

REPUBBLICA ITALIANA



**REGIONE SICILIANA**

Assessorato Regionale Territorio e Ambiente  
Dipartimento Regionale Urbanistica

**L'AUTORITA' COMPETENTE**

**VISTO** lo Statuto della Regione Siciliana;

**VISTA** la Direttiva Europea 2001/42/CE (*Direttiva VAS*), concernente la “valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente” ;

**VISTO** il Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii. (*Testo Unico Ambientale*), concernente “Norme in materia ambientale”;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Regione n. 23 del 8 Luglio 2014, concernente il “Regolamento della valutazione ambientale strategica (*VAS*) di piani e programmi nel territorio della Regione siciliana”;

**VISTO** l’Art. 91 della Legge Regionale 7 maggio 2015 n. 9 recante “Norme in materia di autorizzazioni ambientali di competenza regionale” come integrato dall’Art. 44 della Legge Regionale 17 marzo 2016 n. 3;

**VISTO** il D.A. n. 207/Gab del 17 maggio 2016 di istituzione della Commissione tecnica specialistica (C.T.S.) per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

**VISTO** il D.A. n. 228 del 27 maggio 2016, di adozione delle modalità operative di funzionamento della C.T.S. per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

**VISTE** le note assessoriali prot. n. 5056/GAB/1 del 25/07/2016 di “prima direttiva generale per l’azione amministrativa e per la gestione” e prot. n. 7780/GAB/12 del 16/11/2016, esplicativa sul coordinamento tra le attività dipartimentali e la C.T.S. per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

**VISTA** la nota prot.n.49978 del 25/10/2016 acquisita agli atti di questo Assessorato Regionale Territorio e Ambiente D.R.U. al prot.n.20710 del 28/10/2016 con la quale l’Assessorato Infrastrutture, Mobilità e Trasporti Servizio 2, ha chiesto, “*al fine di non vanificare gli sforzi fatti per l’attuazione della linea di intervento in questione(...) di valutare le misure più idonee per la conclusione dell’iter di competenza di codesto Dipartimento*”

**VISTA** la nota prot.n. 20735 del 28/10/2016 con la quale Il Dirigente Generale dell’Urbanistica facendo seguito alle precedenti note n.15118 del 26/07/2016 , n. 15321 del 28/07/2016 e n. 19936 del 20/10/2016 trasmette in allegato all’Autorità Competente la nota n.49978/2016 sopra citata dell’Assessorato Infrastrutture, Mobilità e Trasporti Servizio2, ribadendo la necessità di un atto dispositivo e di indirizzo da parte della stessa Autorità sulla procedura VAS dei P.U.M..

**VISTA** la nota prot. n. 88218 del 09/11/2015, acquisita agli atti di questo Assessorato Regionale Territorio e Ambiente D.R.U. al prot.n.25477 del 18/11/2015, con la quale il comune di **Acireale** nella qualità di *Autorità Procedente*, ha chiesto l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (ex art. 12 del D.Lvo 152/06 e s.m.i.) sul "*Piano Urbano di Mobilità del Comune di Acireale*" a valere sui fondi PO-FESR 2007/2013 – Asse 6 L.I.6.1.3.3 "*Incentivi alla redazione del Piano di Mobilità e per lo sviluppo del Car Sharig*"

**VISTA** la documentazione trasmessa dall'Autorità Procedente nota prot. n. 88218 del 09/11/2015, contenente il Rapporto Ambientale Preliminare ed allegati.

**VISTA** la nota prot. n. 22550 del 25/11/2016, dell'Unità di Staff 2 – DRU con la quale si è dato avvio alla fase di consultazione del rapporto preliminare ambientale del Piano Urbano di Mobilità, di cui alla superiore nota comunale prot. n. 88218 del 09/11/2015, trasmettendola ai Soggetti Competenti in Materia Ambientale (S.C.M.A.) di seguito elencati e chiamandoli alla pronuncia del relativo parere di competenza ai sensi della medesima norma:

- **Dipartimento Regionale dell'Ambiente**
- **Dipartimento Regionale dell'Urbanistica – Servizio 4**
- **Comando del Corpo Forestale della Regione Siciliana**
- **Dipartimento Regionale dell'acqua e dei rifiuti**
- **Dipartimento Regionale dell'energia**
- **Dipartimento delle Infrastrutture, della mobilità e dei trasporti**
- **Dipartimento Regionale Tecnico**
- **Dipartimento Regionale del turismo dello sport e dello spettacolo**
- **Dipartimento Regionale dell'agricoltura**
- **Dipartimento Regionale dello sviluppo rurale e territoriale**
- **Azienda Forestale Demaniali – Ente gestore R.N.O. Timpa di Acireale**
- **Dipartimento Regionale delle Attività produttive**
- **Libero Consorzio Comunale di Catania già Provincia Regionale di Catania**
- **Ufficio del Genio Civile di Catania**
- **Dipartimento Regionale dei BB.CC. di Catania e dell'identità siciliana**
- **Soprintendenza BB.CC.AA. di Catania**
- **Soprintendenza BB.CC.AA. del mare**
- **Dipartimento della Protezione Civile**
- **Dipartimento per le Attività Sanitarie e Osservatorio Epidemiologico**
- **ASP Catania**
- **Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente**  
-Azienda Regionale per la protezione dell'Ambiente – DAP di Catania
- **Capitaneria del Porto di Catania**
- **Consorzio di Bonifica 9 di Catania**
- **IRSAP – Catania**
- **Comuni: Aci Castello, Aci Catena, Aci Sant'Antonio, Zafferana etnea, Santa Venerina, Giarre, Riposto**

**VISTI** i contributi dei soggetti competenti in materia ambientale pervenuti a questo Assessorato a termine della fase di consultazione del rapporto preliminare ambientale e relativi allegati (ex art.12 D.L.vo.152/06) ) trasmessi con:

- Nota Comando Corpo Forestale I.R.F. prot.n.152608 del 30/11/2016 con la quale è stato espresso parere favorevole;
- Nota Assessorato Regionale dell'Agricoltura, dello Sviluppo rurale e della pesca mediterranea Servizio 10 –U.O.3 Gestione delle Risorse Naturalistiche prot.n. 14014 del

15/12/2016 con la quale non si rilevano elementi di criticità del contesto ambientale ma si suggerisce che in riferimento al punto 4.6 del documento preliminare un progetto definitivo per la riutilizzazione della Ferrovia dismessa è stato già autorizzato dall'Ente Gestore della Riserva Naturale con N.O. n.16835 del 30/09/2011;

**PRESO ATTO** che i restanti SCMA non hanno fatto pervenire pareri, osservazioni o contributi a questa Autorità e all'Autorità Procedente entro il termine temporale stabilito dalla vigente normativa entro 30 giorni a decorrere dalla ricezione della stessa nota consegnata **via PEC il 25/11/2016**;

**CONSIDERATO** che in assenza di pareri osservazioni e/o contributi questa Autorità Competente deve necessariamente ritenere che non sussistano criticità del contesto ambientale interessato dalla verifica degli eventuali impatti significativi che il P.U.M. potrebbe produrre, per quanto di rispettiva competenza dei suddetti Soggetti competenti;

**RILEVATO** che dal contenuto del Rapporto Preliminare redatto ai sensi dell'Allegato I del D.Lgs. 152/06 emerge un'analisi sullo stato di fatto riferito a:

1. contesto urbanistico-territoriale;
2. poli attrattori e generatori di traffico;
3. accessibilità e sistema della mobilità;

Nel contesto urbanistico-territoriale geograficamente il comune di Acireale risulta compreso nell'area metropolitana di Catania, di cui al D.P.R.S. del 10 agosto 1995, è il fulcro del territorio ionico –etneo e si colloca alle pendici dell'Etna, lungo la costa ionica, in prossimità della città di Catania, è uno dei centri urbani di maggiore importanza dell'area etnea e dell'intera provincia Catanese. Quattordicesimo per popolazione in Sicilia e secondo in Provincia di Catania dopo il capoluogo, è il sesto comune più popoloso tra le città non capoluogo, con densità territoriale tra le più alte dell'intera regione.

Il suo territorio, negli ultimi decenni è stato investito dal fenomeno di crescita e diffusione urbana che sta alla base dei processi di metropolizzazione dell'intera area pedemontana etnea. Pertanto una ricognizione più ampia sull'intero sistema metropolitano e sul territorio ionico - etneo appare di fondamentale importanza, al fine di individuare i caratteri territoriali prevalenti del contesto e soprattutto comprendere le eventuali dinamiche di interrelazione tra Acireale e l'intero sistema territoriale di cui esso è parte

La città di Acireale, con i suoi 52.792 abitanti (Istat 2014) è, ad eccezione del capoluogo provinciale, il centro urbano più popoloso dell'intera Provincia di Catania e si sviluppa su un territorio esteso per circa 40 kmq, lungo la costa ionica, a nord della città di Catania.

L'insediamento sorge su un terrazzo di origine lavica, "la Timpa" che, con i suoi 161 metri di altezza, sul livello del mare, si pone quasi a strapiombo sul mar Ionio.

Oggi i principali fattori di sviluppo economico del comune interessano i settori turistico, commerciale, agricolo e dei servizi. In particolare si segnala la presenza sul territorio di una notevole edilizia alberghiera con una recettività di oltre 3.000 posti letto.

I fenomeni di sviluppo territoriale che hanno interessato in epoca moderna la città di Acireale sono strettamente legati alle dinamiche di crescita dell'intero sistema metropolitano.

Le valutazioni riguardanti la struttura urbana e le sue componenti principali, vengono effettuate con la consapevolezza che i fenomeni urbano territoriali analizzati sono estesi a tutti i comuni che compongono il sistema metropolitano catanese e, seppur con alcune specificità, dovute a caratteri geografici, morfologici, e in parte a tentativi di stabilire precise politiche urbane, sono tra loro correlati e soprattutto sono influenzati dalle dinamiche del comune capoluogo.

Il sistema insediativo di Acireale, ad eccezione del nucleo urbano originario, è caratterizzato in prevalenza da edilizia a bassa densità. Un'urbanizzazione pervasiva, sviluppatasi a partire dai nuclei storici dell'insediamento principale e delle località, che hanno generato un enorme

consumo di suolo, a fronte del quale non si è realizzata una città completa ed equilibrata nelle sue diverse componenti.

La città a bassa densità, ha colonizzato in maniera isotropa porzioni consistenti del territorio, con il risultato di erodere progressivamente i suoli non urbanizzati con grave pregiudizio dell'attività agricola.

Il Piano descrive i seguenti obiettivi generali e specifici da perseguire con l'attuazione del PUM

- OG1 - migliorare le condizioni di vivibilità del centro urbano e di fruibilità di tutte le risorse naturali ed antropiche (storiche, artistiche, commerciali) dell'intero territorio comunale, ricorrendo anche a sistemi di mobilità "dolce" e a misura d'uomo;
- OG2 - migliorare le condizioni della circolazione stradale, nei suoi aspetti di movimento e sosta degli utenti, nel pieno rispetto dei piani urbanistici, ambientali ed economici vigenti;
- OG3 - potenziare il sistema di trasporto pubblico urbano ed extraurbano, in modo da orientare i cittadini verso l'utilizzo di modalità di trasporto più sostenibili ed ecocompatibili (bus e treno) rispetto all'auto privata;
- OG4 - perseguire il miglioramento della sicurezza stradale e quindi la consistente riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze, in particolare per gli utenti deboli;
- OG5 - pervenire ad un sensibile risparmio dei consumi energetici e ad un drastico abbattimento dei livelli di inquinamenti atmosferico ed acustico tramite gli interventi di fluidificazione del traffico.

### **Gli Interventi di Piano**

Gli interventi e le misure proposte, attuabili in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, sono articolati in funzione dei seguenti ambiti d'azione:

- Infrastrutture di scambio modale e promozione di sistemi di trasporto sostenibili;
- Infrastrutture di completamento della viabilità principale;
- Interventi di adeguamento e messa in sicurezza dei nodi critici della viabilità principale;
- Rete dei parcheggi;
- Rete dei percorsi di mobilità dolce;
- Razionalizzazione e rifunzionalizzazione del trasporto pubblico locale (TPL).

***Relativamente alle Infrastrutture di scambio modale il PUM propone i seguenti due interventi progettuali:***

- Nodo intermodale Cappuccini;
- Nodo scambiatore stazione Pennisi.

***Gli interventi proposti nell'ambito delle Infrastrutture di completamento della viabilità principale sono i seguenti:***

- By-pass viario di collegamento tra la SS 114 (a sud del centro urbano) e il Viale Cristoforo Colombo (a nord-ovest del centro urbano, in prossimità del casello autostradale della A18) e relativi nodi con la viabilità esistente;
- Prolungamento del Corso Italia da Via Lazzaretto a Via Caronia e relativi nodi con la viabilità esistente.

***Gli Interventi di adeguamento dei nodi critici riguardano principalmente le seguenti intersezioni stradali localizzate sulla viabilità principale cittadina:***

- Intersezione tra Viale Cristoforo Colombo e Via Cefalù;
- Intersezione tra Viale Cristoforo Colombo e Via Lazzaretto;
- Intersezione tra Viale Cristoforo Colombo e Via Loreto;
- Intersezione tra Viale Cristoforo Colombo e Via degli Ulivi;

- Intersezione tra Viale Cristoforo Colombo e Strada Statale SS114 “Orientale Sicula”;
- Piazza Indirizzo, intersezione tra Corso Umberto, Via Aquilia Nuova e Corso Italia;
- Intersezione tra Corso Italia e Via Verga.

***Relativamente alla Rete dei parcheggi il PUM prevede la realizzazione di un complesso di infrastrutture per la sosta, dislocate nell'intero territorio comunale e riconducibili a due macrotipologie:***

- Parcheggi scambiatori;
- Parcheggi di destinazione.

Lo scenario di Piano è in linea con le linee di indirizzo strategico dei piani trasportistici di livello provinciale e sovra-provinciale (Piano della Mobilità Provinciale, Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità) e con gli strumenti urbanistici del territorio acese (PRG, benché in fase di revisione; Piano Strategico del Paesaggio, Piano Territoriale Provinciale).

Alla luce dei provvedimenti legislativi europei, italiani e regionali, gli elementi che costituiscono nel loro insieme l'ambiente naturale ed artificiale gli effetti ambientali generati dagli interventi previsti dal piano stesso vengono sintetizzati nelle seguenti cinque componenti fondamentali:

### **Consumo di energia – Qualità dell'aria;**

Gli effetti generali delle azioni e strategie del P.U.M. in applicazione delle normative europee risultano avere un effetto positivo sulle emissioni inquinanti: in quanto dal punto di vista energetico ed emissivo, benché difficile da stimare, si basa su una stima dell'andamento della qualità dell'aria e del consumo d'energia, elaborata sulla base del modello di traffico.

La riduzione degli spostamenti di mezzi privati comporta un abbattimento delle emissioni e dei consumi. I progetti di deviazione del traffico sugli assi esterni, di dissuasione del traffico nei nuclei abitati e di riorganizzazione dei nodi possono produrre effetti positivi sulla qualità dell'aria e sul consumo d'energia.

Pertanto, si può già affermare che l'impatto degli interventi del PUM, garantirebbe già apprezzabili risultati in materia di qualità dell'aria e di riduzione dei consumi energetici

### **Inquinamento acustico;**

Considerato che l'inquinamento acustico è proporzionale al flusso, alla velocità e al tipo di veicoli (es. mezzi pesanti). I progetti di PUM, consentiranno di ridurre anche il livello di rumore, con la chiusura della strada al traffico veicolare (fatta eccezione per gli autobus del trasporto pubblico) che risulta essere la soluzione in grado di garantire i migliori risultati.

Dal punto di vista acustico il P.U.M. avrà in qualsiasi caso un impatto positivo sulla pianificazione del territorio comunale permettendo di realizzare, attraverso la classificazione funzionale della rete urbana, la zonizzazione acustica del territorio comunale adattando i progetti urbanistici alle caratteristiche acustiche dell'infrastruttura stradale.

### **Sicurezza stradale – Accessibilità al sistema dei trasporti**

Per migliorare la sicurezza nel PUM sono stati proposti diversi interventi nei “punti neri” della viabilità (nodi e percorsi critici), dove si prevede nelle sue strategie un cambiamento del modal split orientato verso lo sviluppo ciclo-pedonale. Contemporaneamente per la sicurezza stradale sarà rafforzata nelle zone residenziali una riduzione della velocità, l'istituzione delle Zone 30 e la chiusura al traffico di alcune aree permettendo di completare la rete ciclabile con una riduzione degli impatti negativi del traffico, migliorando le condizioni di sicurezza delle bici e dei pedoni. L'aumento degli spostamenti ciclo-pedonali potrebbe condurre ad un aumento degli conflitti d'uso dello spazio pubblico. Per prevenzione, l'amministrazione pubblica intende promuovere l'informazione, la comunicazione e il dialogo tra gli utenti della strada e le autorità competenti.

Nel campo dell'accessibilità, gli interventi del PUM agiscono soprattutto sulla vivibilità dei quartieri, migliorando i percorsi ciclo-pedonali e nello stesso tempo facilitando

l'accessibilità ai servizi, con l'eliminazione delle barriere architettoniche e la protezione degli utenti vulnerabili della strada.

### **Spazi naturali – Biodiversità**

Il PUM avrà un impatto neutro sull'ambiente naturale. La maggior parte degli interventi si realizzeranno in ambito urbano, limitando gli impatti e non prevedendo interferenze su eventuali connessioni ecologiche terrestri (assenza di condizioni di frammentazione paesaggistica).

### **Consumo del suolo e qualità dell'acqua**

La realizzazione di nuova viabilità (prevista anche da P.R.G.) inciderà sull'impermeabilizzazione del suolo: la superficie impermeabilizzata da infrastruttura stradale aumenta senza mettere comunque in pericolo (esondazione, frana, ecc.) le popolazioni. Infatti, l'infrastruttura stradale principale di progetto non è soggetta a rischi idrogeologici elevati.

**VISTA** la Direttiva 2001 /42/CE sia nelle considerazioni ivi riportate in premessa - punto 11 e punto 13:

(11) “Altri piani e programmi che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti possono non avere effetti significativi sull'ambiente in tutti i casi e dovrebbero essere valutati soltanto se gli Stati membri stabiliscono che potrebbero avere tali effetti.”

(13) “Taluni piani e programmi, a causa delle loro caratteristiche particolari, non dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione della presente direttiva.”

sia nell'art. 3 "Ambito di applicazione" ai commi 3 e 4:

(3) “Per i piani e i programmi di cui al paragrafo 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al paragrafo 2, la valutazione ambientale è necessaria solo se gli Stati membri determinano che essi possono avere effetti significativi sull'ambiente.”

(4) “Gli Stati membri determinano se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al paragrafo 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, possono avere effetti significativi sull'ambiente.”

**CONSIDERATO** che il P.U.M., per sua natura, è uno strumento volontariamente approvato all'amministrazione, non imposto dalla normativa che lo ha introdotto (L. n. 340/2000), con visione strategica di lungo periodo; esso contempla soltanto ipotesi di investimenti in infrastrutture da realizzare in un periodo di dieci anni.

Sul punto, la L. n. 340/2000, qualifica i P.U.M.: “progetti del sistema della mobilità, comprendenti un insieme organico di interventi materiali ed immateriali diretti al raggiungimento di specifici obiettivi”.

Le politiche effettuate con la L. n. 340, è stata quella di "soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car pooling e car sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane”.

Il Piano Urbano di Mobilità non è immediatamente esecutivo, avendo esso solo finalità programmatica e di lungo periodo, è attuato da appositi piani di breve durata (oggetto di verifica di assoggettabilità ovvero di altri procedimenti ambientali), legati alla programmazione di bilancio dell'amministrazione che intende ottemperare alle previsioni del PUM.

Avendo il PUM di Acireale azioni che puntano ad una riorganizzazione e gerarchizzazione delle infrastrutture per la mobilità, alla rifunzionalizzazione della viabilità esistente, ma soprattutto al miglioramento delle condizioni di vivibilità e

sicurezza del centro urbano. Sono previsti interventi di pedonalizzazione, riorganizzazione degli spazi stradali, realizzazione di corsie riservate a bici e mezzi pubblici, razionalizzazione e maggiore efficienza della sosta, per allontanare il traffico dal centro mantenendo contemporaneamente un'elevata accessibilità allo stesso. Altre azioni sono previste, in aggiunta alle precedenti, per favorire il trasferimento modale dall'auto privata verso modi di spostamento più sostenibili, con la creazione di una rete ciclabile su tutto il territorio del comune, e connessa anche alle reti degli altri comuni, l'ottimizzazione delle linee bus urbane, il potenziamento dell'intermodalità in corrispondenza dei nodi ferroviari.

Gli interventi proposti, che rappresentano un insieme coerente di azioni, comportano impatti positivi di gran lunga superiori ai possibili minimi e localizzati effetti negativi in quanto permettono una maggiore efficacia ed efficienza delle modalità di trasporto sostenibili dal punto di vista ambientale e sociale, quali trasporto pubblico su ferro e su gomma, ciclabilità e spostamenti pedonali.

Tra gli effetti positivi connessi all'implementazione del Piano i principali sono di seguito sintetizzati:

1. la creazione di nodi di interscambio modale comporta una notevole riduzione dell'utilizzo dell'auto privata ;
2. la rete dei parcheggi prevista riduce globalmente i percorsi in auto e il traffico parassita dovuto alla ricerca di stalli liberi per la sosta dei veicoli;
3. l'adeguamento funzionale delle intersezioni stradali critiche e il completamento della viabilità principale di by-pass del centro urbano favoriscono l'eliminazione della congestione veicolare e il miglioramento delle condizioni di sicurezza;
4. il riassetto della rete del trasporto pubblico rende più funzionale e competitiva tale modalità di spostamento incentivandone l'utilizzo;
5. la realizzazione di nuovi percorsi ciclo-pedonali incentiva l'uso di modalità di trasporto più Sostenibili;

**CONSIDERATO** che risultano condivisibili gli accorgimenti che verranno adottati al fine di impedire, limitare e compensare gli impatti significativi sull'ambiente secondo le norme vigenti;

**RITENUTO** di potere prendere in considerazione il contenuto del Rapporto Preliminare Ambientale, riguardo gli accorgimenti che verranno adottati al fine di limitare emissioni, scarichi, etc., nonché le misure di mitigazione e compensazione proposte, secondo le norme vigenti, in quanto non producono impatti significativi sull'ambiente, **con la prescrizione che** eventuali piani attuativi e le opere infrastrutturali in esso citate e tutto ciò che nello stesso è prevista, avente ricadute significative sull'ambiente e sul patrimonio culturale nonché nel caso in cui si dovessero configurare varianti agli strumenti urbanistici di pianificazione sovraordinati, come tali, dovranno essere obbligatoriamente assoggettati ai procedimenti ambientali di cui al D.Lgs. 152/2006;

**CONSIDERATO** che in sede di riunione collegiale del 20/12/2016 la Commissione Tecnica specialistica in materia ambientale ex art.91, l.r. n.9/2015 e l'Autorità Competente hanno assunto una linea d'azione per la trattazione dei P.U.M. sottoposti alla procedura ambientale, valutando l'opportunità di seguire la linea assunta nei pareri espressi sui P.U.M. di Agrigento e Marsala di esclusione dalla procedura VAS con prescrizioni, laddove si dovessero verificare le medesime condizioni;

**VISTI** il D.A.n. 443 del 21/12/2016 e il D.A.n. 442 del 21/12/2016, con i quali l'Autorità Competente in Materia ambientale ha escluso dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) di cui agli articoli da **13** a **18** del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., i Piani Urbani della Mobilità (P.U.M.) rispettivamente dei Comuni di Agrigento e di Marsala;

**RITENUTO** che il caso in esame sia riconducibile in totale analogia a quelli corrispondenti nei D.A. sopra citati;

## **DECRETA**

- Art. 1)** Ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 comma 4 del D.Lgs. n. 152/2006 e successive modifiche ed integrazioni, il **Piano Urbano di Mobilità del Comune di Acireale a valere sui fondi PO-FESR 2007/2013 – Asse 6 L.I.6.1.3.3 “Incentivi alla redazione del Piano di Mobilità e per lo sviluppo del Car Sharing”, è escluso dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.)** di cui agli articoli da **13 a 18** del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. con la prescrizione che eventuali piani attuativi e le opere infrastrutturali in esso citate e tutto ciò che nello stesso è prevista, avente ricadute significative sull'ambiente e sul patrimonio culturale nonché nel caso in cui si dovessero configurare varianti agli strumenti urbanistici di pianificazione sovraordinati, come tali, dovranno essere obbligatoriamente assoggettati ai procedimenti ambientali di cui al D.Lgs. 152/2006.
- Art. 2)** Il Comune di Acireale, Autorità Procedente, provvederà alla pubblicazione del presente decreto all'Albo Pretorio Comunale e sul proprio sito web.
- Art. 3)** A norma dell'art. 12 comma 5 del D.Lgs. n. 152/2006, come modificato ed integrato dall'art. 15, comma 1 della Legge 116/2014, il presente Decreto verrà pubblicato, dall'Assessorato Territorio ed Ambiente, sulla *home-page* del DRU – *directory* “VAS-DRU”, *sub-directory* “provvedimenti” e a norma dell'art. 68 della L.R. n. 21/2014 e ss.mm.ii., sul sito istituzionale di questo Assessorato.
- Art. 4)** Avverso il presente provvedimento è esperibile, dalla data di pubblicazione o notificazione, ricorso giurisdizionale dinanzi al T.A.R. entro il termine di giorni 60 (sessanta) o in alternativa, ricorso straordinario al Presidente della Regione entro il termine di giorni 120 (centoventi).

**L'Autorità Competente per la VAS**  
**L'ASSESSORE**  
Dott. Maurizio Croce  
**F.TO CROCE**