

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.23836 del 16/12/2016 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. 33802 del 25/11/2015, acquisita agli atti di questo Assessorato Regionale Territorio e Ambiente D.R.U. al prot.n.13093 del 22/06/2016, con la quale il comune di **Sciacca** 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 Sciacca*" a valere sui fondi della linea di intervento 6.1.3.3. "*Incentivi alla realizzazione dei piani della mobilità e per lo sviluppo del car sharing*", PO-FESR 2007/2013 Asse VI "*Sviluppo Urbano Sostenibile*"

**VISTA** la documentazione trasmessa dall'Autorità Procedente nota prot. n. 33802 del 25/11/2015, contenente il Rapporto Ambientale Preliminare ed allegati.

**VISTA** la nota prot. n. 23172 del 05/12/2016, 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. 33802 del 25/11/2015, 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 2**
- **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**
- **Dipartimento Regionale delle Attività produttive**
- **Libero Consorzio Comunale di Agrigento già Provincia Regionale di Agrigento**
- **Ufficio del Genio Civile di Agrigento**
- **Dipartimento Regionale dei BB.CC. e dell'identità siciliana**
- **Soprintendenza BB.CC.AA. di Agrigento**
- **Soprintendenza BB.CC.AA. del mare**
- **Dipartimento della Protezione Civile**
- **Dipartimento per le Attività Sanitarie e Osservatorio Epidemiologico**
- **ASP Agrigento**
- **Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente**  
-Azienda Regionale per la protezione dell'Ambiente – DAP di Agrigento
- **Capitaneria del Porto di Sciacca**
- **Comuni: Aci Castello, Caltabellotta, Menfi, Ribera, Sambuca di Sicilia**

**VISTO** il contributo del Comando Corpo Forestale I.R.F. di Agrigento pervenuto a questo Assessorato a termine della fase di consultazione del Rapporto Preliminare Ambientale (*ex art.12 D.L.vo.152/06*) con nota prot.n.158771 del 15/12/2016 con il quale nel rispetto della normativa vigente, non ha rilasciato nulla osta e/o parere di competenza;

**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 20 giorni a decorrere dalla ricezione della stessa nota consegnata **via PEC il 05/12/2016**;

**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 e sulle caratteristiche del progetto che di seguito si riportano:

Il *Piano Urbano della Mobilità* (PUM) è stato redatto nel pieno rispetto della normativa vigente nel settore dei trasporti e della mobilità, coerentemente con gli obiettivi di programmazione settoriale sovraordinata. In particolare il *Piano* è stato redatto secondo quanto previsto dall'art. 22 della Legge n.340/2000 e s.m.i. e le "*Linee Guida*" per i PUM emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti-Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio il Personale ed i Servizi Generali.

Nel Comune di Sciacca, particolare attenzione è stata posta agli aspetti riguardanti la mobilità sostenibile, alle misure di riduzione delle emissioni inquinanti dovute al trasporto, agli interventi di mitigazione degli impatti sull'ambiente e sulla salute umana, alle misure destinate alle utenze "deboli", alla mobilità cosiddetta "dolce" e alla riduzione dei costi di trasporto.

In particolare, il PUM di Sciacca disegna la strategia di quelle azioni pianificatorie e progettuali, finalizzate a nuovi profili di accessibilità tutti orientati alla sostenibilità ambientale, economico-finanziaria e gestionale.

Esso delinea infatti un nuovo sistema di accessibilità alla città di Sciacca modificando gli accessi all'area centrale del tessuto storico: la porta di ingresso non viene più affidata a Via Incisa ma spostata a valle nella fascia di costa, in corrispondenza delle grandi aree libere della ex stazione ferroviaria. In questo modo si creano le condizioni per attuare una riduzione del traffico interno, integrando con una progressiva pedonalizzazione del sistema degli assi storici urbani (Via Incisa, Corso Vittorio Emanuele, Via Licata, Piazza Scandalato).

L'iter di formazione del PUM di Sciacca si sovrappone a quello del nuovo Piano Regolatore Generale (PRG) comprensivo della relativa procedura VAS e V.Inc.A. che risulta essere adottato e pubblicato. Ciò ha comportato un confronto ravvicinato tra i due documenti per quelle parti e quegli aspetti (in particolare rete stradale, parcheggi, risalite meccanizzate) che vengono trattati in ambedue i documenti di Piano, fermo restando la priorità da assegnare alle determinazioni di carattere urbanistico.

### **Gli Interventi di Piano**

Il *Piano della Mobilità* mette in atto tutte quelle azioni a carattere infrastrutturale, e di tipo gestionale, in grado di sollevare gran parte del centro storico di Sciacca dal traffico di attraversamento e da quello di attestamento in ricerca di parcheggi.

Il nuovo sistema si appoggia alla grande viabilità di scorrimento rappresentato dalla S.P. 79 e dalla E931 (anche S.S. 115).

Vengono individuati una serie di **nuovi svincoli**, tra la grande viabilità di scorrimento e gli assi di distribuzione urbana. L'individuazione tiene conto delle proposte di Piano Regolatore e le arricchisce attraverso una diversa modulazione degli interventi.

Sono proposte soluzioni di **breve-medio periodo** (tutte ricomprese all'interno del PUM) distinguendole da quelle di **lungo periodo** prospettate dallo strumento urbanistico. In questo modo si costruisce un quadro di piccoli interventi, di costo contenuto ma di assoluta strategicità in grado arricchire il nuovo modello di accessibilità per la città di Sciacca.

Il nuovo sistema si basa sulla localizzazione di **quattro nuovi parcheggi** (non tutti conformi al nuovo Piano Regolatore) e su una serie di piccole infrastrutture viarie e di svincoli in grado di gerarchizzare e rendere leggibili, e facilmente riconoscibili, gli itinerari di ingresso/uscita dalla città.

All'interno del P.U.M. sono state previste una serie di azioni di immediata attuazione (interventi di breve-medio periodo) ed altre da realizzare successivamente (interventi di lungo periodo). Nello scenario di breve-medio periodo vengono proposti gli interventi di

immediata realizzazione e quelli ritenuti prioritari. Nello scenario di lungo periodo rientrano quegli interventi la cui realizzazione è più onerosa in termini di tempo e/o risorse.

Le proposte del PUM, di **breve-medio periodo**, prevedono 3 grandi assi di distribuzione appoggiati su 3 nuovi svincoli lungo la grande viabilità di scorrimento e coincidenti con le principali direttrici di arroccamento della viabilità comunale nuovo svincolo sulla SP79 ed un piccolo tratto di nuova viabilità.

Da qui i traffici si attestano nelle grandi aree di scambio in adiacenza alla vecchia stazione ferroviaria per poi proseguire con sistemi ettometrici di risalita.

Una parte del traffico di relazione viene filtrato dal parcheggio di via dei Cappuccini, in grado di decongestionare la Piazza prospiciente Porta Palermo: è questa un'area di pregio, la vera "Porta storica" di Sciacca assolutamente da riqualificare.

Per gli ingressi da Est, lato Agrigento si utilizza il nuovo svincolo lungo la E931 e da qui con piccoli pezzi di nuova viabilità ci si può attestare in corrispondenza del nuovo parcheggio (P1) di via Mazzini o in alternativa nel nuovo parcheggio (P4) in adiacenza al teatro nuovo.

L'insieme degli interventi va a definire una serie di "filtri" al traffico privato riducendo considerevolmente i volumi in corrispondenza degli assi storici da riqualificare (via Licata e corso Vittorio Emanuele).

L'idea generale posta alla base del PUM è quella di creare itinerari, rapidi e fluidi, tra il sistema della grande viabilità e il nuovo sistema della sosta distribuito nei quadranti strategici

Il Piano della Mobilità e le azioni in esso previste sono coerenti ed in linea con gli interventi del P.R.G., strumento pianificatorio ad esso sovraordinato, che integra, in alcuni casi, con proposte migliorative.

Il Piano descrive i seguenti obiettivi di sostenibilità ambientale da perseguire con l'attuazione del PUM

- Tutelare e valorizzare il patrimonio ambientale e la biodiversità
- Migliorare la qualità della vita dei cittadini e tutelare e valorizzare il patrimonio culturale
- Prevenire e ridurre i rischi idrogeologici e l'inquinamento del suolo e del sottosuolo
- Raggiungere un buono stato delle acque superficiali e sotterranee
- Ridurre le emissioni di gas inquinanti e climalteranti
- Proteggere la popolazione e il territorio dai fattori di rischio
- Promuovere politiche energetiche sostenibili
- Ridurre la produzione di rifiuti e la loro pericolosità
- Promuovere modalità di trasporto sostenibili.
- Mantenimento di strade in stato di buona manutenzione.
- Implementazione di posti auto in parcheggi pubblici.

Le previsioni strategiche del PUM non interferiscono con i Siti Natura 2000 in quanto distanti da esse.

Gli interventi del PUM ricadono in aree lontane dalla riserva e dall'esame del regime vincolistico del territorio del Comune di Sciacca si evince che le previsioni di Piano Urbano della Mobilità sono congrue, compatibili e conformi.

Avendo il PUM di Sciacca puntato al miglioramento delle condizioni di vivibilità e sicurezza del centro urbano descrivendo gli impatti degli interventi stessi sulle seguenti principali componenti ambientali:

**-aria e inquinamento atmosferico** - L'obiettivo principale per il mantenimento della qualità dell'aria e delle condizioni di vivibilità dell'ambiente è quello di ridurre il più possibile l'incremento di inquinamento atmosferico dovuto alla fase realizzativa e alla fase di esercizio degli interventi proposti. Gli effetti generali delle azioni e strategie del PUM risultano avere un effetto positivo sulle emissioni inquinanti

**-acqua e risorse idriche** - Gli ambiti e le aree tematiche di azione progettuale sono stati scelti in modo da non provocare alcuna influenza diretta con gli aspetti idrogeologici; per quanto riguarda eventuali soluzioni infrastrutturali con effetti sul reticolo idrogeologico, essi saranno valutati in sede di progettazione definitiva ed esecutiva.

**-energia e contenimento energetico** - Nessun effetto da rilevare se non per gli effetti positivi in relazione ai minor consumi di carburante derivanti da alcune azioni progettuali previste nel piano: sviluppo della ciclabilità, promozione del trasporto pubblico, ottimizzazione della rete esistente.

**-ambiente** - La maggior parte delle azioni e strategie previste dal PUM non cambia sostanzialmente

l'assetto ambientale e neanche quello urbanistico Nessun effetto da rilevare.

**- rumore** - In merito al rumore, le azioni e gli interventi previsti non modificheranno in modo significativo i caratteri acustici dell'area urbana. Taluni interventi potranno invece portare significativi miglioramenti sulle aree oggetto delle azioni progettuali in ordine all'inquinamento acustico. Le motivazioni sono le stesse di quelle relative alla componente aria, in quanto le emissioni sono strettamente legate alle modalità di marcia dei veicoli.

**- rifiuti** - Nessun effetto è quindi da rilevare nello specifico settore dei rifiuti.

**-mobilità e trasporti** - Per la caratteristica intrinseca del PUM, tutte le azioni e strategie previste in esso, produrranno effetti positivi sensibili sulla mobilità, anche in relazione agli obiettivi generali, che sono poi quelli stabiliti dalle vigenti norme di settore, posti alla base della stessa pianificazione predetta.

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.

**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".

In particolare il P.U.M. di Sciacca rappresenta il quadro di gestione della circolazione stradale e del traffico urbano nel quale si ottimizzano le risorse disponibili secondo le strategie e gli obiettivi indicati dalle vigenti norme di settore.

Il P.U.M. prende come scenario di base al massimo di aderenza possibile con le previsioni del nuovo Piano Regolatore Generale (adottato e pubblicato), intervenendo sulla regolamentazione secondo le vigenti norme e leggi di settore della circolazione stradale e del traffico urbano.

Il PUM, essendo finalizzato al raggiungimento degli obiettivi sopra esposti si pone in forte coerenza con i principi generali contenuti nel *Libro bianco per una politica europea dei trasporti*, nel *Piano generale dei trasporti e della logistica italiano*, nel *Piano Regionale integrato dei trasporti*, nel *Piano Nazionale per la Sicurezza stradale* e nel *Piano Territoriale di risanamento della qualità dell'aria della Regione Sicilia*.

Gli obiettivi specifici del presente Piano, risultano inoltre coerenti con gli obiettivi dei piani e programmi gerarchicamente ordinati.

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.

Gli effetti positivi e i principi ispiratori del Piano sono di seguito sintetizzati:

- riportare i valori del traffico veicolare di attestamento e di attraversamento alla reale capacità delle sezioni stradali, pur aumentando in quantità e qualità l'accesso al centro ed alla città murata;
- esaltare la originaria vocazione pedonale degli spazi urbani collocati ai vari livelli posti tra il mare, Piazza Scandaliato, Corso Vittorio Emanuele, Via Licata, garantendo ovunque una sicura circolazione dell'utenza debole, ma salvaguardando comunque gli equilibri economici attuali;
- cogliere le occasioni che la morfologia urbana offre, per garantire accessi meccanizzati all'interno del Centro Storico;
- creare le condizioni per la riqualificazione della città murata, del borgo marinaro, del fronte portuale anche con il recupero dei grandi complessi industriali e ferroviari in disuso;
- recuperare la vocazione di collegamento tra Sciacca e il suo porto e le due costiere Est ed Ovest, anticamente espressa dalla linea ferroviaria, oggi ripristinabile anche attraverso corridoi di mobilità dolce.

**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 Sciacca a valere sui fondi della linea di intervento 6.1.3.3. “Incentivi alla realizzazione dei piani della mobilità e per lo sviluppo del car sharing”, PO-FESR 2007/2013 Asse VI “Sviluppo Urbano Sostenibile” 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 Sciacca, 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**