



## PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

OGGETTO :  
**Documento preliminare verifica di assoggettabilità a  
VAS**

COMMITTENTE :  
**Comune di Certaldo**

ELABORAZIONE :  
Aleph s.r.l.  
Via Giosuè Carducci 17 - 50121 Firenze  
P.IVA / C.F. 05839370482  
tel./fax 055359734  
mail: info@alephprogetti.com  
web: www.alephprogetti.com

RESPONSABILE :  
Ing. Luigi Costalli

REVISIONE :  
1.0

COLLABORAZIONI :  
Ing. Camilla Baroncelli  
Ing. Luigi Costalli  
Ing. Martina Farsi  
Ing. Paolo Sechi

RESPONSABILI AMMINISTRAZIONE :  
Sindaco : Giacomo Cucini  
Responsabile viabilità : Paolo Ciampalini

CODICE LAVORO: C147

NOME FILE : C147-4-001-181022-mfa-DP\_per\_verifica\_assoggettabilità\_VAS

DATA : 22/11/2018

ELABORATO :  
**PUMSR02**

---

Comune di Certaldo



***Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)***



**DOCUMENTO PRELIMINARE PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ  
ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

Oggetto	Verifica di assoggettabilità a VAS
Commessa	C147
Revisione	01.00
Redatto	Aleph Srl
Verificato	Ing. Luigi Costalli
Data di emissione	22/10/2018
Riferimento	C147-2-005-181022-mfa-verifica_assoggettabilità_semplificata

---

## 1. Sommario

---

1. Sommario .....	2
2. Introduzione .....	3
3. Inquadramento procedurale .....	4
3.1. Normativa di riferimento .....	4
3.2. Soggetti coinvolti.....	4
4. Quadro di riferimento .....	5
5. Descrizione dei contenuti del PUMS .....	6
6. Relazione con altri strumenti del governo del territorio .....	8
7. Quadro di riferimento ambientale.....	11
1.1. Valutazione di coerenza e sostenibilità ambientale del PUMS.....	12
8. Conclusioni.....	16

---

## 2. Introduzione

---

Il presente elaborato costituisce il Documento Preliminare per la Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) del comune di Certaldo. Nel presente documento si analizzano le azioni previste da tale piano e si individuano gli eventuali conseguenti effetti sull'ambiente al fine di fornire elementi discriminanti nella decisione di assoggettabilità o esclusione del piano alla V.A.S.

---

### 3. Inquadramento procedurale

---

#### 3.1. Normativa di riferimento

La procedura della Valutazione Ambientale Strategica è stata sviluppata nell'ambito della Comunità Europea ed adottata dal Parlamento Europeo tramite la Direttiva 2001/42/CE del 2001. È stata recepita dalla normativa nazionale attraverso il Decreto Legislativo n° 152/2006, successivamente modificato dai Decreti Legislativi n°4/2008 e n°128/2010.

Per quanto concerne la Regione Toscana, riferimento specifico è la legge regionale 10/2010, modificata dalla l.r. 69/2010 e dalla l.r. 6/2012.

#### 3.2. Soggetti coinvolti

In attuazione del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. e della legge regionale:

- L'autorità procedente: la Pubblica Amministrazione che elabora il piano o programma, ovvero, nel caso in cui il soggetto che predispone il piano o programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano ed approva il piano. Comune di Certaldo;
- L'autorità competente: la Pubblica Amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato. Città Metropolitana di Firenze.
- Soggetti competenti in materia ambientale; le pubbliche Amministrazioni e gli Enti pubblici che per loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei Piani, programmi o progetti.

---

## 4. Quadro di riferimento

---

Il Comune di Certaldo è dotato del Piano Strutturale approvato con D.C.C. n.57 del 29/06/2005 cui ha fatto seguito il Regolamento Urbanistico approvato con due distinti atti deliberativi: con D.C.cC. n.6 del 29/07/2010 in coerenza con le previsioni attinenti all'intero territorio comunale, e con D.C.C. n.105 del 20/12/2010 per una serie di previsioni che vennero adottate nuovamente in recepimento delle osservazioni.

Le previsioni del Regolamento Urbanistico sono divenute esecutive a seguito dell'avvenuta pubblicazione delle due delibere consiliari sopra richiamate sul B.U.R.T. n.37 del 15/09/2010 e sul B.U.R.T. del 02/02/2011.

Ai sensi dell'art.55 della Legge Regionale 3 gennaio 2005, n.1 "Norme per il governo del territorio" (oggi articolo 95 della Legge Regionale 10 novembre 2014, n.65), le previsioni del Regolamento Urbanistico relative alle trasformazioni degli assetti insediativi, infrastrutturali ed edilizi del territorio ed i conseguenti vincoli preordinati all'espropriazione sono dimensionate sulla base di un quadro strategico previsionale per i cinque anni successivi alla loro approvazione, oltre il termine dei quali perdono efficacia nel caso in cui non siano stati approvati i conseguenti piani attuativi o progetti esecutivi.

Essendo avvenuta la scadenza delle previsioni quinquennali nel settembre 2015, il Comune di Certaldo, ai sensi della L.R. 65/2014, sta formando un Piano Operativo Comunale che riprenda le previsioni del Regolamento Urbanistico, conformandosi alle procedure di V.A.S. di cui alla L.R. 6/2012, e mantenendo le proprie prescrizioni coerenti con il Piano di Indirizzo Territoriale con valore Paesaggistico Regionale (PIT/PPR) adottato con D.C.R. 58/2014.

Il Comune di Certaldo ha deciso di dotarsi di un Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS), in accoglimento delle Linee Guida Europee, emanate nel gennaio del 2014 e successivamente riprese dal Decreto Ministeriale del 4/10/2017. Il PUMS offre uno strumento di pianificazione strategica orientato sul medio-lungo periodo (10 anni) in cui sviluppare il sistema di mobilità urbana in funzione di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, da perseguire attraverso azioni mirate a migliorare l'efficacia e l'efficienza della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Dal momento che il percorso di stesura del POC era già in fase avanzata all'avvio del processo di redazione del PUMS, quest'ultimo recepisce le scelte fatte e fa sue le soluzioni urbanistiche individuate nel POC che hanno un impatto a livello di mobilità in termini di viabilità e parcheggi.

---

## 5. Descrizione dei contenuti del PUMS

---

L'elaborazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è subordinata al conseguimento degli obiettivi definiti dalle Linee Guida dell'Unione Europea di seguito elencati:

- garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettano di accedere alle destinazioni e ai servizi chiave;
- migliorare le condizioni di sicurezza;
- ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici;
- migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci;
- contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme.

Tali obiettivi di ordine superiore sono stati declinati in seguito alla ricognizione del quadro conoscitivo del comune e dei molteplici incontri partecipativi con la popolazione nei seguenti obiettivi specifici:

- L'introduzione di una «area 30» nella zona del centro urbano;
- La creazione di una rete connessa di percorsi ciclabili;
- La riqualificazione di alcune aree di sosta.

L'azione centrale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è la realizzazione della "Zona 30" nell'area compresa tra via Roma, via XX Settembre, via Giacomo Matteotti e via Edmondo De Amicis. Da studi condotti per l'elaborazione del quadro conoscitivo è infatti emerso che via Roma, via XX Settembre e via De Amicis sono soggette ad un traffico veicolare non consono alla loro funzione di strada locale e di penetrazione. Al fine quindi di moderare la circolazione in paese, di alleggerire le suddette strade dal traffico che le interessa e di valorizzare le funzioni propriamente urbane dell'area circostante piazza Boccaccio, la realizzazione di una "Zona 30", in cui la velocità dei veicoli sia limitata appunto a 30 km/h.

Lo scopo di una "Zona 30" è quello di disincentivare il traffico di transito rendendo la strada meno appetibile per i flussi veicolari attraverso una nuova organizzazione della sezione stradale, senza imporre limitazioni ad alcuna categoria a differenza delle Zone a Traffico Limitato. Inoltre la ridotta velocità permette un'integrazione migliore con l'utenza debole (ciclisti e pedoni), riduce la gravità e il numero di eventuali incidenti, e permette la

valorizzazione della strada intesa come spazio pubblico. La diminuzione della presenza di veicoli in area urbana implica una riduzione delle emissioni inquinanti e del rumore, con conseguente miglioramento della qualità di vita nell'area interessata.

La realizzazione della "Zona 30" avviene con un riassetto della viabilità attraverso opere non invasive come l'utilizzo di fioriere o di parcheggi in linea laterali per restringere la sede stradale, e accorgimenti quali la modifica dei cicli semaforici nell'area di intervento in modo che il traffico pedonale sia privilegiato rispetto a quello veicolare. Gli ingressi e le uscite dalla "Zona 30" vengono segnalati efficacemente attraverso opportuna segnaletica orizzontale e verticale.

Quest'area centrale fungerà inoltre da fulcro per i percorsi ciclabili; in essa confluiranno e troveranno connessione i percorsi esistenti e di progetto provenienti dalle diverse zone della cittadina. Si formerà quindi un sistema radiale con al centro la zona 30 in cui i ciclisti troveranno spazio senza la necessità di una sede segregata grazie alla particolare organizzazione dello spazio urbano strutturato per ottenere la precedenza dell'utenza pedonale e ciclistica su quella veicolare.

Per quanto riguarda invece il tema della sosta, le azioni previste saranno esclusivamente a carattere gestionale dell'esistente e il PUMS recepirà le previsioni del POC.

In nessun caso si prevedono interventi strutturali sulla rete viaria esistente, espropri o nuove costruzioni. Tutti gli interventi si limitano ad un cambio di disciplina della circolazione sul piano viabile esistente.



---

## 6. Relazione con altri strumenti del governo del territorio

---

### Relazione con il PRIIM

Il Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità della Toscana, approvato dal Consiglio Regionale il 12 febbraio 2014, persegue le seguenti finalità:

- realizzare una rete integrata e qualificata di infrastrutture e servizi **per la mobilità sostenibile** di persone e merci;
- ottimizzare il sistema di accessibilità alle città toscane, al territorio e alle aree disagiate e sviluppare una piattaforma logistica toscana quale condizione di competitività del sistema regionale;
- **ridurre i costi esterni del trasporto** anche attraverso **il riequilibrio e l'integrazione dei modi di trasporto**, l'incentivazione dell'uso del mezzo pubblico, migliori condizioni di sicurezza stradale e la diffusione delle tecnologie per l'informazione e la comunicazione.

Tali finalità si declinano nei seguenti obiettivi:

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. Potenziare la piattaforma logistica toscana;
5. Azioni trasversali per informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti.

I temi della mobilità sostenibile e della riduzione delle esternalità del trasporto vengono approfonditi nell'allegato A.b. 10- Mobilità Sostenibile; in particolare il paragrafo 4.2.1. è dedicato alle "Zone 30". In esso, dopo una rapida descrizione dei benefici sulla sicurezza di una velocità moderata, la zona 30 viene individuata come strumento per il miglioramento della sicurezza stradale e come risposta alle problematiche ambientali: *"In risposta alla necessità di riduzione dell'incidentalità, nonché di riduzione degli effetti della mobilità su inquinamento atmosferico e rumore (anche in considerazione di quanto emerso nelle valutazioni ambientali) il PRIIM promuove azioni in sinergia con altri strumenti della pianificazione regionale, locale, per la realizzazione, all'interno delle aree urbane, di zone con limite di velocità pari a 30 km/h."*

La realizzazione della "Zona 30" di Certaldo pertanto è perfettamente allineata con le prescrizioni generali del PRIIM 2014.

### **Relazione con il PIT/PPR**

Il Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) è un piano regionale. È il piano di programmazione attraverso il quale la Regione Toscana stabilisce gli orientamenti per la pianificazione degli enti locali, le strategie per sviluppo territoriale dei sistemi metropolitani e delle città, dei sistemi locali e dei distretti produttivi, delle infrastrutture viarie principali, oltre alle azioni per la tutela e valorizzazione delle risorse essenziali, conformemente a quanto stabilito dalla Legge Regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per il governo del territorio).

Il PIT ha valenza di piano paesaggistico, in adempienza al Codice dei beni culturali e del paesaggio di (D.Lgs 22 gennaio 2004, n. 42 e successive modificazioni e integrazioni).

A tale scopo è corredato da una serie di "schede dei paesaggi e individuazione degli obiettivi di qualità" che costituiscono parte integrante del quadro normativo definendo le azioni di qualità come guida agli strumenti di pianificazione territoriale.

In particolare, il Comune di Certaldo rientra nell'ambito di paesaggio "09- Val d'Elsa".

L'intervento proposto è in linea con quanto asserto nel capitolo 6.1- *Obiettivi di qualità e direttive* del suddetto ambito 09- Val d'Elsa, il quale riporta sotto l'obiettivo 3 "Tutelare, riqualificare e valorizzare i caratteri identitari del paesaggio collinare, costituito da emergenze storiche e urbanistico-architettoniche, dalla struttura insediativa di lunga durata improntata sulla regola morfologica di crinale e sul sistema della fattoria appoderata, strettamente legata al paesaggio agrario, e dalle aree a pascolo", l'indicazione specifica descritta al paragrafo 3.9 di "**favorire il potenziamento di una rete di fruizione lenta del territorio, valorizzando viabilità minore e sentieri esistenti, compresi i percorsi di fondovalle, e qualificando nuclei storici e borghi rurali come nodi e punti di sosta di un sistema di itinerari.**"

### **Relazione con il Piano Territoriale di coordinamento**

All'articolo 1 delle norme di attuazione del PTC si definiscono i principi di base; fra questi al punto 3 si specifica che il miglioramento dell'accessibilità degli insediamenti e della mobilità è perseguito attraverso il potenziamento delle infrastrutture e l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto, con particolare riguardo al rafforzamento delle reti per **la mobilità lenta giornaliera** ed alla valorizzazione dei circuiti turistico- fruitivi presenti nella provincia fiorentina

Il PUMS con la promozione di azioni volte ad incrementare la mobilità pedonale e ciclabile del centro urbano risponde a pieno agli obiettivi del PTC.

---

### **Relazione con il POC (procedimento di formazione avviato)**

Il Piano Operativo Comunale di Certaldo prevede azioni volte al recupero, alla rifunzionalizzazione e alla rigenerazione delle parti di territorio già costruite o urbanizzate. Nell'obiettivo O5 *Promuovere la qualità dell'ambiente urbano*, il POC pone espressamente (indicandola come azione A.6.3.) la valorizzazione della piazza Boccaccio attraverso l'eliminazione del parcheggio pubblico da sostituire.

La proposta di "Zona 30" offre una rivalorizzazione di piazza Boccaccio e dell'area circostante, e si pone come fase preliminare per una successiva rimozione del parcheggio attualmente esistente.

### **Il piano comunale di classificazione acustica (P.C.C.A.)**

Il Comune di Certaldo ha approvato il Piano Comunale di Classificazione Acustica di con deliberazione di Consiglio Comunale n. 33 del 27/03/2008. Il Piano suddivide il territorio comunale in zone acusticamente omogenee ricadenti in una delle classi stabilite dal D.P.C.M. 14.11.97, il quale stabilisce per ciascuna classe i valori limite di emissione, i valori limite di immissione assoluti e differenziali, i valori di attenzione ed i valori di qualità. L'area interessata ricade in una zona di classe IV, definita come area urbana interessata da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, elevata presenza di attività commerciali ed uffici, presenza di attività artigianali.

### **Relazione con il Piano Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA)**

Secondo il P.G.R.A. redatto dall'Autorità di Bacino del Fiume Arno, il territorio del comune di Certaldo contiene tutte le classi di pericolosità idraulica, da bassa in corrispondenza del centro cittadino ad alta all'intorno del fiume Elsa. Le azioni previste riguardano zone in ambito P1.

---

## 7. Quadro di riferimento ambientale

---

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile in questione non prevede, come già descritto in precedenza, nuove realizzazioni infrastrutturali; si caratterizzano di seguito le sole componenti ambientali direttamente interessate dalle modifiche gestionali delle risorse esistenti, atmosfera e clima acustico.

### **Qualità dell'aria secondo il rapporto annuale ARPAT**

Annualmente l'ARPAT pubblica un bollettino in cui riporta i dati ambientali della Toscana, divisa in zone omogenee. Per la qualità dell'aria, il Comune di Certaldo ricade nella zona definita Collinare Montana, ed in particolare nella zona Collinare Montana che fa riferimento alla stazione di monitoraggio di Poggibonsi. La stazione rileva giornalmente la quantità di polveri sottili (PM10 e PM2.5 e biossido di azoto NO<sub>2</sub>). Nell'annuario 2017, presso la stazione di Poggibonsi i valori medi annuali di inquinanti non hanno superato i limiti di legge (40µg/m<sup>3</sup> per NO<sub>2</sub> e PM10, 25µg/m<sup>3</sup> per PM2.5). Anche per quanto riguarda i valori medi giornalieri non si riscontrano superamenti delle soglie di legge (200µg/m<sup>3</sup> per NO<sub>2</sub>, 50µg/m<sup>3</sup> per PM10; per PM2.5 non viene indicato alcun limite specifico per la media giornaliera).

Più recentemente il bollettino periodico, disponibile sul sito internet dell'ARPAT e riguardante l'anno in corso, riporta che le soglie limite delle medie annuali e giornaliere non sono mai state superate dall'inizio dell'anno.

Da quanto sopra riportato si evince una buona qualità dell'aria nella zona Collinare Montana in cui ricade il Comune di Certaldo.

### **Rumore**

Il territorio comunale ricade per la maggior parte nelle classi II e III; le classi V e VI sono attribuite alle aree all'intorno di attività produttive; il centro urbano ricade lungo via Roma e a partire da via XX Settembre verso Castelfiorentino in classe IV.

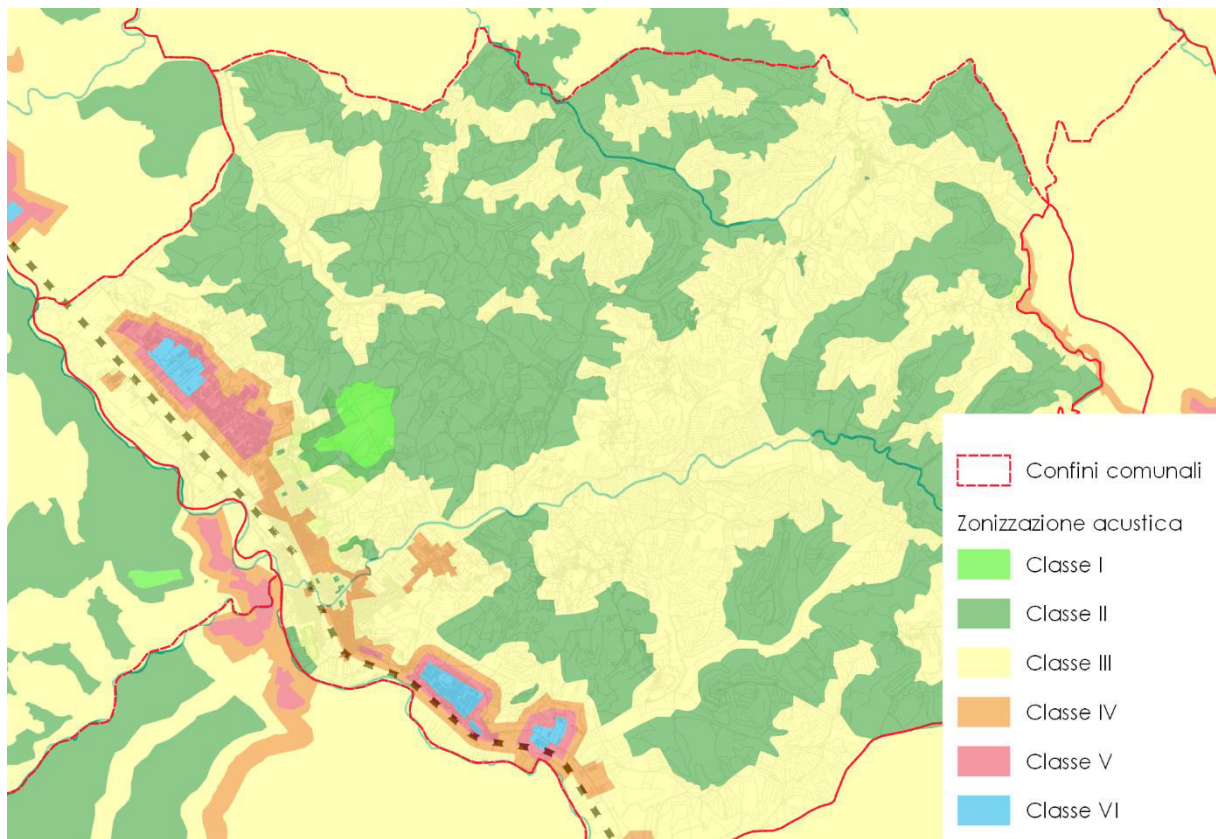


Figura 1 – Classificazione acustica comunale (fonte Geoscopio)

### 1.1. Valutazione di coerenza e sostenibilità ambientale del PUMS

#### Rumore e atmosfera

Il PUMS persegue gli obiettivi di ridurre gli spostamenti di entità locale con mezzo privato a favore di quelli a piedi e in bici e disincentivare l'utilizzo della viabilità del centro urbano per gli spostamenti di attraversamento. Nel primo caso si persegue una riduzione effettiva delle emissioni atmosferiche e rumorose legata alla riduzione di mezzi circolanti; nel secondo caso si vuole ridurre la popolazione esposta all'inquinamento deviando i flussi sulla viabilità esterna, costituita dalla variante alla S.R.429, che interessa un territorio per la maggior parte a carattere rurale.

#### Sistema socio-economico

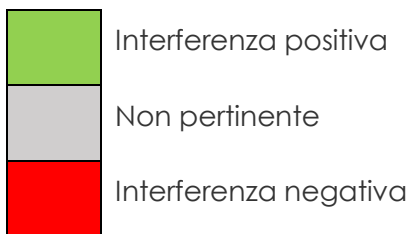
La realizzazione di percorsi pedonali protetti, facilmente percorribili da tutte le utenze, favorisce una fruizione lenta del tessuto urbano che, come hanno dimostrato alcuni studi e ricerche, ha effetti positivi sulle attività commerciali che si trovano lungo le strade principali: infatti da parte dell'utenza debole ci sarebbe *“una maggiore propensione alla spesa per chi*

si muove con mezzi diversi dalle auto.” (Il Sole 24 ore, “L’economia della bicicletta e gli effetti su salute, commercio, turismo.”).

Energia

L’effetto atteso è la riduzione del consumo di carburante derivante dalla riduzione del traffico veicolare a favore del mezzo “piedi” e della bici.

Componente ambientale	Atmosfera	Idrogeologia	Suolo e sottosuolo	Flora e fauna	Rumore	Inquinamento luminoso	Sistema socio economico	Energia	Rifiuti	Mobilità	Paesaggio
Azione											
Introduzione di una «area 30» nella zona del centro urbano											
Completamento dei percorsi ciclabili											
Ottimizzazione del sistema della sosta											



**Nelle pagine seguenti vengono riportati in tabella le verifiche delle disposizioni dell’Allegato 1 della Legge Regionale 10/2010**

<b>Caratteristiche del piano o programma (legge 10/2010 e ss.mm.ii.-Allegato A)</b>	
<b>Elementi valutativi</b>	<b>Valutazione</b>
In quale misura il piano o programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse.	La proposta della "Zona 30" non prevede opere strutturali, limitandosi ad una diversa gestione e disciplina della viabilità esistente.
In quale misura il piano o programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati.	La proposta della "Zona 30" non influenza alcun piano o programma, anzi accoglie le disposizioni predisposte dai piani gerarchicamente superiori e dal POC avviato.
La pertinenza del piano o programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile.	La proposta della "Zona 30" ha come obiettivo principale la promozione di una mobilità sostenibile e la rivalutazione in termini ambientali e sociali dell'area interessata.
Problemi ambientali relativi al piano o programma.	Non si rilevano problemi di carattere ambientale. La proposta ha lo scopo di migliorare la qualità dell'ambiente dell'area interessata.
La rilevanza del piano o programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad esempio piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque)	La proposta non entra in contrasto con normative comunitarie. Al contrario, essa accoglie le disposizioni delle Linee Guida Europee per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile.

<b>Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate dalla proposta inserita nel Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (legge 10/2010 e ss.mm.ii.-Allegato A)</b>		
<b>Elementi valutativi</b>	<b>Sì/No</b>	<b>Valutazione</b>
Effetti significativi.	Sì	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riduzione del traffico veicolare;</li> <li>• Incremento della sicurezza dei pedoni e dei ciclisti;</li> <li>• Riduzione delle emissioni inquinanti e del rumore;</li> <li>• Valorizzazione urbana dell'area di interesse.</li> </ul>
Carattere cumulativo degli impatti.	Sì	Gli effetti elencati sono potenzialmente cumulabili.
Potenziali effetti transfrontalieri.	No	L'area di interesse ricade interamente nel comune di Certaldo.
Rischi per la salute umana o per l'ambiente.	No	La proposta riduce la circolazione, e quindi le emissioni inquinanti. Il rischio di incidenti diminuisce sia come probabilità di accadimento che come danno potenziale.
Entità ed estensione nello spazio degli impatti.	Sì	La proposta di "Zona 30" prevede una riduzione delle fonti di emissioni inquinanti e di rumore all'interno dell'area interessata.
Superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite	No	La proposta è finalizzata a disincentivare la circolazione veicolare nell'area della "Zona 30", riducendo di conseguenza le fonti di emissioni inquinanti e di rumore, e migliorando quindi la qualità dell'aria e dell'ambiente.
Utilizzo intensivo del suolo.	No	La proposta di "Zona 30", limitandosi a disciplinare diversamente la viabilità esistente, non prevede alcun utilizzo ulteriore del suolo.
Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale	No	La parte di Certaldo Alta, ricadente nei vincoli paesaggistici imposti dall'art. 136 del D.Lgs 42/2004 è esterna all'area di intervento.



---

## 8. Conclusioni

---

Per le considerazioni precedentemente esposte, in riferimento ai criteri di valutazione indicati dalla L.R. 10/2010, si propone di escludere il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica di cui al Decreto Legislativo n° 152/2006 e successive modifiche.