrazione delle tipologie di intervento, secondo il livello istituzionale di assunzione delle decisioni e la loro capacità di produrre impatti ambientali significativi. Sulla base di tali criteri, sono state individuate alcune azioni con effetti ambientali potenzialmente negativi, sulle quali PRIIM ha reale capacità operativa di incidenza. Per ciascuna di tali azioni, è stata effettuata una valutazione, in prevalenza di tipo qualitativo, degli effetti sulle componenti ambientali i cui elementi conoscitivi sono pertinenti alla fase pianificatoria, rinviando per le altre componenti ambientali, ai diversi livelli di pianificazione o alla fase progettuale.
- l'individuazione di ulteriori misure di mitigazione e specifici indirizzi per le successive fasi attuative.
- una diversa impostazione del sistema di monitoraggio VAS del PRIIM, che si inserisce e raccorda nel quadro del più ampio sistema di monitoraggio del piano stesso e del sistema informativo a supporto delle politiche ambientali regionali, e che comunque individua un set prioritario di indicatori riferiti alle componenti ambientali sollecitate dalla realizzazione delle azioni di piano.

Le considerazioni, il quadro ambientale/territoriale all'interno del quale sono state definite le scelte e le alternative che hanno accompagnato le valutazioni e la redazione del PRIIM, devono essere valutate anche alla luce degli allegati al Documento di Piano: "Quadro delle Valutazioni" e "Cartografie infrastrutture/ambiente".

### **Esaminati**

i documenti prodotti dal Proponente, consistenti in:

- proposta di Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) 2012-2015
- Rapporto Ambientale di VAS di cui all'art. 24 della l.r. 10/2010 e s.m.i.;
- nota aggiuntiva al Rapporto Ambientale
- Sintesi non tecnica

le osservazioni pervenute dai soggetti sopraelencati -che risultano essere agli atti d'ufficio del NURV- che sono state considerate nello svolgimento dell'attività istruttoria finalizzata alla redazione del presente parere, per gli aspetti pertinenti alla valutazione ambientale

### **Considerato che**

A. Il PRIIM definisce le strategie e gli obiettivi in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti della Regione Toscana e fornisce una ricognizione dell'insieme degli interventi infrastrutturali, anche oggetto di preesistenti strumenti programmatici e riconducibili a diversi livelli istituzionali, che si prevede di realizzare sul lungo periodo.

Il Piano definisce in particolare 5 Obiettivi Generali: 1) Realizzare le grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale 2) Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico 3) Sviluppare azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria 4) Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana 5) Azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti.

Gli obiettivi sono attuati attraverso 3 tipologie di azioni classificabili nel seguente modo: a) azioni che si inseriscono nel quadro della programmazione concertata Stato/Regione (riguardano essenzialmente le grandi infrastrutture di trasporto di interesse nazionale),

nelle quali l'azione della Regione è di tipo "concorrente" e si caratterizza principalmente nella fase di monitoraggio degli impatti ambientali attraverso la partecipazione agli osservatori ambientali b) azioni di gestione, di "governance" e di monitoraggio, attraverso le quali la regione esercita un ruolo di indirizzo e orientamento (tra le principali la riorganizzazione del TPL) c) azioni sulle quali il PRIIM ha maggiore discrezionalità operativa e valenza strategica e programmatica, e che possono produrre impatti significativi sull'ambiente.

- B. Sono state analizzate le coerenze e le conflittualità esistenti tra il PRIIM e gli altri strumenti della pianificazione regionale d'interesse (PRS, PIT, PRQA, PRSE, Programma regionale della società informazione e conoscenza, PRB, PSSIR, PRAER, Piani di assetto idrogeologico, Piano Tutela delle Acque).
- C. La caratterizzazione dello Stato dell'Ambiente è stata effettuata in base ai dati disponibili in ambito regionale, prendendo a riferimento i documenti di monitoraggio di piani e programmi regionali quali il PIT, il PRAA e il PIER e gli indicatori del PRS 2011-2015, i dati statistici di carattere ambientale forniti dal Sistema Statistico Regionale, i dati disponibili sul portale SIRA (Sistema Informativo Regionale Ambientale di ARPAT) e quelli contenuti nella pubblicazione "Relazione sullo Stato dell'Ambiente" a cura di ARPAT.

La caratterizzazione è stata effettuata prendendo a riferimento i seguenti aspetti ambientali:

- cambiamenti climatici: sono state approfondite le tematiche quali le emissioni di gas climalteranti ed i consumi energetici
- ambiente e salute: sono stati analizzati gli aspetti relativi alla qualità dell'aria, alla popolazione residente in area urbanizzata esposta a livelli di inquinamento atmosferico superiore ai valori limite, inquinamento acustico e popolazione che ha beneficiato di azioni di mitigazione per la riduzione dell'esposizione all'inquinamento acustico nell'ambito dei Piani Comunali di Risanamento Acustico
- natura e biodiversità: l'approfondimento è stato relativo alle specie animali e vegetali terrestri minacciate inserite nella lista di attenzione
- territorio: sono state approfondite le tematiche relative alle aree artificializzate ed alle aree ad alta criticità idrogeologica
- uso sostenibile delle risorse naturali e gestione dei rifiuti: è stato preso a riferimento per l'analisi lo stato chimico delle acque superficiali, le acque sotterranee e la produzione dei rifiuti e il fabbisogno idrico.

- D. Sono stati rappresentati i possibili scenari evolutivi in ambito regionale relativamente alla domanda di trasporto, al consumo di suolo, al fabbisogno idrico, alla urbanizzazione, alle emissioni dei gas climalteranti, ai consumi energetici ed ai rifiuti, prendendo a riferimento le previsioni sull'evoluzione socioeconomica ed ambientale contenute nel progetto di ricerca "Toscana 2030", elaborato da IRPET e successivi studi e valutazioni effettuati per la definizione di nuovi piani regionali.

- E. La valutazione dei possibili impatti significativi è stata sviluppata in forma matriciale, mettendo in relazione i possibili effetti ambientali derivanti dall'intersezione tra gli obiettivi specifici del PRIIM e gli obiettivi di protezione ambientale presi a riferimento per la VAS. Inoltre sono stati descritti i possibili effetti ambientali connessi alle principali tipologie di intervento infrastrutturale e, in relazione agli obiettivi di protezione ambientale, sono state fornite indicazioni da adottare in fase progettuale quali misure di mitigazione. In relazione agli impatti classificati come "transitori" (in fase di cantiere), per evitare che gli stessi possano diventare permanenti sono state individuate, nel paragrafo relativo alle misure aggiuntive di mitigazione, opportune e necessarie raccomandazioni per la cantierizzazione, da richiamare in fase progettuale.

La valutazione degli impatti significativi è stata approfondita nel documento integrativo rispetto ad alcune azioni di valenza strategica e programmatica di competenza regionale. Dall'analisi effettuata emerge che:

- **gli interventi di adeguamento e messa in sicurezza delle strade regionali**, che hanno come obiettivo la fluidificazione del traffico - in particolare in prossimità dei centri urbani - e il miglioramento del livello di sicurezza sulle strade, producono effetti positivi sulla popolazione e sulla salute umana e sulle matrici aria e rumore. Gli effetti positivi sulla componente salute si traducono nel miglioramento delle condizioni di sicurezza e quindi nella diminuzione del numero di incidenti, nella riduzione del tempo di percorrenza e nel miglioramento della qualità della vita (l'analisi quantitativa in merito alla significatività dei fenomeni dell'impatto sanitario e dei costi sociali dell'inquinamento atmosferico da trasporto, dell'inquinamento acustico -pur riferito solo ad alcune infrastrutture- e della congestione, è sviluppata nel Capitolo 2 "I costi della mobilità" del Quadro delle Valutazioni, parte integrante del piano); inoltre la fluidificazione del traffico, ovvero la riduzione delle code e la regolazione della velocità di marcia, determina una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, degli inquinanti atmosferici e del rumore.
- **il potenziamento della rete ferroviaria e la realizzazione di collegamenti** mancanti tra i principali nodi della rete e la rete stessa, in particolare per il trasporto passeggeri, consente uno spostamento modale rispetto al trasporto stradale. Il minor utilizzo del mezzo privato indotto dalla realizzazione dell'azione comporta un miglioramento nei quantitativi di emissione delle sostanze inquinanti da trasporto e una riduzione di CO<sub>2</sub> con effetti positivi sulle componenti, aria, rumore, salute umana e popolazione.
- **gli interventi relativi alla mobilità sostenibile ed allo sviluppo della mobilità ciclabile** integrata con i sistemi urbani e le altre modalità di trasporto, permettono di sviluppare una mobilità alternativa all'uso dell'automobile, contribuendo in modo efficace alla riduzione del traffico e delle congestioni stradali e quindi delle emissioni di CO<sub>2</sub>, inquinanti atmosferici, rumore, consentendo anche un risparmio energetico.

La realizzazione dell'integrazione della rete tramviaria nell'area metropolitana fiorentina rappresenta un'alternativa importante al trasporto stradale ed è in grado di determinare una significativa riduzione delle emissioni di inquinanti e rumore in un'area caratterizzata dalla presenza di notevoli emissioni legate al traffico veicolare.

- **gli interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana:**

- le azioni per la nautica da diporto, consistono essenzialmente in interventi relativi agli ormeggi, lavori di consolidamento e/o manutenzione straordinaria delle opere fisse di protezione dello specchio acqueo. Tali interventi presentano impatti di natura transitoria - ascrivibili alla fase di cantiere- sulle componenti ambientali fattori climatici (emissioni CO<sub>2</sub>), aria (emissioni inquinanti in atmosfera e di polveri, rumore (emissioni acustiche).
- il miglioramento dell'offerta infrastrutturale aeroportuale determinerà potenziali impatti negativi sulle componenti ambientali fattori climatici, aria, rumore, popolazione esposta alle emissioni di inquinanti, determinati dall'aumento delle attività aeronautiche e del traffico indotto. Il miglioramento dell'offerta infrastrutturale e la pianificazione di nuovi interventi a sostegno dei volumi attesi assume valenza positiva se costituisce opportunità di qualificazione dell'infrastruttura ed è accompagnato dalle misure di mitigazione per limitare gli impatti negativi evidenziati in fase di valutazione.

F. Il sistema di monitoraggio ambientale è configurato come una componente del più ampio sistema di monitoraggio del PRIIM e si caratterizza per il raccordo con il sistema complessivo di monitoraggio delle politiche ambientali e territoriali, con particolare riferimento al monitoraggio dei piani con i quali maggiori sono le correlazioni e sinergie ( PAER, PRQA, PIT).

Considerato che il PRIIM, nella sua strategia generale, intende orientare la mobilità regionale in direzione di una sempre maggiore sostenibilità ambientale, favorendo il

consolidamento dell'utilizzo del mezzo pubblico rispetto al mezzo privato, e prevedendo una serie di interventi volti a ridurre gli impatti ambientali derivanti dai trasporti e dalla mobilità, il monitoraggio dello stato di avanzamento e del raggiungimento degli obiettivi del Piano consentirà anche di verificare il raggiungimento della sostenibilità ambientale che è finalità propria del monitoraggio previsto dalla VAS. Il Documento di monitoraggio del Piano è comunque integrato da un set di indicatori ambientali, riferiti alle principali componenti ambientali su cui la realizzazione delle azioni del PRIIM potrebbe incidere dando luogo a possibili impatti.

Per la misurazione delle variazioni sulle componenti ambientali maggiormente sollecitate (aria, clima, energia, rumore), il sistema prenderà a riferimento le relazioni e pubblicazioni redatte dalle Agenzie e dagli Uffici regionali. Uno specifico approfondimento inoltre sarà poi effettuato sulla componente aria tramite il "Rapporto annuale sulla qualità dell'aria" e l'aggiornamento dell'Inventario Regionale delle Sorgenti di Emissione in atmosfera (IRSE).

Particolare rilevanza per l'azione di monitoraggio degli impatti ambientali - e quindi per l'attuazione del processo di mitigazione degli effetti durante la fase di realizzazione- delle grandi opere infrastrutturali di mobilità di interesse regionale e statale, viene assegnata agli specifici Osservatori Ambientali, appositamente istituiti. Attraverso tali osservatori è attivato un monitoraggio ambientale ex ante, in corso e post operam delle grandi opere infrastrutturali, operante tramite Piani di monitoraggio ambientale che, per ciascuna delle componenti ambientali interessate dal monitoraggio (acque superficiali e sotterranee, atmosfera, rumore, vibrazioni, geologia e geomorfologia, geotecnica, vegetazione, suolo, fauna) identificano e aggiornano specifici indicatori finalizzati al controllo dei possibili impatti nella realizzazione dell'opera.

**Tutto quanto sopra premesso e considerato,  
visto l'art.26 della legge regionale 10/2010 e s.m.i.,  
esprime, a voti unanimi dei presenti,  
il seguente parere motivato**

La valutazione ambientale del PRIIM risponde nel suo complesso ai contenuti richiesti dall'art. 24 della L.r. 10/2010 e la relativa documentazione è stata correttamente strutturata secondo i contenuti dell'allegato 2 alla L.r. 10/2010.

Il sistema di monitoraggio VAS risulta essere correlato ad indicatori di ulteriori piani e documenti regionali nonché a sistemi di rilevamento dati da parte di Agenzie regionali. Per alcune componenti ambientali gli impatti risultano monitorabili solo in fase di realizzazione. Per le grandi opere infrastrutturali il monitoraggio viene effettuato attraverso i dati messi a disposizione dagli Osservatori Ambientali.

Stante queste premesse si raccomanda al Proponente di garantire, in modo sistematico, il costante flusso informativo e di dati relativamente agli impatti generati dall'attuazione del PRIIM e pertanto, che i rapporti di monitoraggio siano completi ed esaustivi affinché sia data adeguata informazione circa l'evolversi del contesto ambientale a seguito della realizzazione (o miglioramento/adequamento) degli interventi infrastrutturali e delle mitigazioni proposte e degli interventi finalizzati al trasporto sostenibile (TPL, piste ciclabili, sistema tramviario, etc.), nonché per permettere l'adozione di tempestive e opportune misure di mitigazione.

Vista la particolare importanza che viene data al ruolo svolto dagli Osservatori Ambientali relativamente alle grandi opere di mobilità di interesse regionale e statale, si raccomanda al Proponente di garantire il costante presidio a questi affinché sia assicurato il confronto con

proponenti ed Enti locali e la tempestiva attuazione delle misure di mitigazione degli effetti durante la fase di realizzazione, allorquando ritenute necessarie.

Considerato che il piano per il suo carattere strategico rimanda alla definizione dei progetti la valutazione degli effetti, nel quadro della normativa vigente, si raccomanda che nella fase di valutazione dei progetti attuativi del piano sia tenuto conto delle misure di mitigazione e delle indicazioni previste dal piano stesso.

Per una migliore implementazione delle politiche per la mobilità sostenibile si ritiene opportuno fornire le seguenti indicazioni:

- 1) Nell'ambito del TPL (ob. 2) occorre favorire/incentivare l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale, quali autobus alimentati a metano o se diesel dotati di appositi filtri antiparticolato FAP.

Inoltre si raccomanda che le azioni e le scelte finalizzate allo sviluppo ed all'incentivazione della mobilità tramite TPL garantiscano sempre massima integrazione e raccordo con le politiche della sosta, affinché sia maggiormente incentivata, facilitata ed agevolata la scelta dell'utilizzo del TPL rispetto al mezzo privato.

Sempre relativamente agli interventi volti a promuovere l'uso del TPL e delle biciclette si suggerisce di implementare le azioni di Piano affinché siano garantite azioni coordinate, sinergiche sull'intero territorio toscano e si possa quindi ottenere una maggiore efficacia negli interventi realizzati.

- 2) Nell'ambito della promozione della mobilità ciclabile particolare attenzione deve essere posta alla creazione e/o l'integrazione in una vera e propria struttura di rete della mobilità ciclabile, che garantisca percorsi e spostamenti sicuri e senza soluzione di continuità, in particolare a livello urbano, attraverso la riduzione dei punti di interruzione, nonché garantire e massimizzare l'intermodalità tra mobilità ciclabile (urbana e cicloturistica) e mobilità tramite TPL; inoltre ulteriori accorgimenti devono essere posti per garantire e rafforzare adeguati standard di sicurezza stradale (conforme ai principi della "visione zero"). Il piano dovrebbe pertanto indicare in modo specifico azioni per aumentare la sicurezza delle piste ciclabili.

12/4/2013

**Paolo Baldi:**

**Elvira Pisani:**

**Paola Badini:**

**Carmela D'Aiutolo:**