



COMUNITA' ALTO GARDA E LEDRO

PIANO TERRITORIALE DELLA COMUNITA'

- **PIANO STRALCIO DELLA MOBILITA'**
 - **PIANO STRALCIO DELLE AREE PRODUTTIVE**
- VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**



Riva del Garda, 20 novembre 2018

Sostenibilità ambientale

“Lo sviluppo sostenibile è una forma di sviluppo (che comprende lo sviluppo economico, delle città, delle comunità eccetera) che non compromette la possibilità delle future generazioni di perdurare nello sviluppo, preservando la qualità e la quantità del patrimonio e delle riserve naturali (che sono esauribili). L'obiettivo è di mantenere uno sviluppo economico compatibile con l'equità sociale e gli ecosistemi, operante quindi in regime di equilibrio ambientale. In pratica lo sviluppo sostenibile è un modello di crescita economica basata su una politica di conservazione e possibilmente di accrescimento delle principali risorse ambientali. Uno sviluppo che soddisfi i bisogni della popolazione presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri (Rapporto Bruntland). Per chiarire il concetto si ha sviluppo sostenibile se vengono seguiti due principi: impiegare le risorse con un tasso di sfruttamento minore del tasso di rigenerazione; emettere inquinanti ad un tasso pari a quello con cui l'agente può essere riciclato, assorbito o reso inoffensivo dall'ambiente.

Lo sviluppo sostenibile può essere ricondotto a una sorta di interazione virtuosa tra le pratiche sociali, ivi inclusi i modelli di consumo, gli assetti sociali e istituzionali e il sistema ambientale.

Concorre a questa interazione virtuosa la scelta consapevole delle società locali, che viene a costituire in misura sempre maggiore il fondamento stesso di ogni pratica di sostenibilità. Affrontare il tema della sostenibilità dello sviluppo significa quindi considerare innanzitutto le interazioni tra economia, società e ambiente ponendo attenzione al modo con cui vengono conseguite da parte di una società locale le proprie condizioni di benessere. Modo che rimanda sia a modalità di utilizzo delle proprie risorse che a necessari scambi economici, ivi compresa la mobilità, con altre società locali e con altri Paesi. Il modo con cui vengono utilizzate le risorse locali rimanda a sua volta a un loro uso efficiente, oltre che al mantenimento di quelle condizioni ambientali in senso lato, il clima e la biodiversità innanzitutto, che hanno consentito all'uomo di condurre la propria esistenza su questo pianeta e in particolare alle società locali di radicarsi nei luoghi. I necessari scambi economici rimandano a loro volta a temi come l'equità e la giustizia sociale, in quanto va sempre tenuto presente che il livello di benessere di una società locale di un Paese come l'Italia è garantito dal ricorso a una quantità di risorse molto maggiore di quella che essa si trova a disposizione. È evidente che un uso efficiente di tutte le risorse, di produzione locale e di importazione, accompagnato da una attenzione continua per l'ambiente, costituisce pertanto uno dei fondamenti della sostenibilità dello sviluppo.

Citazione tratta dal sito:

http://www.valutazioneambientale.provincia.tn.it/sostenibilita_ambientale/

Indice

- 1. Introduzione**
 - 1.1 Premessa e criteri adottati
 - 1.2 Scelta degli aspetti da considerare per la autovalutazione del Piano Stralcio Mobilità (PSM) e del Piano Stralcio Aree Produttive del settore secondario (PSAP) con riferimento alla documentazione precedentemente prodotta dalla Comunità Alto Garda e Ledro
 - 1.3 Riferimenti bibliografici e sitografia
- 2. Valutazione strategica dei due Piani Stralcio della Mobilità e delle Aree Produttive con riferimento alle strategie della pianificazione territoriale sovraordinata**
 - 2.1 Indirizzi per le strategie territoriali contenuti nel Piano Urbanistico Provinciale
 - 2.2 Indirizzi per le strategie della pianificazione territoriale e per la valutazione strategica dei piani contenuti nel Piano Urbanistico Provinciale - Allegato E
 - 2.3 Quadro sintetico delle strategie previste dai due Piano Stralcio della Mobilità (PSM) e delle Aree Produttive del settore secondario (PSAP) rispetto a quelle indicate dal PUP
- 3. Qualità dell'aria**
 - 3.1 Concentrazioni di polveri fini (PM10 e PM2.5) a Riva del Garda
 - 3.1.1 Concentrazione media annuale di PM10 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$
 - 3.1.2 Soglia sul valore limite giornaliero di PM10
 - 3.1.3 Concentrazione media annuale di PM2,5 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$
 - 3.2. Concentrazioni di polveri fini (PM10 e PM2.5) a Ledro in seguito a campagna di rilevazione 21-28 giugno 2017
 - 3.3. Concentrazioni di ozono (O_3) a Riva del Garda
- 4. Qualità dei corpi idrici**
 - 4.1 Premessa
 - 4.2 Corpi idrici fluviali soggetti a "monitoraggio operativo"
 - 4.3 Corpi idrici fluviali inseriti nella "rete nucleo"
 - 4.4 Stato Ecologico
 - 4.5 Giudizio di qualità relativo ai corpi lacustri
- 5. Adesione della Comunità Alto Garda e Ledro al sistema provinciale delle aree protette, con particolare riferimento a Rete Natura 2000, SIC e ZPS**
- 6. Valutazione degli elementi di criticità con il PUP**
 - 6.1 Previsione di By pass a Pranzo (Tenno)
 - 6.2 Collegamento ferroviario hub Cretaccio – Porto San Nicolò a Riva del Garda
 - 6.3 Previsione di uno scalo navale a Porto Ponale
- 7. Monitoraggio**
- 8. Matrice Impatto previsioni Piano Stralcio Mobilità rispetto ai parametri che definiscono la qualità della vita**
- 9. Matrice Impatto previsioni Piano Stralcio Aree Produttive settore secondario rispetto ai parametri che definiscono la qualità della vita**
- 10. Coerenza interna dei Piani Stralcio della Mobilità e delle Aree Produttive del settore secondario rispetto agli obiettivi fissati dal Documento Preliminare**
- 11. Conclusioni**

1. Introduzione

1.1 Premessa e criteri adottati

Il presente documento è stato elaborato in relazione alle Relazioni illustrative del Piani Stralcio della Mobilità e delle Aree Produttive (comma 5 art.23 L.P.n. 15/15), relazioni alle quali si rimanda per approfondimenti in merito agli aspetti normativi (che vengono ampiamente trattati nella prima parte di tali relazioni).

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è definita dalla direttiva 2001/42/CE “Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente” e recepita a livello nazionale dal D. Lgs. n. 152/2006 “Norme in materia di ambiente” modificato dal D. Lgs. n. 4/2008.

Gli step dei quali la VAS si compone sono i seguenti:

- “valutazione degli effetti derivanti dall’attuazione del Piano;
- valutazione della coerenza delle scelte del Piano rispetto agli obiettivi di sostenibilità dello stesso e alle possibili interazioni con altri strumenti di pianificazione;
- individuazione delle alternative considerate nell’elaborazione del piano;
- individuazione degli impatti potenziali;
- individuazione delle misure di mitigazione e/o compensazione da inserire nel piano;
- individuazione di un programma di monitoraggio.

Ai fini della corretta realizzazione della VAS, la Direttiva prevede:

- realizzazione della VAS “a monte” del processo decisionale di stesura del piano, ovvero nella fase preparatoria ed anteriormente alla sua adozione;
- consultazione di autorità ambientali e del pubblico;
- stesura del rapporto ambientale, un’analisi che tiene conto dello stato dell’ambiente con e senza attuazione del piano proposto, degli obiettivi di tutela ambientale, della compatibilità ambientale complessiva e delle possibili alternative;
- la valutazione degli impatti ambientali e del processo decisionale;
- il monitoraggio dell’attuazione del piano e delle risposte ambientali al fine di individuare gli effetti negativi imprevisti e di adottare opportune misure correttive.”

1.2 Scelta degli aspetti da considerare per la autovalutazione del PSM e del PSAP con riferimento alla documentazione precedentemente prodotta dalla Comunità Alto Garda e Ledro

I due Piani Stralcio della Mobilità e delle Aree Produttive declinano e specificano i contenuti del Documento Preliminare Definitivo del 2014, per la realizzazione del quale sono state prodotte ampie e approfondite analisi, seguendo tutti i vari step previsti a norma di legge.

La ricca documentazione prodotta è disponibile e consultabile sul sito della Comunità:

<http://www.altogardaeledro.tn.it/Aree-Tematiche/Urbanistica-e-CPC/Ufficio-di-piano/Documento-Preliminare-Definitivo-al-PTC>

Nel Documento Preliminare la componente ambientale risulta ampiamente trattata, anche in relazione con gli aspetti socioeconomici, in particolare nell’Allegato 3 – “Autovalutazione. Schema di Rapporto Ambientale”, composto dei seguenti capitoli:

- Inquadramento geografico, paesaggistico e amministrativo

- Le componenti ambientali naturali
- Idrografia
- Monitoraggio dei laghi
- Suolo: morfologia, geologia, uso del suolo e rischio
- PGUAP – Carta del rischio e carta di uso del suolo
- Carta di uso del suolo
- Carta di sintesi geologica
- La qualità dell'aria
- Zone montane
- Rete natura 2000 SIC e ZPS
- Biotopi di interesse comunale individuati dal PUP nella Comunità Alto Garda e Ledro (con schede descrittive)
- Inquadramento demografico ed economico
- Il quadro attuale
- L'evoluzione prevedibile
- Andamento economico
- Analisi di coerenza esterna
- Gli indirizzi strategici del PUP

L'analisi prodotta nel sopracitato Allegato 3 – “Autovalutazione. Schema di Rapporto Ambientale” del Documento Preliminare tiene ampiamente conto dello stato dell'ambiente con e senza attuazione del piano proposto, degli obiettivi di tutela ambientale, della compatibilità ambientale complessiva e delle possibili alternative.

Anche la consultazione di autorità ambientali e del pubblico è stata ampiamente perseguita, con particolare riferimento:

- al percorso partecipativo che è stato condotto contestualmente all'adozione del Documento Preliminare del 2014 e descritta all'interno del medesimo Allegato 3 di cui sopra;
- al percorso partecipativo attuato nel 2018 relativo ai due Piani Stralcio della Mobilità e delle Aree Produttive, e che si è positivamente concluso. L'Autorità per la Partecipazione Locale con verbale di deliberazione APL n. 10 d.d. 5.10.2018 (prot. C.tà n. 11745 d.d. 09.10.2018) ha infatti approvato il processo partecipativo. Oltre a ciò, la UMST Valutazione attività normativa, trasparenza e partecipazione della Provincia autonoma di Trento (prot. C.tà n. 11002 d.d. 25.09.2018), che ha reso disponibili i “facilitatori” al fine supportare il processo partecipativo con riferimento ai principi di terzietà, trasparenza e imparzialità, ha espresso positiva valutazione dei “Report di sintesi” relativi al Piano Stralcio delle Aree Produttive del settore secondario (PSAP) e al Piano Stralcio della Mobilità PSM, con nota di data 24.09.2018 (prot. C.tà n. 11002 d.d. 25.09.2018). In data 10.10.2018 è avvenuta la pubblicazione dei “Report di sintesi” PSAP e PSM definitivi, completi di tutta la documentazione, sul sito della Comunità, al seguente link:

<http://www.altogardaeledro.tn.it/Aree-Tematiche/Urbanistica-e-CPC/Avvisi/Piani-Stralcio-concluso-il-processo-partecipativo>.

Il capitolo “Metodologia di valutazione” dell'Allegato 3 – “Autovalutazione. Schema di Rapporto Ambientale” del Documento Preliminare è specificamente dedicato alla valutazione degli impatti ambientali e del processo decisionale.

Nel 2015 è stato prodotto il Rapporto ambientale (RA) della valutazione ambientale strategica (VAS) del Piano stralcio “in materia di programmazione urbanistica del settore commerciale” prevista dall’art. 6 della L.P. 1/2008 e ss mm. (“autovalutazione dei piani”).

Nella premessa vengono specificati mandato e finalità.

A tali finalità, che vengono di seguito integralmente riportate, ci si intende riferire anche nella stesura del presente documento: “il processo autovalutativo deve prioritariamente verificare che le ipotesi di Piano siano in linea con le politiche e gli strumenti di pianificazione e programmazione elaborati ai vari livelli istituzionali e che siano in grado di raggiungere gli obiettivi prefissati. La coerenza delle connessioni tra i diversi livelli di pianificazione permette di ottenere un progetto coerente a livello territoriale intermedio e di mettere in pratica il principio di non duplicazione”.

Una sintetica analisi dell’incidenza del PSM e del PSAP sui componenti ambientali è descritta nella tabella 1.

Sulla base delle valutazioni di cui sopra, in considerazione delle analisi ambientali precedentemente prodotte, visti i risultati della sintetica analisi dell’incidenza del PSM e del PSAP sui componenti ambientali riportata in tabella 1, considerando il principio di evitare duplicazioni valutative che porterebbero ad aggravii del procedimento, per la presente valutazione ambientale si è scelto di approfondire i seguenti aspetti:

- nel cap. 2 viene presentata la valutazione strategica dei due Piani Stralcio della Mobilità e delle Aree Produttive con riferimento alle strategie della pianificazione territoriale sovraordinata;
- quale componente ambientale potenzialmente più interessata al PSM (per quanto attiene il traffico veicolare, che comunque viene disincentivato), viene considerata la qualità dell’aria, per la quale si riporta una sintetica analisi aggiornata dei dati disponibili (cap. 3);
- quale componente ambientale potenzialmente interessata al PSAP (che comunque non prevede modifiche dell’attuale assetto produttivo) viene considerata la qualità dei corpi idrici, per la quale si riporta una sintetica analisi aggiornata dei dati disponibili (cap. 4);
- viene aggiornata la descrizione delle aree protette, con particolare riferimento Rete Natura 2000, SIC e ZPS, in considerazione del fatto che, successivamente al 2014, data di elaborazione del Documento Preliminare Definitivo, l’implementazione nel territorio della Comunità del sistema provinciale delle aree protette è stata positivamente perseguita e via via portata a regime (cap. 5);
- nel cap. 6 vengono considerati gli aspetti ambientali relativi ad opere che sono state previste successivamente alla stesura del Documento Preliminare, opere che sono descritte al punto 5.5. della Relazione illustrativa al PSM alla quale il presente documento si riferisce, e che potrebbero eventualmente presentare elementi di criticità tra le previsioni del PUP e le indicazioni cartografiche del PSM :
 - il by pass in galleria a Pranzo;
 - il collegamento ferroviario in galleria tra l’hub del Cretaccio e il Porto San Nicolò a Riva del Garda;
 - la previsione di uno scalo navale all’ex Porto Ponale;
- ulteriori valutazioni riguardano l’impatto delle previsioni del PSM e del PSAP rispetto ai parametri che definiscono la qualità della vita (cap. 8 e 9) e la coerenza interna dei due Piani Stralcio rispetto agli obiettivi fissati dal Documento Preliminare (cap. 10);
- le indicazioni per il monitoraggio (cap. 7) e le conclusioni (cap. 11) completano il presente documento.

Tab. 1 - Incidenza del PSM e del PSAP sui componenti ambientali

| Componenti ambientali | PSM | PSAP |
|---|--|---|
| Aria e fattori climatici | L'aria è il fattore ambientale maggiormente sensibile, per cui nel cap. 2 viene analizzata la qualità dell'aria | Il PSAP non incide in alcun modo su questi fattori, non prevedendo modifiche all'attuale assetto produttivo. La riqualificazione prevista in alcune aree, con miglioramenti anche sul piano del risparmio energetico, potrà favorire la qualità dell'aria. |
| Suolo | Le nuove infrastrutturazioni sono previste prevalentemente in galleria, per cui vanno studiati gli impatti sul piano idrogeologico e della stabilità dei versanti. Non si prevede ulteriore consumo di suolo, se non per la realizzazione dell'hub Cretaccio, opera di interesse comunitario e provinciale, che in parte è collocata in area agricola di pregio. | Non si prevedono incidenze sul suolo, non prevedendo aumento di urbanizzazione, né interventi di movimento terra o bonifica. |
| Acqua | Le sorgenti esistenti sul territorio sono rispettate, come pure i corsi d'acqua e i laghi. | Le sorgenti esistenti sul territorio sono rispettate, come pure i corsi d'acqua e i laghi. |
| Biodiversità, flora e fauna | Non vi sono incidenze su questi fattori, anzi le nuove infrastrutturazioni in galleria vanno nella direzione della tutela di habitat particolarmente pregiati. | Le coperture verdi, la riqualificazione delle bordure e dei parcheggi favoriscono l'aumento della biodiversità. |
| Paesaggio | Non vi sono ripercussioni di alcun tipo sul paesaggio, se non di tipo migliorativo conseguentemente alle infrastrutturazioni in galleria. | Per l'assenza di nuovi insediamenti produttivi, non vi sono ripercussioni negative tipo sul paesaggio. La riqualificazione di aree dismesse inciderà positivamente sul paesaggio. |
| Patrimonio culturale | Con la migliore infrastrutturazione viaria conseguente all'adozione del PSM, che tra i vari obiettivi persegue la "città pedonale", il miglioramento della rete ciclabile, la valenza internazionale di alcuni progetto strategici, il patrimonio culturale risulterà meglio accessibile e quindi più fruibile, sia quello dei centri storici che quello dei centri minori. | Il PSAP non incide su questi aspetti per la settorialità delle proprie competenze. Tuttavia alcuni siti di "archeologia industriale" potranno trovare una valida valorizzazione quali suggestive testimonianze della storia economica del territorio. |
| Altri fattori | PSM | PSAP |
| Rischi naturali | I rischi naturali non vengono intaccati dal PSM. | Le coperture verdi, la riqualificazione delle bordure e dei parcheggi con aumento delle aree verdi consente un aumento dei tempi di corrivazione delle acque, aspetto positivo per mitigare i rischi in caso di piogge particolarmente intense o di altri eventi meteorologici estremi. |
| Domanda di trasporto, accessibilità | Una specifica norma del PSM prevede che aree pedonalizzate, piste ciclabili, attrezzature e servizi pubblici comprese le fermate del trasporto pubblico devono essere accessibili ad utenti disabili. Il PSM segnala la necessità di una centrale operativa per la gestione di richieste da parte delle aree con domanda debole, con particolare riferimento alle valli sospese e ai centri minori. | Una migliore razionalizzazione dell'accesso alle aree produttive viene descritta nel PSM. |
| Efficienza energetica e produzione da fonti rinnovabili | Il PSM non incide su questi aspetti per la settorialità delle proprie competenze. Tuttavia il risparmio energetico viene favorito in quanto il PSM persegue una maggiore pedonalizzazione dei centri urbani, un aumento della ciclabilità, un'estensione del trasporto pubblico, colonnine di ricarica ("città pedonale", "smart mobility"). | Il PSAP non incide su questi aspetti per la settorialità delle proprie competenze. |
| Produzione di rifiuti e utilizzo di risorse | Il PSM non incide su questi aspetti per la settorialità delle proprie competenze. | Non sono previsti nuovi insediamenti produttivi e quindi non si prevede incidenza del PSAP su questo fattore. |

1.3 Riferimenti bibliografici e sitografia

“Aria – aggiornamento 2018”, Provincia Autonoma di Trento.

“Dossier ambiente Valle di Ledro”, elaborato al fine di fornire indicazioni di possibili fattori di rischio per la salute umana e “Comitato As. Pro Ledro - Dati sulla qualità dell’aria in seguito a campagna di rilevazione 21-28 giugno 2017 area di Tiarno di Sopra - Tiarno di Sotto” (prot. Ctà n. 13676 d.d. 12.11.2018).

Gorfer A., 1977. Le valli del Trentino. Manfrini Editori.

Bronzini L., Zibordi F., PAN Studio Associato, 2016. Le aree protette nel territorio della Comunità Alto Garda e Ledro. Comunità Alto Garda e Ledro, 102 pp.

Piano di tutela delle acque. Relazione di sintesi 2015. Agenzia provinciale per la protezione dell’ambiente, Settore tecnico per la tutela dell’ambiente U.O. acqua.

Stato dell’Ambiente, 2016 – Capitolo 13. Aria. Provincia Autonoma di Trento.

Stato dell’ambiente 2016 - Capitolo 14. Acqua. Provincia Autonoma di Trento.

VAS per i “Piani stralcio degli insediamenti produttivi e delle zone agricole”, 2018. Comunità Rotaliana-Königsberg.

Zanghellini S., Caldonazzi M., Cian S., Cavagna S., 2005. Guida al biotopo Monte Brione. Provincia Autonoma di Trento e Comune di Riva del Garda, 96 pp.

Zanghellini S., Torboli C., Marsili A., 2002. *Meraviglioso Brione. Flora e fauna della “vedetta del Garda”*. Publistampa Arti Grafiche, 120 pp.

<http://www.altogardaeledro.tn.it/Aree-Tematiche/Urbanistica-e-CPC/Ufficio-di-piano/Documento-Preliminare-Definitivo-al-PTC>

<http://www.appa.provincia.tn.it/aria/>

www.areeprotette.provincia.tn.it/

www.areeprotette.provincia.tn.it/documentazione/-reti_delle_riserve/

www.ciclabili.provincia.tn.it/tracciati_ciclopedonali/-basso_sarca/

www.lifeten.tn.it/

www.parcofluvialesarca.tn.it/basso.sarca

www.reteriservealpiledrensi.tn.it/

www.ciclabili.provincia.tn.it/tracciati_ciclopedonali/-basso_sarca/

www.parcomontebaldo.tn.it

<http://www.ponale.eu/it>

http://www.appa.provincia.tn.it/acqua/corpi_lacustri/

http://www.appa.provincia.tn.it/pianificazione/Piano_di_tutela/pagina10.html

http://www.appa.provincia.tn.it/pianificazione/Piano_di_tutela/pagina10.html

2. Valutazione strategica dei due Piani Stralcio della Mobilità e delle Aree Produttive con riferimento alle strategie della pianificazione territoriale sovraordinata

Al fine della valutazione della coerenza tra le politiche e gli strumenti di pianificazione e programmazione elaborati ai vari livelli istituzionali, nel presente capitolo viene analizzata la coerenza tra la visione del territorio e i principi strategici di fondo dei due Piani Stralcio della Mobilità e delle Aree Produttive della Comunità Alto Garda e Ledro e la strategia vocazionale indicata dal Piano Urbanistico Provinciale (PUP).

Per indicare come, complessivamente, il Trentino intende evolvere nel lungo periodo, il Piano Urbanistico Provinciale propone alla sua base la seguente visione.

Il Trentino si propone come territorio ove tutte le persone trovano condizioni adeguate per la propria crescita umana, intellettuale e sociale in un contesto ambientale tendente verso un'eccellenza diffusa e basata, in particolare, sul mantenimento delle identità, sull'elevata competitività, sull'apertura internazionale e sul giusto equilibrio tra valorizzazione delle tradizioni e sviluppo dei fattori di innovatività.

Tale impostazione si riferisce a politiche territoriali in grado di produrre risultati positivi se mantenute al centro del processo di pianificazione, nei tempi lunghi, necessari ad influenzare tutto il processo di trasformazione territoriale, economica e culturale, e significa in altre parole:

- mantenimento e valorizzazione delle identità, riconoscendo e sostenendo le diverse identità presenti in Trentino, valorizzando le differenze, con le loro origini storiche, favorendo la più ampia espressione di questa pluralità culturale, e riconoscendo il paesaggio come elemento centrale della cultura e dell'identità;
- integrazione nel sistema alpino e apertura internazionale, garantendo la sostenibilità dello sviluppo locale attraverso l'appropriato uso delle risorse territoriali tipiche dell'area alpina e sviluppando modalità di scambio non diseguale con lo spazio europeo, basandolo su standard qualitativamente elevati;
- vocazione all'eccellenza, utilizzando la posizione geografica, in quanto area di cerniera fra ambito mediterraneo e ambito mitteleuropeo, per attirare funzioni e attività selezionate, da sviluppare perché siano riconosciute di livello esemplare, così da ampliare la competitività dell'economia trentina.

Tali obiettivi impongono peraltro l'avvio di processi di sviluppo locale rilevanti per rispondere a fenomeni critici in atto; si tratta di problematiche già evidenziate nel documento preliminare alla revisione del PUP e di seguito sintetizzate:

- crescente marginalizzazione delle aree "deboli" della provincia, fenomeno che potrebbe portare a forme allargate di abbandono della montagna, come accaduto in

analoghe aree marginali delle Alpi;

- differente evoluzione dei macrosettori economici (agricoltura, industria e artigianato, turismo, servizi), con distribuzione delle offerte occupazionali difforme rispetto alla distribuzione della popolazione; ciò, oltre soglie elevate, comporta persistenti pendolarismi fra residenza e luoghi di lavoro e nel lungo periodo fenomeni migratori interni con disagi della popolazione, costi aggiuntivi della società ed errato utilizzo delle risorse del territorio;
- tendenza alla omogeneizzazione del paesaggio, con perdita degli elementi rilevanti rispetto all'identità sociale, quella del territorio; comporta la sostanziale perdita di qualità estetica nei territori più frequentati e la sparizione dei caratteri che determinano l'attrattività del Trentino;
- difficoltà a rapportare correttamente esigenze della domanda e valori territoriali nel processo di rafforzamento infrastrutturale, in molti casi per la mancata adozione di logiche di rete;
- ridotta capacità d'uso degli spazi disponibili, che impedisce la formazione di sinergie tra diversi ambiti locali nonché l'attivazione di economie di scala nella realizzazione delle attrezzature in particolare di servizio.

Come illustrato nelle relazioni ai due Piani Stralcio della Mobilità (PSM) e delle Aree Produttive (PSAP) della Comunità Alto Garda e Ledro del piano, la vision si declina negli indirizzi fondamentali di **identità, sostenibilità, integrazione e competitività**, al fine di sostanziare i percorsi che il Piano Urbanistico Provinciale propone come ausilio per le strategie di sviluppo territoriale.

Identità, sostenibilità, integrazione e competitività assumono il ruolo di linee guida del processo di pianificazione territoriale secondo una logica che, partendo da posizioni generali, promuove l'attuazione del piano attraverso la condivisione dei soggetti territoriali interessati.

Per ciascun indirizzo strategico, inteso come indicazione strutturale del piano in quanto direttamente derivante dalla visione, il PUP fornisce possibili percorsi di politica territoriale, aree tematiche nodali per l'elaborazione di strategie in sede di pianificazione territoriale, linee operative sfidanti e possibili obiettivi a carattere strategico.

2.1 Indirizzi per le strategie territoriali contenuti nel Piano Urbanistico Provinciale

IDENTITA'

- Promuovere l'identità territoriale e la gestione innovativa e responsabile del paesaggio, rafforzare la riconoscibilità dell'offerta territoriale del Trentino, valorizzandone la diversità paesistica, la qualità ambientale e la specificità culturale.
- Favorire uno sviluppo turistico basato sul principio di sostenibilità che valorizzi le risorse culturali, ambientali e paesaggistiche.

- Garantire la sicurezza del territorio e degli insediamenti.
- Perseguire uno sviluppo equilibrato degli insediamenti.
- Perseguire la permanenza e sviluppo delle aree agricole di pregio e promuovere l'agricoltura di montagna.

SOSTENIBILITA'

- Orientare l'utilizzazione del territorio verso lo sviluppo sostenibile, contenendo i processi di consumo del suolo e delle risorse primarie e favorendo la riqualificazione urbana e territoriale
- Perseguire un uso responsabile delle risorse ambientali non rinnovabili ed energetiche promuovendo il risparmio delle risorse e le energie alternative.

INTEGRAZIONE

- Consolidare l'integrazione del Trentino nel contesto europeo, inserendolo efficacemente nelle grandi reti infrastrutturali, ambientali, economiche e socio-culturali.
- Organizzare la gerarchia delle reti infrastrutturali garantendo i benefici sia a livello locale che provinciale.
- Perseguire interventi sul territorio finalizzati a migliorare l'attrattività del Trentino per lo sviluppo delle attività produttive di origine endogena ed esogena.

COMPETITIVITA'

- rafforzare le capacità locali di autoorganizzazione e di competitività e le opportunità di sviluppo duraturo del sistema provinciale complessivo.
- Favorire il manifestarsi di condizioni materiali e immateriali che agevolano l'integrazione tra gli attori economici, tra questi e le istituzioni e il sistema della ricerca.

2.2 Indirizzi per le strategie della pianificazione territoriale e per la valutazione strategica dei piani contenuti nel Piano Urbanistico Provinciale - Allegato E

Il PUP prevede le seguenti “strategie vocazionali per l’Alto Garda e Ledro” (Territorio 9). Le specifiche condizioni dell'Alto Garda suggeriscono di porre particolare attenzione e di dare specifico impulso alle strategie vocazionali orientate a:

1. integrare le politiche di sviluppo turistico, legate in particolare al lago di Garda e al lago di Ledro, con gli altri settori economici, al fine di valorizzare le risorse culturali, ambientali e paesaggistiche secondo modelli di allargamento delle stagioni turistiche;

2. perseguire lo sviluppo ordinato delle attività industriali e artigianali ricercando la connessione tra attività produttive e territorio con la dotazione di servizi alle imprese;
3. favorire lo sviluppo delle aree agricole di pregio e promuovere l'agricoltura di nicchia, in particolare con la valorizzazione degli oliveti, anche al fine della promozione del territorio;
4. promuovere l'agricoltura di montagna, in particolare nelle valli trasversali come la Valle di Concei;
5. organizzare la gerarchia delle reti infrastrutturali, incrementando l'intermodalità e il potenziamento del trasporto pubblico, per risolvere gli inconvenienti dovuti alle punte di flusso turistico;
6. perseguire una equilibrata ed efficiente distribuzione dei poli per servizi e terziario, per un'utenza dimensionalmente variabile in relazioni ai flussi turistici;
7. consolidare il ruolo di Riva del Garda, come centro turistico di eccellenza, sotto il profilo della qualità delle attrezzature alberghiere;
8. perseguire una equilibrata ed efficiente distribuzione dei poli per servizi e terziario;
9. riqualificare, anche in funzione della mobilità pubblica, l'assetto insediativo dell'asse strutturale che collega Riva del Garda e Arco e valorizzare il ruolo delle due città come sede di attrezzature e servizi alla scala di valle evitando la totale saldatura edilizia insediativa delle due realtà;
10. valorizzare l'identità del territorio sia dal punto di vista storico-culturale che ambientale e turistico;
11. valorizzare sotto il profilo ambientale e turistico l'area interessata dalla proposta di parco del Baldo;
12. approfondire nell'ambito del piano provinciale della mobilità la previsione di modalità di trasporto pubblico su rotaia, sia per l'integrazione interna che per il collegamento con la Vallagarina;
13. migliorare i collegamenti infrastrutturali extra-provinciali.

2.3 Quadro sintetico delle strategie previste dai due Piano Stralcio della Mobilità (PSM) e delle Aree Produttive del settore secondario (PSAP) rispetto a quelle indicate dal PUP.

| Strategia vocazionale indicata dal PUP | Strategia indicata dal Piano Stralcio della Mobilità (PSM) e dal Piano Stralcio delle Aree Produttive del settore secondario (PSAP) | Coerenza |
|---|--|-----------------|
| <p>1 integrare le politiche di sviluppo turistico, legate in particolare al lago di Garda e al lago di Ledro, con gli altri settori economici, al fine di valorizzare le risorse culturali, ambientali e paesaggistiche secondo modelli di allargamento delle stagioni turistiche;</p> | <p>Il PSAP prevede la riqualificazione delle aree produttive incongrue sotto il profilo paesaggistico e ambientale favorendo così il miglioramento della qualità dei centri urbani e l'insediamento di attività compatibili, anche di altri settori economici. Lo stesso piano prevede inoltre interventi di mitigazione ambientale degli insediamenti produttivi anche al fine di ridurre gli impatti paesaggistici.</p> <p>Il PSM prevede il completamento delle reti ciclopedonali di fondovalle ed i tratti di connessione con le valli sospese al fine di rendere ciclabile tutto il territorio. Ciò consente una valorizzazione culturale e paesaggistica che estende la stagione turistica. Vedasi inoltre punti 12 e 13.</p> | <p>COERENTE</p> |
| <p>2 perseguire lo sviluppo ordinato delle attività industriali e artigianali ricercando la connessione tra attività produttive e territorio con la dotazione di servizi alle imprese;</p> | <p>Il PSAP rinvia alla redazione del PTC l'individuazione di Digital Innovation Hub e Competence Center per l'attuazione del programma governativo "Industria 4.0" nell'ambito dell'individuazione di servizi attrezzature e infrastrutture di valenza sovracomunale. Tuttavia la riqualificazione delle aree produttive dismesse prevede anche la possibilità di realizzare start up per le imprese.</p> <p>Perseguire lo sviluppo ordinato delle attività industriali e artigianali significa anche trasferire le attività incongrue per localizzazione nelle aree appositamente individuate per la produzione e dotate di servizi e collegamenti stradali adeguati: questa strategia è prevista nel PSM.</p> | <p>COERENTE</p> |
| <p>3 favorire lo sviluppo delle aree agricole di pregio e promuovere l'agricoltura di nicchia, in particolare con la valorizzazione degli oliveti, anche al fine della promozione del territorio;</p> | <p>Le previsioni dei due Piani Stralcio non intaccano il patrimonio agricolo se non, per quanto attiene il PSM, nella realizzazione di parte dell'hub intermodale previsto in zona Cretaccio per ospitare la stazione ferroviaria e le funzioni intermodali previste dal progetto. Tali funzioni sono peraltro richieste per il raggiungimento dell'obiettivo strategico n.12.</p> <p>Per contro la bonifica/riqualificazione dell'area occupata dalla discarica Maza compensa sotto il profilo paesaggistico buona parte dell'erosione</p> | <p>COERENTE</p> |

| | | |
|--|---|----------|
| | richiesta per la realizzazione dell'hub intermodale. | |
| 4 promuovere l'agricoltura di montagna, in particolare nelle valli trasversali come la Valle di Concei; | Il PSM prevede la realizzazione dell'Alta Via del Garda anche al fine della promozione delle attività tradizionali in quota (alpeggi e malghe) e della valorizzazione dei prodotti tipici locali. | COERENTE |
| 5 organizzare la gerarchia delle reti infrastrutturali, incrementando l'intermodalità e il potenziamento del trasporto pubblico, per risolvere gli inconvenienti dovuti alle punte di flusso turistico; | Il PSM organizza gerarchicamente le reti della mobilità, individua tre hub intermodali gerarchicamente interconnessi ed evidenzia il ruolo degli assi stradali destinati all'attraversamento del territorio rispetto agli assi di penetrazione. L'assetto infrastrutturale rispecchia le previsioni del Piano provinciale della Mobilità per quanto attiene al collegamento viario Passo San Giovanni- Cretaccio. Analoga attenzione è stata posta anche alle reti ciclopedonali suddivise in Ciclovía del Garda di valenza nazionale, le piste ciclabili di valenza provinciale e infine quelli locali. Tutte interconnesse. | COERENTE |
| 6 perseguire una equilibrata ed efficiente distribuzione dei poli per servizi e terziario, per un'utenza dimensionalmente variabile in relazioni ai flussi turistici; | Per molti aspetti le funzioni assegnate dal PSM agli hub hanno lo scopo di fornire servizi al terziario ed al turismo in particolare. Ciò si realizza fornendo agli utenti servizi intermodali (carsharing, bikesharing, people mover/skywalk, ecc.) e connessioni intermodali (parcheggi di attestamento, fermate trasporto pubblico urbano, fermate flibus, terminal ferroviario passeggeri, imbarchi Navigarda, ecc.). | COERENTE |
| 7 consolidare il ruolo di Riva del Garda, come centro turistico di eccellenza, sotto il profilo della qualità delle attrezzature alberghiere; | Il PSM prevede un nuovo assetto della fascia lago tra Torbole e Riva del Garda con un'ampliamento delle aree pedonali (Città pedonale), il collegamento meccanico denominato People mover/Skywalk favorisce il trasferimento dei parcheggi in area periferica (da riqualificare), inoltre la previsione di un terminal ferroviario in corrispondenza di Porto San Nicolò offre a Riva del Garda e non solo un collegamento di valenza internazionale. La ciclovia del Garda, in fase di realizzazione ha lo scopo di connettere l'Alto Garda e Riva del Garda in particolare con Limone ed il bresciano sulla sponda occidentale del Lago di Garda e con Malcesine e il | COERENTE |

| | | |
|--|--|----------|
| | Veneto attraverso il futuro collegamento ciclabile sulla sponda orientale del Lago. Le attrezzature alberghiere sono stimolate ad una riqualificazione che seguirà necessariamente la riqualificazione della fascia lago e per tale motivo il Piano favorirà le attrezzature alberghiere che si doteranno di servizi alla mobilità (shuttle e transfer da e verso stazioni e aeroporti). | |
| 8 perseguire una equilibrata ed efficiente distribuzione dei poli per servizi e terziario; | Si veda al riguardo il punto 6. | COERENTE |
| 9 riqualificare, anche in funzione della mobilità pubblica, l'assetto insediativo dell'asse strutturale che collega Riva del Garda e Arco e valorizzare il ruolo delle due città come sede di attrezzature e servizi alla scala di valle evitando la totale saldatura edilizia insediativa delle due realtà ; | Il PSAP propone la riqualificazione funzionale di alcune aree presenti lungo l'asse RivArco. La PAT in passato ha realizzato uno specifico concorso su questo tema ed i risultati di questa iniziativa sono stati recepiti e ripresi dal Documento Preliminare. Questo destina un capitolo (progetto mirato) al tema della riqualificazione della conurbazione tra le due città ma le indicazioni dovranno essere declinate dai PRG dei singoli comuni in strumenti attuativi volti alla riqualificazione dell'intero asse. | COERENTE |
| 10 valorizzare l'identità del territorio sia dal punto di vista storico-culturale che ambientale e turistico; | Numerosi sono i progetti presenti nei due piani PSM e PSAP che interpretano questa strategia vocazionale. In primo luogo la grande attenzione posta alla mobilità minore (Città pedonale) per la valorizzazione dell'identità storica dei centri principali, secondariamente l'estensione delle piste ciclopedonali porta ad una dettagliata conoscenza del territorio considerato dal PSM totalmente ciclabile. A tal riguardo merita un accenno la pedonalizzazione di Torbole proposta con la circonvallazione da Cretaccio fino alla Conca d'Oro. Non meno importante la valorizzazione dell'ambiente alpino costellato da memorie del passato (fortificazioni, malghe, rifugi | COERENTE |

| | | |
|---|---|----------|
| | ecc.) attraverso la realizzazione dell'Alta Via del Garda. | |
| 11 valorizzare sotto il profilo ambientale e turistico l'area interessata dalla proposta di parco del Baldo; | La realizzazione del percorso di trekking in quota denominato Alta Via del Garda interessa in parte le aree del Parco Naturale Locale del Baldo. I rapporti tra Comunità e il soggetto gestore del Parco Naturale Locale del Monte Baldo Ente parco è regolato da un Accordo di Programma che coinvolge anche tutti gli altri soggetti aderenti. L'impegno e il cofinanziamento da parte della Comunità a sostegno delle politiche di conservazione, tutela e valorizzazione del Parco Naturale Locale del Monte Baldo è sempre stato costante e intenso, come pure l'impegno a favore delle altre Reti di Riserve che operano sul territorio (delle Alpi Ledrensi e del fiume Sarca – Basso Corso) e della Riserva della Biosfera Unesco "Dalle Dolomiti al Garda". La previsione di uno scalo passeggeri di Navigarda a Tempesta ha lo scopo di favorire gli spostamenti escursionistici lungo le pendici occidentali del Monte Baldo, nelle aree dove più evidente appare la ricchezza della biodiversità, che è estremamente diversificata, passando in pochissimo spazio dalla fascia submediterranea a quella alpina. | COERENTE |
| 12 approfondire nell'ambito del piano provinciale della mobilità la previsione di modalità di trasporto pubblico su rotaia, sia per l'integrazione interna che per il collegamento con la Vallagarina; | Uno dei punti di forza del PSM è costituito dall'approfondimento relativo al trasporto su rotaia. Il progetto Metroland per la linea azzurra sviluppato dalla PAT attraverso un concorso internazionale ha visto il progetto vincitore proporre un collegamento tra l'asse Verona Brennero con l'Alto Garda: un collegamento di valenza locale. La proposta del PSM, su richiesta specifica dell'assessore alla mobilità della PAT, ha riproposto, con modifiche l'esito del concorso aggiungendo al progetto un terminal ferroviario in corrispondenza del Porto San Nicolò di Riva del Garda. Questo attribuisce alla ferrovia una valenza di carattere internazionale perché pone in relazione diretta tutto il Bacino del Garda con il Centro Europa. | COERENTE |
| 13 migliorare i collegamenti infrastrutturali extra-provinciali; | Il PSM prevede la realizzazione di connessioni infrastrutturali con i territori limitrofi, in particolare con il veronese ed il bresciano attraverso la Ciclovia del Garda, in secondo luogo con la previsione di un collegamento ciclabile tra Tenno e le Valli Giudicarie | COERENTE |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>(Lomaso). Rilevante a riguardo risulta anche la previsione di un collegamento meccanico automatizzato tra Torbole e Nago al fine di garantire una connessione pedonale tra i due centri ma anche e soprattutto la ciclabilità totale tra la Vallagarina e L'Alto Garda.</p> <p>Il collegamento più rilevante in assoluto è però dato dalla previsione di un collegamento ferroviario tra l'Asse Verona Brennero ed il Lago di Garda.</p> <p>Infine è necessario sottolineare che anche le previsioni riguardanti la rete di trasporto navale è stata implementata con tre nuovi scali (Tempesta, Porto Ponale e Porto San Nicolò)</p> | |
|--|--|--|

3. Qualità dell'aria

Le rilevazioni di riferimento per la Comunità Alto Garda e Ledro sono quelle che vengono effettuate nella stazione di Riva del Garda, che fa parte della rete di monitoraggio della qualità dell'aria della Provincia Autonoma di Trento.

Tale rete si è strutturata nel tempo in conformità alle diverse disposizioni e direttive europee che si sono succedute a partire dalla Direttiva 96/62/CE, fino alla Direttiva 2008/50/CE ed il relativo atto di recepimento costituito dal D. Lgs. 155/2010.

La stazione di Riva del Garda è situata in zona tipo "S = suburbana" ed è classificata come "F = stazione di fondo".

Gli inquinanti attualmente monitorati a Riva del Garda sono i seguenti:

- Ossidi di azoto (No_x);
- Ozono (O₃);
- Particolato sottile PM10;
- Meteo.

I dati rilevati nella stazione di Riva del Garda che vengono di seguito brevemente commentati sono tratti dal seguente sito, al quale si rimanda per ulteriori precisazioni:

<http://www.appa.provincia.tn.it/aria/>

Ci si riferisce in particolare ai seguenti documenti :

- **doc. 1.** "Stato dell'Ambiente, 2016 – Capitolo 13. Aria", Provincia Autonoma di Trento;
- **doc. 2.** "Aria – aggiornamento 2018", Provincia Autonoma di Trento.

Nel **doc. 2** vengono brevemente descritte le condizioni della qualità dell'aria in Trentino: "Ad oggi, le concentrazioni più elevate nel raffronto con i limiti di qualità dell'aria, ancorchè in tendenziale diminuzione, continuano a riferirsi alle polveri sottili, al biossido di azoto (NO₂), all'ozono (O₃). Per tutti gli altri inquinanti monitorati (SO₂, CO, benzene, piombo e altri metalli), le concentrazioni si confermano invece inferiori ai limiti ed evidenziano quindi il raggiungimento degli obiettivi di qualità senza la necessità di dover intraprendere ulteriori specifiche misure di contenimento".

Oltre a ciò, per quanto attiene la valle di Ledro, sono stati considerati i seguenti documenti, acquisiti dalla Comunità in data 07.11.2018 (prot. Città n. 13676 d.d. 12.11.2018):

- **doc. 3.** "Dossier ambiente Valle di Ledro", elaborato al fine di fornire indicazioni di possibili fattori di rischio per la salute umana e "Comitato As. Pro Ledro - Dati sulla qualità dell'aria in seguito a campagna di rilevazione 21-28 giugno 2017 area di Tiarno di Sopra - Tiarno di Sotto".

3.1 Concentrazioni di polveri fini (PM10 e PM2.5) a Riva del Garda

3.1.1 Concentrazione media annuale di PM10 in µg/m³

Per quanto riguarda la concentrazione media annuale di PM10 in µg/m³ (*rif. doc.1 - grafico13.6*) rilevata nella stazione di Riva del Garda dal 2005 al 2017 (13 anni), il limite di media annua di 40 µg/m³ viene superato di poco nel 2006 (con un dato di 41 µg/m³, il più alto in Trentino), mentre nel 2005 e negli anni successivi si registrano sempre valori inferiori al limite di media annua di 40 µg/m³.

Dal 2008 al 2017 i valori sono sempre inferiori ai 30 µg/m³, con una progressiva riduzione della concentrazione media annua.

Il valore minimo è di 18 µg/m³ nel 2014.

Nel 2017 la media annuale di PM10 a Riva del Garda è di 23 µg/m³.
La media del periodo di 12 anni dal 2005 al 2016 è 27 µg/m³, leggermente superiore a quella di tutte le stazioni di misura in Trentino, che è di 24 µg/m³.

3.1.2 Soglia sul valore limite giornaliero di PM10

Per quanto riguarda la soglia sul valore limite giornaliero di PM10 (*rif. doc.1 -grafico13.7*), si osserva che a Riva del Garda il limite dei 35 superamenti della media giornaliera pari a 50 µg/m³ viene superato ampiamente nel 2005 (con 73 superamenti), nel 2006 (con 95 superamenti, valore massimo registrato), nel 2005 (con 69 superamenti) e in misura minima nel 2008 (36 superamenti).

A partire dal 2009 presenta un trend in rapida e netta diminuzione, con soli 9 superamenti nel 2013 e nel 2015, e 6 superamenti nel 2014 (valore minimo).

L'irregolarità dell'andamento pluriennale è imputabile alla forte correlazione tra le concentrazioni di PM10 e le condizioni meteorologiche invernali più o meno favorevoli alla loro dispersione.

Nei documenti ai quali ci si riferisce (doc. 1 e doc. 2) viene affermato "con ragionevole sicurezza che la stazione di Riva del Garda non rappresenta situazioni di particolare criticità rispetto a tale limite normativo".

3.1.3 Concentrazione media annuale di PM2,5 in µg/m³

Il monitoraggio di PM2,5 in Trentino è limitato a poche stazioni e risulta piuttosto discontinuo.

Alcune stazioni sono state monitorate dal 2009 al 2015, in alcuni casi con serie di dati non complete. In tutti i casi la concentrazione media annuale di PM2,5 è sempre risultata inferiore al valore limite di 25 µg/m³.

Per quanto riguarda le rilevazioni della concentrazione media annuale di PM2,5 in µg/m³ (*rif. doc.1: grafico13.8*), per la stazione di Riva del Garda esiste solo una breve serie storica triennale, dal 2010 al 2013, con i seguenti valori, sempre inferiori al limite di 25 µg/m³: 15 µg/m³ (nel 2010), 17 µg/m³ (nel 2011), 15 µg/m³ (nel 2012).

3.2. Concentrazioni di polveri fini (PM10 e PM2.5) a Ledro in seguito a campagna di rilevazione 21-28 giugno 2017

Per quanto riguarda Ledro (*rif. doc. 3*), si riporta una sintesi dei dati sulla qualità dell'aria in seguito a campagna di rilevazione 21-28 giugno 2017 promossa da un comitato di cittadini al fine di fornire indicazioni di possibili fattori di rischio per la salute umana nell'area di Tiarno di Sopra - Tiarno di Sotto: "per le PM10 siamo la limite della soglia (sono stati rilevati dati da 34 a 44 µg/m³) e per le PM2,5 siamo molto al di sopra dei 25 µg/m³ (sono stati rilevati dati da 33 a 41 µg/m³)".

Trattandosi di dati puntiformi rilevati nel corso di una sola settimana, non sono confrontabili con le medie annuali rilevate nella stazione della rete di monitoraggio provinciale di Riva del Garda, distante e collocata in un contesto orografico, altimetrico e climatico ben diverso da quello della valle di Ledro.

I dati segnalano una evidente criticità, indicando l'opportunità di attivare un monitoraggio continuo anche nella valle di Ledro.

3.3. Concentrazioni di ozono (O₃) a Riva del Garda

La stazione di Riva del Garda, assieme alla stazione di Monte Gaza e, in minore misura, della Piana Rotaliana, è caratterizzata da un elevato irraggiamento solare durante il periodo estivo che favorisce le reazioni fotochimiche responsabili della formazione di O₃. Queste tre stazioni presentano le situazione di maggiore criticità rispetto al numero dei superamenti annui della **soglia di informazione** (media oraria pari a 180µg/m³).

Per Riva del Garda i dati dal 2010 al 2017 sono i seguenti:

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Nr. superamenti | 55 | 22 | 22 | 55 | 11 | 92 | 8 | 74 |
| Numero di superamenti della soglia di informazione per l'O ₃ , nel periodo 2010-2017 (soglia di informazione per la protezione della salute umana D. Lgs. 155/2010: media oraria 180µg/m ³). (Rif. grafico 8 del doc. 2). | | | | | | | | |

Il dato più critico (92 superamenti) si registra nel 2015, anno che risulta secondo solo al 2003, anno in cui l'intera Europa fu colpita da una massiccia ondata di caldo tra i mesi di giugno e agosto; nel 2003 la **soglia di allarme** (media oraria pari a 240µg/m³) fu superata a Riva del Garda, oltre che Monte Gaza e Borgo Valsugana.

Nel doc. 2 viene affermato quanto segue: "Meno positiva la situazione relativa al **valore obiettivo per la protezione della salute umana** (che tuttavia non è un valore limite), laddove le medie triennali del numero di giornate di superamento della media massima giornaliera su 8 ore eccede diffusamente e costantemente il riferimento di 25 giorni per anno civile".

Per Riva del Garda i dati dal 2010 al 2017 sono i seguenti:

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Nr. superamenti | 63 | 72 | 63 | 63 | 23 | 80 | 46 | 66 |
| Numero superamenti del valore obiettivo per la protezione della salute umana per l'O ₃ nel periodo 2010-2017 (soglia di informazione per la protezione della salute umana D. Lgs. 155/2010: 25 superamenti per anno civile della media massima giornaliera calcolata su 8 ore pari a 120µg/m ³). (Rif. grafico 9 del doc. 2). | | | | | | | | |

In tutti gli anni (ad eccezione del 2014) si nota un ampio superamento del valore di riferimento di 25 giorni per anno civile, quindi questo aspetto risulta particolarmente critico.

Riferimenti

- doc. 1. "Stato dell'Ambiente, 2016 – Capitolo 13. Aria", Provincia Autonoma di Trento.
- doc. 2. "Aria – aggiornamento 2018", Provincia Autonoma di Trento.
- doc. 3. "Dossier ambiente Valle di Ledro", elaborato al fine di fornire indicazioni di possibili fattori di rischio per la salute umana e "Comitato As. Pro Ledro - Dati sulla qualità dell'aria in seguito a campagna di rilevazione 21-28 giugno 2017 area di Tiarno di Sopra - Tiarno di Sotto" (prot. Ctà n. 13676 d.d. 12.11.2018).

<http://www.appa.provincia.tn.it/aria/>

4. Qualità dei corpi idrici

4.1 Premessa

L'analisi prodotta nel sopracitato Allegato 3 – “Autovalutazione. Schema di Rapporto Ambientale” del Documento Preliminare, al quale ci si riferisce, riguarda anche le componenti ambientali naturali, tra le quali sono comprese l'idrografia e il monitoraggio dei laghi.

Nel presente capitolo si riportano i dati riguardanti principalmente la qualità dei corpi idrici fluviali e, con minore ampiezza, quella dei corpi idrici lacustri, con riferimento ai dati pubblicati nel documento “Stato dell'ambiente 2016 - Capitolo 14. Acqua” dalla Provincia Autonoma di Trento. Per quanto riguarda specifiche situazioni si rimanda ai relativi studi.

“Il Trentino, grazie alla sua conformazione geografica, è una regione con una certa abbondanza d'acqua. Per poterne accertare la qualità è necessario effettuare delle analisi specifiche su corsi d'acqua, laghi e acque sotterranee. Questo tipo di esame viene realizzato periodicamente a cura dell'Agenzia Provinciale per l'Ambiente e i dati raccolti vengono utilizzati per attuare azioni di tutela e risanamento delle acque e di informazione, formazione ed educazione ambientale.

Tra i settori dell'Agenzia per la protezione dell'ambiente, spetta soprattutto al Settore tecnico per la tutela dell'ambiente, accertare la qualità dell'ambiente mediante il controllo di una complessa rete di punti dislocati su tutto il territorio trentino.

La Provincia autonoma di Trento ha costruito la rete di monitoraggio basandosi sull'analisi delle componenti ambientali chimico-fisiche e biologiche, secondo quanto previsto dalle leggi europee ed italiane in materia ([Direttiva Quadro Acque 2000/60/CE](#) e [D.Lgs. 152/06](#)). Lo scopo è quello di raggiungere lo stato “buono” entro il 2015 per tutti i corsi d'acqua nazionali. Lo stato buono significa che le sostanze chimiche derivanti dalle attività umane sono inferiori a limiti stabiliti dalla normativa e che le comunità biologiche sono molto simili a quelle presenti in un corso d'acqua naturale non alterato, che viene considerato come sito di riferimento”.

Con riferimento ai dati pubblicati nel documento “Stato dell'ambiente 2016 - Capitolo 14. Acqua” dalla Provincia Autonoma di Trento, la nuova rete di monitoraggio, attivata nel 2010, comprende 106 corpi idrici, di cui 40 nel monitoraggio di sorveglianza, 38 in quello operativo e 28 nella rete nucleo. Si riportano in seguito i dati contenuti in tale documento, indicando il riferimento a tabelle e figure.

4.2 Corpi idrici fluviali soggetti a “monitoraggio operativo”

Per quanto riguarda il territorio della Comunità Alto Garda e Ledro, i corpi idrici fluviali compresi nella rete di monitoraggio e specificatamente “soggetti a monitoraggio operativo” sono il Torrente Ponale (con le due stazioni codice SD00910 e SD00912 - rif. *Tabella 14.6*), il Rio Salone (stazione codice SD00317) e il Rio Salagoni (stazione codice SD00317). Il monitoraggio operativo è quello “realizzato sui corpi idrici che sono stati evidenziati a rischio di non raggiungere l'obiettivo di qualità “buono”. Tale rischio può derivare da pressioni diffuse come l'agricoltura, puntiformi quali scarichi civili e industriali, oppure da modificazioni morfologiche quali briglie, argini, variazioni di livello dovute a uso idroelettrico. Il monitoraggio operativo è effettuato con cadenza triennale”.

4.3 Corpi idrici fluviali inseriti nella “rete nucleo”

Diversa è la classificazione del fiume Sarca con le due stazioni a monte Centrale Linfano e a Linfano Nago Torbole (codice delle due stazioni SD00322 e SD00024 - rif. *Tabella 14.7*) che rientra nella “rete nucleo”. Come testualmente riportato, nella rete nucleo “sono inseriti i corpi idrici in cui sono stati identificati i siti di riferimento (ovvero siti in cui l’alterazione dovuta alle attività umane è talmente ridotta che si può considerare ininfluente). I risultati dell’applicazione degli indici sugli elementi di qualità biologica in questi siti sono quelli a cui fare riferimento per la classificazione dello Stato Ecologico. Alla rete nucleo appartengono inoltre i corpi idrici sottoposti a pressioni particolarmente significative quali ad esempio lo scarico di un depuratore, un’opera di presa importante, ecc. Il monitoraggio della rete nucleo è effettuato con cadenza triennale.”

4.4 Stato Ecologico

Per quanto riguarda lo Stato Ecologico, il documento “Stato dell’ambiente 2016 - Capitolo 14. Acqua” della Provincia Autonoma di Trento riporta i giudizi dello Stato Ecologico preliminare sui corpi idrici fluviali monitorati dal 2010 al 2014, mentre il nuovo ciclo di monitoraggio è partito nel 2015 e durerà fino al 2019. Tale nuovo ciclo di monitoraggio comprende sempre parametri biologici, chimici e idromorfologici e porterà ad una nuova classificazione completa dei corpi idrici fluviali.

Con riferimento al monitoraggio 2010-2014 il territorio della Comunità Alto Garda e Ledro **non** rientra tra i territori che non raggiungono lo stato di qualità buono, quindi il riscontro è da ritenersi positivo.

Nella *Figura 14.4* “Mappa dello Stato Ecologico preliminare dei corpi idrici” si può notare che la maggior parte dei corpi idrici della Comunità presenta uno Stato Ecologico “buono”. In misura minima, si notano anche tratti con Stato Ecologico “elevato”: ciò si verifica solo nel caso di alcuni corpi idrici posti alla testa dei corsi d’acqua, soprattutto in zone montane dove non sono presenti pressioni antropiche e non vi sono alterazioni morfologiche.

4.5 Giudizio di qualità relativo ai corpi lacustri

Il documento “Stato dell’ambiente 2016 - Capitolo 14. Acqua” della Provincia Autonoma di Trento, nella *Tabella 14.11* riporta l’elenco dei corpi idrici lacustri inseriti nella rete di monitoraggio della Provincia Autonoma di Trento. Tra questi, nel territorio della Comunità Alto Garda e Ledro risultano il lago di Garda (la cui “natura del corpo idrico” è definita “naturale”) e il lago di Ledro (definito “altamente modificato”).

La sopracitata *Figura 14.4* “Mappa dello Stato Ecologico preliminare dei corpi idrici” riporta anche il giudizio di qualità relativo ai corpi lacustri, evidenziando per il lago di Garda uno Stato Ecologico “buono instabile” e per il lago di Ledro uno Stato Ecologico “sufficiente”.

Tale giudizio è sostanzialmente confermato nella *Tabella 14.12* “Classificazione dei corpi idrici lacustri della Provincia di Trento” che, relativamente allo “Stato ecologico 2013-2015”, per il lago di Garda riporta il giudizio “buono” e per il lago di Ledro il giudizio “sufficiente”.

Riferimenti

- Piano di tutela delle acque. Relazione di sintesi 2015. Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente, Settore tecnico per la tutela dell'ambiente U.O. acqua.
- Stato dell'ambiente 2016 - Capitolo 14. Acqua. Provincia Autonoma di Trento.
- http://www.appa.provincia.tn.it/acqua/corpi_lacustri/
- http://www.appa.provincia.tn.it/pianificazione/Piano_di_tutela/pagina10.html
- http://www.appa.provincia.tn.it/pianificazione/Piano_di_tutela/pagina10.html

5. Adesione della Comunità Alto Garda e Ledro al sistema provinciale delle aree protette con particolare riferimento a Rete Natura 2000, SIC e ZPS

La straordinaria ricchezza ambientale del territorio dell'Alto Garda e Ledro si coniuga con la necessità di conservazione, di utilizzo sostenibile delle risorse, tenendo conto delle specifiche esigenze economiche, sociali e culturali della comunità.

Nel corso degli anni è stato realizzato un sistema di aree protette oltremodo articolato sotto il profilo progettuale e gestionale, che coinvolge diverse professionalità ed istituzioni a più livelli amministrativi: comunale, sovra-comunale, provinciale, europeo ed anche mondiale.

L'Alto Garda e Ledro gode della tutela internazionale, annoverando numerosi siti della Rete Natura 2000 protetti dall'Unione Europea, ed è oggetto di grande attenzione da parte della normativa provinciale e locale. Tutte le recenti politiche ambientali che insistono su questo patrimonio naturale, storico e culturale non mirano alla mera conservazione delle risorse naturali ma hanno l'obiettivo di accostare la tutela dell'ecosistema e della sua biodiversità all'utilizzo sostenibile delle risorse naturali a beneficio delle comunità locali.

Gli enti gestori di questo patrimonio non operano solo con vincoli ma anche attraverso valorizzazione delle caratteristiche naturali e ambientali, promozione, divulgazione, ricerca scientifica e uso sostenibile dei beni ambientali, al fine di realizzare un'integrazione tra uomo e ambiente naturale che possa essere tramandata alle generazioni future

La Comunità Alto Garda e Ledro aderisce al sistema provinciale delle aree protette, ne condivide le finalità, e sostiene specifiche azioni relativamente agli organi deputati alla gestione:

- Rete di Riserve Alpi Ledrensi (anno di istituzione: 2013);
- Rete di Riserve Basso Sarca (anno di istituzione: 2012);
- Parco Naturale Locale del Monte Baldo (anno di istituzione: 2013);

La situazione è variegata e rispecchia la ricchezza ambientale del territorio, le aree protette della Comunità rispondono a diverse tipologie e classificazioni: 10 ZSC (Zona speciale di Conservazione), 2 ZPS (Zona di Protezione Speciale), 4 riserve naturali provinciali e 4 riserve locali.

Queste sono le aree protette: Marocche di Dro, Monte Brento, Bus del Diaol, Monte Brione, Lago di Loppio, Monte Baldo di Brentonico, Crinale Picchea-Rocchetta, Lago d'Ampola, Monti Tremalzo e Tombea, Bocca di Caset, Ischia di sopra, Le Gere, Val di Gola, Laghetti.

Le aree protette della Comunità Alto Garda e Ledro, con riferimento ai tipo di protezione, ai soggetti gestori, alle sigle identificative, sono riportate nella tabella 2.

Dal 2016 a tutto ciò si aggiunge la Riserva della Biosfera UNESCO "Alpi Ledrensi e Giudicaria dalle Dolomiti al Garda", un riconoscimento internazionale per l'importante ruolo geografico ed ecologico di raccordo con altre aree protette, oltre che per la grande varietà di situazioni biologiche, geomorfologiche (montagne, frane, grotte, laghi, fiumi...) e climatiche: in pochi minuti si può passare da ambienti dai tratti mediterranei a quelli alpini.

Dopo la fase di avvio iniziale, avvenuta tra il 2012 e il 2013 (e per la Biosfera UNESCO nel 2016), tutte tre Reti di Riserve e la Riserva della Biosfera UNESCO operano a pieno regime, nell'ambito di Accordi di Programma che coinvolgono tutti i soggetti aderenti

(Comuni, Comunità, Consorzi BIM), ognuna con una ricca programmazione di progetti e iniziative che coprono i seguenti argomenti:

- studi, monitoraggi e piani;
- comunicazione, educazione e formazione;
- sviluppo locale sostenibile;
- azioni concrete per la fruizione e la valorizzazione;
- azioni concrete di conservazione e tutela attiva.

L'impegno e il cofinanziamento da parte della Comunità a favore delle Reti di Riserve che operano sul territorio è costante e intenso.

Ad ulteriore conferma di tale impegno, nel 2016 la Comunità Alto Garda e Ledro ha pubblicato il volume "Le aree protette nel territorio della Comunità Alto Garda e Ledro". La pubblicazione è stata promossa con l'intento di presentare il sistema delle aree protette in modo sintetico ed accessibile.

L'opera si avvale di un'ampia base scientifica ed iconografica, frutto di accurate ricerche, e si rivolge a molteplici fruitori:

- i residenti potranno ritrovare tanti luoghi che già conoscono ed apprezzare il valore identitario della loro terra;
- le scuole potranno usarla come veicolo di conoscenza e seme di consapevolezza;
- gli operatori turistici potranno utilizzarla come strumento per una promozione sempre più attenta alla sostenibilità, per una fruizione dell'ambiente culturale e, perché no, anche contemplativa.

Anche chi si occupa della gestione del territorio può trovare nel volume una sintetica raccolta dei dati essenziali relativi alle diverse aree protette.

La pubblicazione è ricchissima di dati, si avvale di immagini, tabelle e di 12 mappe originali. Particolare attenzione viene data all'esplorazione del territorio, grazie ai 10 itinerari di visita in luoghi di particolare interesse per il paesaggio e per gli aspetti naturalistici.

Tab. 2 - Le aree protette della Comunità Alto Garda e Ledro

| | | | TIPO DI PROTEZIONE | | | | SOGGETTO GESTORE | | |
|----|---|------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|---------------------|----------------|-------------------------------|--|---------------------------------------|
| | NOME | COMUNE INTERESSATO | Zona speciale di Conservazione (ZSC) | Zona di Protezione Speciale (ZPS) | Riserva provinciale | Riserva locale | Rete di Riserve Alpi Ledrensi | Parco Fluviale della Sarca - Basso Corso | Parco Naturale Locale del Monte Baldo |
| 1 | Marocche di Dro (ZSC IT3120074) | Dro | X | | x | | | x | |
| 2 | Monte Brento (ZSC IT3120115) | Dro | x | | | | | x | |
| 3 | Bus del Diaol (ZSC IT3120074) | Arco | x | | | | | x | |
| 4 | Monte Brione (ZSC IT3120075) | Arco, Riva del Garda | x | | x | | | x | |
| 5 | Lago di Loppio (ZSC IT3120079) | Nago-Torbole | x | | x | | | | x |
| 6 | Monte Baldo di Brentonico (ZSC IT3120173) | Nago-Torbole, | x | | | | | | x |
| 7 | Crinale Pichea-Rocchetta (ZSC IT3120093) | Ledro, Riva del Garda, Tenno | x | x | | | x | | |
| 8 | Lago d'Ampola (ZSC IT3120076) | Ledro | x | | x | | x | | |
| 9 | Monti Tremalzo e Tombea (ZSC IT3120127) | Ledro | x | | | | x | | |
| 10 | Bocca di Caset (ZSC e ZPS IT3120096) | Ledro | x | x | | | x | | |
| 11 | Ischia di sopra | Dro | | | | x | | x | |
| 12 | Le Gere | Dro | | | | x | | x | |
| 13 | Val di Gola | Riva del Garda | | | | x | | x | |
| 14 | Lagheti | Tenno | | | | x | | | |

6. Valutazione degli elementi di criticità del PSM con il PUP

Nel presente capitolo vengono considerati gli aspetti ambientali relativi ad opere che sono state proposte successivamente alla stesura del Documento Preliminare, e che sono riportate al punto 5.5. della Relazione illustrativa al PSM alla quale il presente documento si riferisce.

Tali aree potrebbero eventualmente presentare elementi di criticità tra le previsioni del PUP e le indicazioni cartografiche del PSM.

Per le tre aree considerate è stata fatta una analisi SWOT (strengths, weaknesses, opportunities, threats) semplificata (punti di forza e opportunità / punti di debolezza e rischi), riportata nelle tabelle 3, 4 e 5.

6.1 Previsione di By pass in galleria a Pranzo (Tenno)

La realizzazione del by pass di Pranzo è importante per garantire una migliore vivibilità e un abbassamento dei rischi connessi all'intenso transito di mezzi di vario tipo, a beneficio sia dei residenti che dei turisti che frequentano la frazione di Tenno.

Pranzo è inserita in contesto paesaggistico di grande pregio, caratterizzato da campi terrazzati, al limite della coltura dell'olivo che si incontra con quella del castagno.

La frazione di Pranzo è collocata sul pendio del versante destro della Valle del Magnone, di fronte a Tenno, con una bella vista verso le case di Frapporta, tra le quote 458 della chiesa parrocchiale e i 523 metri delle case più alte, verso il bivio per Campi.

E' disposta ad agglomerati di edifici addossati, di pietra, ed è avvolta dai tornanti della strada maestra, la Stada Provinciale n.37, che presenta appunto le criticità che saranno risolte grazie alla realizzazione del by pass, con conseguente valorizzazione di una edilizia tipica che ben esprime i caratteri della montagna altogardesana risentendo, nel contempo, del contatto con la vicine Giudicarie: bei portali, lunghi ballatoi sotto le larghe gronde, aggetti per i camini esterni, ripide viuzze selciate e androni che li collegano.

Le peculiarità di Pranzo, sia della frazione in se sia nel contesto della rete di percorsi culturali già esistenti, in dialogo con gli altri caratteristici borghi del Tennesse, rispondono pienamente alle motivazioni per le quali il Comune di Tenno è inserito a pieno titolo, e con collocazione centralissima, nella Riserva della Biosfera UNESCO "Alpi Ledrensi e Giudicaria, dalle Dolomiti al Garda" istituita nel 2016: "caratteristiche naturali e antropiche di grande rilevanza, dovute allo spazio di collegamento tra la Pianura Padana e l'area Mediterranea da una parte e l'area centrale delle Alpi dall'altra, variabilità altitudinale e climatica, costante presenza multiforme dell'acqua, presenza millenaria dell'uomo, ricchezza vegetazionale e faunistica".

La migliore fruibilità che la frazione di Pranzo verrebbe ad acquisire conseguente alla realizzazione del bypass è coerente con gli obiettivi della Riserva della Biosfera UNESCO, così come definiti nell'Accordo di Programma istitutivo del 2016: "perseguire la tutela e la valorizzazione del patrimonio culturale, paesaggistico, ambientale e lo sviluppo socio-economico sostenibile a livello locale, sviluppare un turismo a basso impatto ambientale, secondo i principi della Carta Europea del Turismo Sostenibile (CETS)".

Coerentemente con quanto sopra, la comunità di Pranzo è già da tempo impegnata con passione nella valorizzazione dei prodotti tipici del territorio, in particolare del castagno.

Gli obiettivi di "promozione, qualificazione e diversificazione dell'offerta turistica" sono

egualmente perseguiti dalla Rete di Riserve Alpi Ledrensi, istituita nel 2013 e inclusa nel perimetro dell'area designata come Riserva della Biosfera UNESCO "Alpi Ledrensi e Giudicaria, dalle Dolomiti al Garda".

La forte coincidenza, in termini di finalità generali e di approccio verso la tutela attiva di habitat e specie, integrata con le tematiche dello sviluppo sostenibile, viene ribadita anche nel nuovo Accordo di Programma della Rete di Riserve Alpi Ledrensi sottoscritto nel 2018 con validità triennale, al quale il Comune di Tenno partecipa con rinnovato impegno, assieme a tutti gli altri soggetti aderenti: Comuni di Ledro, Riva del Garda, Storo e Bondone, Comunità delle Giudicarie, Comunità Alto Garda e Ledro, BIM Sarca Garda Mincio, BIM Chiese.

L'adesione al sistema provinciale delle aree protette sopra delineata rafforza la necessità di realizzare infrastrutture tese al miglioramento della qualità ambientale.

La migliore vivibilità che la frazione di Pranzo verrebbe ad acquisire conseguente alla realizzazione del by pass è coerente con gli obiettivi perseguiti dal Piano Stralcio della Mobilità, anche con riferimento della Convenzione delle Alpi che delinea le politiche di protezione e di sviluppo del territorio alpino nell'ambito dei trasporti. L'art. 11, infatti, sottolinea l'importanza di "creare e mantenere un livello sufficiente di infrastrutture di trasporto che garantiscano il funzionamento del trasporto individuale nelle aree periferiche".

E' realistico prevedere che alla realizzazione del bypass conseguirebbe una più agevole ed efficace implementazione del trasporto pubblico.

Va anche considerato il miglioramento delle condizioni della qualità dell'aria conseguentemente alla dismissione del semaforo che attualmente gestisce il senso unico alternato sulla Strada Provinciale n.37, collocato nei pressi della strettoia, nel cuore di Pranzo.

I benefici conseguenti alla realizzazione dell'opera vanno a favore anche dei borghi (Gavazzo Nuova, Gavazzo Vecchia, Colonia, Tenno e, unica frazione nel comune di Riva del Garda, Varone) collocati sull'altro versante della valle, lungo la SS 421, che è attualmente interessata dal passaggio di mezzi pesanti e pullman turistici ai quali il transito sulla Strada Provinciale n.37 è scoraggiato se non precluso.

Infine, un ulteriore beneficio conseguente alla realizzazione del "bypass di Pranzo" è collegabile all'attuazione del progetto denominato "Open Air Museum. Il recupero dei paesaggi rifiutati e le attrezzature ricreative e culturali dal Varone al lago di Tenno" che, tra l'altro, intende migliorare il collegamento di Pranzo con i centri storici collocati su ambo i versanti della valle valorizzando la già esistente ed estesa rete di percorsi pedonali che attraversano la valle trasversalmente e longitudinalmente. Tale progetto è stato individuato quale "ambito strategico" ad integrazione del Documento Preliminare alla stesura del Piano Territoriale della Comunità Alto Garda e Ledro, in considerazione dell'interesse comunitario, della valenza intercomunale, oltre che per altri aspetti.

Per l'attuazione delle azioni strategiche di programmazione dello sviluppo territoriale connesse al progetto "Open Air Museum" si è operato con metodi a larga partecipazione, con attività di coinvolgimento, informazione e consultazione della popolazione residente.

A monte della progettazione dell'opera "by pass di Pranzo" vanno evidentemente effettuate le necessarie valutazioni di ordine idrogeologico in merito alle eventuali interferenze con le falde acquifere e alla stabilità dei versanti.

| Tab. 3 - Previsione di By pass in galleria a Pranzo (Tenno) | |
|---|--|
| PUNTI DI FORZA E OPPORTUNITA' | PUNTI DI DEBOLEZZA E RISCHI |
| <ul style="list-style-type: none"> - "perseguire la tutela e la valorizzazione del patrimonio culturale, paesaggistico, ambientale e lo sviluppo socio-economico sostenibile a livello locale, sviluppare un turismo a basso impatto ambientale, secondo i principi della Carta Europea del Turismo Sostenibile (CETS)"; - "creare e mantenere un livello sufficiente di infrastrutture di trasporto che garantiscano il funzionamento del trasporto individuale nelle aree periferiche"; - migliorare le condizioni della qualità dell'aria; - beneficiare i borghi del Tennesse collocati sull'altro versante della valle, lungo la SS 421; | <ul style="list-style-type: none"> - attualmente esistono rischi connessi all'intenso transito di mezzi di vario tipo nel cuore della frazione; - sono necessarie le valutazioni di ordine idrogeologico in merito alle eventuali interferenze con le falde acquifere e alla stabilità dei versanti; |

6.2 Collegamento ferroviario in galleria hub Cretaccio - Porto San Nicolò a Riva del Garda

Il Collegamento ferroviario in galleria hub Cretaccio – Porto San Nicolò a Riva del Garda è stato proposto al fine di attribuire al collegamento ferroviario una valenza nazionale ed europea. Infatti il terminal passeggeri posto in prossimità del Porto San Nicolò assegna a tale collegamento ferroviario il ruolo di connessione tra l'asse Verona-Brennero (e quindi il centro e nord Europa) con l'intero Lago di Garda.

Si tratta di un hub intermodale di importanza comunitaria e di rilevante interesse pubblico per la Comunità Alto Garda e Ledro, che gerarchizza la distribuzione della mobilità.

Per la realizzazione di una parte di tale hub viene erosa un'area agricola di pregio, e questo aspetto va considerato in se come critico dal punto di vista ambientale.

Dal punto di vista infrastrutturale, va anche considerato che il riutilizzo di un'opera della quale è prevista la dismissione - quale appunto il depuratore S. Nicolò a Riva del Garda - costituisce già in se un esempio virtuoso. Parte dell'impianto di depurazione in dismissione è collocata all'interno della roccia, dove è stato praticato un ampio sbancamento; la cavità esistente verrà utilizzata e quindi si pone in positiva continuità strutturale con la futura galleria.

La previsione del tracciato in galleria consente una significativa riduzione dell'impatto nei confronti del Monte Brione (Zona Speciale di Conservazione IT3120075 e Riserva provinciale), area protetta che fortemente caratterizza il paesaggio della intera Busa, un vero monumento naturale ricchissimo di peculiarità naturalistiche che si eleva al cospetto del Garda.

Il biotopo del Monte Brione fa parte della Rete di Riserve del fiume Sarca – Basso Corso.

Il tracciato in galleria evita un ulteriore appesantimento della viabilità esistente che circonda letteralmente il biotopo, con tutti i suoi habitat e la ricchissima biodiversità che lo caratterizza, e preserva da ulteriori minacce l'importante corridoio ecologico rappresentato dalla valle del Sarca.

Va inoltre considerato che la viabilità, in alcuni tratti, presenta problemi di sicurezza non ancora risolti. Ci si riferisce in particolare ai fenomeni franosi, anche recenti, dal versante orientale, in località Linfano per cui sono in corso di definizione, da parte del comune di Arco, le modalità più opportune per la messa in sicurezza o la mitigazione dei rischi (vallo tomo o altra soluzione).

Il versante ad est del monte Brione, in zona Linfano, è attiguo all'alveo del fiume Sarca, fa parte del corridoio ecologico connesso con gli ambienti fluviali e perfluviali, e quindi va tutelato anche rispetto ad ulteriori infrastrutturazioni quali ad esempio quelle stradali.

I versanti a nord e ad ovest sono caratterizzati da aree agricole di pregio e/o con

destinazioni turistiche e residenziali, mentre a sud, in corrispondenza del versante a picco sul lago, il monte Brione è già interessato ad un breve tunnel lungo la strada gardesana.

Fatte salve le necessarie valutazioni di ordine idrogeologico in merito alle eventuali interferenze con le falde acquifere e alla stabilità dei versanti, la previsione del tracciato in galleria consente di mantenere inalterata la possibilità di lettura della struttura stratificata della roccia di origine sedimentaria, dal basso all'alto:

- rocce più antiche visibili alla base del monte solo in pochi punti quali marne e argille dell'Eocene (43-37 milioni di anni fa);
- strati calcarei di colore chiaro, duri, dello spessore di 200 metri risalenti all'Oligocene (37-26 milioni di anni fa);
- arenarie, rocce sedimentarie costituite da granuli di sabbia, e marne del Miocene (26-7 milioni di anni fa).

Con la realizzazione della galleria è prevedibile un minore impatto acustico rispetto ad altre soluzioni, a beneficio della peculiare avifauna rupicola che colonizza gli ambienti più estremi, in particolare la maestosa falesia mediterranea ad est: qui nidificano alcuni rapaci diurni come il nibbio bruno, il falco pellegrino e il gheppio.

| Tab. 4 - Collegamento ferroviario in galleria hub Cretaccio - Porto San Nicolò a Riva del Garda | |
|--|---|
| PUNTI DI FORZA E OPPORTUNITA' | PUNTI DI DEBOLEZZA E RISCHI |
| <ul style="list-style-type: none"> - tutela del biotopo Monte Brione, con tutti i suoi habitat e la ricchissima biodiversità che lo caratterizza, e del corridoio ecologico rappresentato dalla valle del Sarca; - minore impatto acustico rispetto ad altre soluzioni, a beneficio della peculiare avifauna rupicola del biotopo; - esempio virtuoso di riutilizzo di un'opera della quale è prevista la dismissione, il depuratore S. Nicolò; | <ul style="list-style-type: none"> - erosione di area agricola di pregio; - attualmente esistono rischi alla viabilità conseguenti a fenomeni franosi, anche recenti, dal versante orientale del Monte Brione, in località Linfano; - sono necessarie le valutazioni di ordine idrogeologico in merito alle eventuali interferenze con le falde acquifere e alla stabilità dei versanti; |

6.3 Previsione di uno scalo navale a Porto Ponale

In considerazione delle caratteristiche del tracciato ciclopedonale denominato "Ciclovia del Garda", il quale attraversa la valle del torrente Ponale in corrispondenza dell'ex Hotel Ponale e dell'inserzione con la mulattiera che collega l'ex Porto Ponale con Pregasina e la Valle di Ledro, il PSM prevede la realizzazione di un nuovo scalo navale al fine di consentire il rientro degli escursionisti provenienti dal "Sentiero Ponale" e di quanti hanno percorso a piedi la Ciclovia del Garda provenienti da Limone o da Riva del Garda. La realizzazione di un modo d'attracco per il servizio di trasporto pubblico deve essere intesa come una riproposizione delle antiche funzioni portuali dell'area.

Porto Ponale si trova nel territorio del comune di Ledro, a meno di due chilometri da Riva del Garda, nel punto di affluenza del torrente Ponale, emissario del lago di Ledro, nel lago di Garda.

Anticamente il Porto del Ponale ha svolto un ruolo fondamentale di collegamento tra il Lago di Garda (65 m s.l.m.) e la Valle di Ledro (655 m s.l.m.), essendo uno dei due sbocchi della valle sospesa sul Basso Sarca (l'altro è la via Concei - Trat - Campi - Riva del Garda). Le prime notizie sul Porto risalgono al 1192, mentre la sua dismissione coincide con la realizzazione, nel 1851, del collegamento stradale lungo le pareti a picco del Monte Oro e della Rocchetta, sognato, ideato e voluto da Giacomo Cis. Da quell'anno il Porto del Ponale cessò di essere un porto e la mulattiera venne praticamente abbandonata come via di comunicazione: solo tra la fine dell'800 ed il 1920 circa la Valle

del Ponale ritornò al centro dell'attenzione per le due centrali idroelettriche ed a causa della Prima Guerra Mondiale.

Nelle immediate vicinanze va segnalata la spettacolare cascata del Ponale, punto di attrazione turistica in passato e ancora oggi.

Il contesto è caratterizzato da una serie di elementi di alto valore paesaggistico e ambientale, oltre che storico e documentario, costituita da fattori naturali di grande spettacolarità e dalle grandi opere di ingegneria stradale e militari ottocentesche.

Seppure non ricompresa nei limiti della attigua Rete di Riserve Alpi Ledrensi, va sottolineato il pregio ambientale della valle del Ponale per la continuità ecologica degli habitat, per i flussi migratori dell'avifauna, per la presenza di elementi naturalistici di pregio, riconosciuta a livello internazionale.

L'elevata e rapida escursione altitudinale di circa 600 metri consente di incontrare varie fasce vegetazionali in uno spazio ridotto, oltre che la rara flora di ambienti umidi e freschi quali cascate e cascatelle.

A monte della progettazione dell'opera vanno ovviamente effettuate le necessarie valutazioni di ordine idrogeologico in merito alla stabilità dei versanti e agli aspetti legati alla mitigazione degli eventuali rischi.

Il ripido versante di matrice calcarea colonizzato da vegetazione meso-xerofila scende a picco sul lago quasi verticalmente, così che la profondità dell'acqua diventa immediatamente molto elevata, già a pochi metri dalla riva.

Tali caratteristiche sono ideali per la realizzazione (o meglio ampliamento) di un molo di attracco in quanto non si prevede il danneggiamento di habitat sommersi.

Tale conformazione del fondale si differenzia nettamente da quella che caratterizza la Riserva Locale Val di Gola, individuata più a sud di Porto Ponale, in prossimità dell'Hotel Pierre. La Riserva Locale Val di Gola è stata realizzata per sperimentare una serie di interventi finalizzati al miglioramento delle condizioni ambientali, all'aumento della biodiversità, con particolare riferimento all'ittiofauna, ricreando un ambiente idoneo alla riproduzione dell'alborella e del cavedano, specie di pesci dei quali è stato registrato un calo anomalo e drastico. Il fondale ghiaioso e dolcemente degradante in località Val di Gola è caratterizzato da accumuli detritico-alluvionali, da granulometria del substrato ottimale, da una ampia fascia di vegetazione sommersa che si estende in maniera pressochè continua dai 3 metri ad oltre 10 metri di profondità. Tali caratteristiche ben rispondono all'obiettivo del ripristino della capacità ittiogenica dell'ambiente attraverso il recupero delle originarie zone di frega.

Tab. 5 - Previsione di uno scalo navale a Porto Ponale

| PUNTI DI FORZA E OPPORTUNITA' | PUNTI DI DEBOLEZZA E RISCHI |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">- riproposizione delle antiche funzioni portuali dell'area;- valorizzazione del contesto caratterizzato da una serie di elementi di alto valore paesaggistico e ambientale, oltre che storico e documentario, costituita da fattori naturali di grande spettacolarità e dalle grandi opere di ingegneria stradale e militari ottocentesche;- elevata profondità del fondale per cui la realizzazione del molo non compromette la capacità ittiogenica, che caratterizza invece fondali degradanti e detritici; | <ul style="list-style-type: none">- sono necessarie le valutazioni di ordine idrogeologico in merito alla stabilità dei versanti e agli aspetti legati alla mitigazione degli eventuali rischi; |

L'obiettivo di individuare e tutelare aree adatte alla riproduzione di ittiofauna pregiata e/o minacciata potrebbe essere riproposto anche nel corso della realizzazione della ciclovia del Garda, nel caso si individuassero accumuli detritico-alluvionali idonei all'insediamento

della fascia vegetazionale riparia e con determinate caratteristiche dei fondali, estendendo così la meritevole funzione già intrapresa nella Riserva Locale Val di Gola a beneficio della biodiversità lacustre, sia terrestre che acquatica.

7. Monitoraggio

Con il monitoraggio si intende verificare l'evoluzione temporale delle dinamiche di attuazione dei due Piani Stralcio PSM e PSAP rispetto agli obiettivi, e anche controllare gli effetti sull'ambiente conseguentemente all'attuazione dei due Piani, per individuare tempestivamente eventuali impatti negativi ed adottare le opportune misure correttive.

A questo proposito, la Comunità Alto Garda e Ledro intende attivarsi per richiedere agli Enti competenti quanto segue:

- estensione dei monitoraggi continui dell'aria alla valle di Ledro;
- riqualificazione ambientale del lago di Ledro ai fini del conseguimento di un giudizio di qualità migliore di quello attuale;
- attivazione di specifiche campagne conoscitive e di studi epidemiologici nel caso di sospetta relazione tra determinati fattori di rischio ambientale connessi alle attività produttive e parametri della salute umana;
- in caso di eventuali impatti negativi, ampliamento dei criteri di monitoraggio dei corpi idrici ai fini della ricerca di specifici residui di lavorazione.

10. Coerenza interna dei Piani Stralcio della Mobilità e delle Aree Produttive del settore secondario rispetto agli obiettivi fissati dal Documento Preliminare

L'accordo - quadro di programma 2015, tra Comunità Alto Garda e Ledro, i comuni di Arco, Drena, Dro, Ledro, Nago Torbole, Tenno e Riva del Garda e PAT, ha come obiettivo la predisposizione del Piano territoriale della Comunità secondo quanto disposto dall'art. 21 della L.P. 4 marzo 2008, n. 1. Tutti gli enti hanno approvato e successivamente anche la Giunta Provinciale con Delibera n.779 d.d.12.05.2015 l'Accordo Quadro di Programma che contiene quale allegato e parte sostanziale dell'accordo il "Documento preliminare definitivo" (Doc. prel.) il quale definisce gli "Obiettivi, scelte strategiche ed indirizzi per il Piano Territoriale di Comunità (PTC), da considerare quale documentazione preparatoria utile alla successiva formazione del PTC nonché all'assunzione delle scelte territoriali e localizzative finali.

Gli obiettivi strategici indicati dal "Documento preliminare definitivo" possono essere così sintetizzati:

1) Superamento degli ambiti comunali

La trasformazione che il territorio ha subito negli ultimi trent'anni evidenzia come i temi urbanistici, economici e socio-culturali non possano essere governati entro i limiti ristretti agli ambiti comunali e istituzionali correlati, ma richiedano semmai di essere collocati sulle scale territoriali di livello intercomunale, sovra comunale e sovra comunitaria. È quindi fondamentale che le future politiche amministrative si indirizzino verso un progressivo accorpamento degli ambiti comunali, conservando le identità locali nel quadro di un più vasto sistema territoriale integrato.

2) Valorizzazione dell'agricoltura, dell'industria e dell'artigianato

È obiettivo strategico della Comunità valorizzare le produzioni locali esistenti di natura agricola e zootecnica al fine di conservare l'identità locale e i caratteri di un territorio articolato e complesso. Anche la valorizzazione delle attività industriali e artigianali deve seguire linee di sviluppo coerenti con la vocazione espressa dal territorio della Comunità. In questi settori economici le delimitazioni comunali delle aree produttive in parte non appaiono adeguate e può esserne in tal caso valutata la ripermimetrazione per sviluppare nel migliore dei modi l'attuale patrimonio esistente.

3) Sviluppo del turismo tramite la valorizzazione ambientale

In accordo con l'attuale trend turistico, che vede la Comunità in controtendenza rispetto agli altri ambiti territoriali trentini - uno sviluppo crescente che ha superato tutte le altre comunità e una netta prevalenza del turismo straniero rispetto a quello italiano - obiettivo strategico e fondamentale del D. P. è la valorizzazione dell'ambiente e delle identità di luogo in tutte le sue componenti (corsi d'acqua, laghi, invariants, ecc.) al fine di garantire uno sviluppo del turismo futuro, integrato con l'ambiente e il paesaggio. Attenzione particolare dovrà essere rivolta verso tutte le politiche gestionali territoriali che l'economia turistica futura richiede di migliorare (reti di gestione, segnaletica, promozione turistica). L'ambito Comunitario è l'attore più idoneo, unitamente ai Comuni territorialmente interessati ed alle Aziende per il turismo Ingarda Trentino Spa e Consorzio per il turismo

Valle di Ledro, che può attivare la necessaria rete delle interdipendenze e promuovere la cooperazione fra i diversi portatori di interesse e di competenze.

4) Progettare con il paesaggio

Il documento preliminare definitivo concepisce un forte connubio fra agricoltura e paesaggio: si tratta di risorse non delocalizzabili che devono vedere affermato il principio della conservazione come ineludibile strategia di sostenibilità.

5) Creazione di una “città pedonale”

Il documento preliminare definitivo indica una politica urbanistica che pone la pedonalizzazione dei luoghi urbani, non solo dei centri storici e della fascia lago, ma anche nelle periferie urbane, come obiettivo strategico di sviluppo. La pedonalizzazione è il grande tema della riqualificazione della città europea perché individua nuovi spazi di aggregazione, uno sviluppo corretto delle attività commerciali e una più elevata qualità della vita.

6) Ricerca della qualità architettonica

Attraverso interventi sul patrimonio edilizio esistente – di recupero ed eventualmente di sostituzione - è necessario puntare alla valorizzazione architettonica non solo degli edifici, ma anche delle strade e dei luoghi collettivi come componenti di un unico sistema urbano continuo. Dovranno essere attuate nuove modalità di intervento edilizio e urbano.

7) Adozione di limiti all’espansione

Nel territorio dell’Alto Garda e Ledro la percezione del limite è esperienza comune per amministratori e portatori di interesse. Al di là delle aree indicate dai progetti mirati, l’espansione urbana deve essere rigorosamente limitata al fine di riequilibrare il rapporto tra spazi costruiti e ineditati attuando politiche urbane di riqualificazione dei bordi urbani edificati.

8) Razionalizzazione delle risorse e riduzione dei costi

L’approccio territoriale adottato nella redazione del documento preliminare definitivo ha evidenziato la ridondanza di attrezzature, infrastrutture e servizi. Si dovrà quindi attuare una nuova politica territoriale e gestionale, che prevede la razionalizzazione e riduzione dei servizi territoriali presenti nel territorio della Comunità, che risultano di fatto duplicati. La razionalizzazione dell’impiego delle risorse esistenti e la riduzione dei costi sono fra degli obiettivi strategici indicati dal documento preliminare definitivo per la successiva stesura del PTC.

9) Cura della coesione e crescita del capitale sociale

Appare necessario non disperdere l’esperienza fatta nell’elaborazione del documento preliminare definitivo, ma considerarla come l’inizio di un nuovo approccio alla gestione dei rapporti tra amministratori e portatori di interesse e di competenze. In questo contesto, gli attori sociali e istituzionali debbono essere consapevoli della necessità comune di garantire la coesione sociale, contribuendo ad accrescere il capitale sociale che arricchisce il territorio grazie alle pratiche della partecipazione, della responsabilità sociale d’impresa e della cittadinanza attiva.

10) Miglioramento della mobilità per la competitività territoriale

Gli interventi sulla mobilità previsti dal documento preliminare definitivo definiscono un nuovo quadro di riferimento per la gestione dei flussi locali e turistici, attuali e potenziali. Gli interventi sono concepiti come una premessa indispensabile per migliorare l'integrazione dell'Alto Garda e Ledro (e per suo tramite del Trentino intero) nel sistema infrastrutturale e ambientale dell'Euroregione Tirolo-Alto Adige-Trentino e della Piattaforma delle Alpi. Sarà così favorito ancor più l'inserimento della Comunità nelle reti economiche, socio-culturali e ambientali che innervano l'Unione europea, nuovo ambito domestico, come pure verrà assicurata una migliore capacità competitiva al sistema territoriale nell'intercettare i flussi di persone e di merci.

La coerenza interna dei Piani Stralcio Mobilità e Piano Stralcio Aree Produttive del settore secondario viene valutata confrontando i progetti e le norme dei due piani stralcio rispetto agli obiettivi fissati dal Documento Preliminare. Il Documento Preliminare è corredato da Rapporto Ambientale.

Tab. 6 - Coerenza interna dei Piani Stralcio della Mobilità e delle Aree Produttive del settore secondario rispetto agli obiettivi fissati dal Documento Preliminare

| Conseguimento obiettivi del Documento preliminare | Progetti di Piano | Coerenza |
|--|--|----------|
| Piano Stralcio Mobilità | | |
| Obiettivo: 1 e 10 | Il Collegamento "Loppio - Alto Garda" | COERENTE |
| Obiettivo: 1 e 10 | La circonvallazione di Torbole | COERENTE |
| Obiettivi: 1, 3, 5 e 10 | Gli hub intermodali | COERENTE |
| Obiettivo: 1 | By pass di Molina di Ledro e by pass di Pranzo a Tenno | COERENTE |
| Obiettivi: 3, 4, 5 e 10 | Collegamento ferroviario tra l'asse Verona-Brennero e il Lago di Garda | COERENTE |
| Obiettivi: 4, 5 e 10 | Le vie d'acqua e il trasporto pubblico locale | COERENTE |
| Obiettivi: 1, 3, 5 e 10 | La rete ciclabile | COERENTE |
| Obiettivi: 1, 3, 5 e 10 | La Ciclovia del Garda | COERENTE |
| Obiettivi: 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 9. | Città pedonale | COERENTE |
| Obiettivi: 1, 3, 4, 5, 6, 8,10 | Alta Via del Garda | COERENTE |
| Obiettivi: 1, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e10 | Norme | COERENTE |
| Piano Stralcio Aree Produttive del settore secondario | | |
| Obiettivi: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 e 9 | Riclassificazione di aree produttive da interesse locale a interesse provinciale | COERENTE |
| Obiettivi: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 e 9 | Riclassificazione di aree produttive da interesse provinciale a interesse locale | COERENTE |
| Obiettivi: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 e 9 | Riclassificazione aree produttive in aree suscettibili di trasformazione / riqualificazione urbana | COERENTE |
| Obiettivi: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 e 9 | Norme | COERENTE |

11. Conclusioni

Lo sviluppo sostenibile è dato da un processo virtuoso che, partendo dalla conoscenza, elabora delle strategie, le attua e al contempo le controlla per verificarne l'efficacia, aumentare la conoscenza e così ricominciare il ciclo. La conoscenza, che è sempre migliorabile, è dunque il fondamentale pilastro su cui poggiare l'idea di sviluppo da perseguire.

Come già ricordato in premessa, i due Piani Stralcio della Mobilità (PSM) e delle Aree Produttive (PSAP) si configurano come parziale attuazione delle linee strategiche del Piano Territoriale di Comunità, declinano e specificano i contenuti del Documento Preliminare Definitivo del 2014, per la realizzazione del quale sono state prodotte ampie e approfondite analisi ambientali.

La procedura di redazione del Documento Preliminare e le osservazioni emerse dai Tavoli di Confronto e Consultazione nell'ambito del percorso partecipativo che si è positivamente svolto nel 2018 hanno dato ulteriori indicazioni e buone conoscenze per il corretto approccio da mantenere in questo campo e in questo momento storico particolarmente delicato.

La Comunità Alto Garda e Ledro dispone quindi di una ampia base conoscitiva alla quale si è potuto attingere nel corso della redazione dei due Piani Stralcio, i quali delineano gli scenari di sviluppo del territorio per questi due settori, in risposta alle esigenze che sono state espresse dal territorio.

Dal confronto tra gli obiettivi di sostenibilità, individuati sulla base delle criticità ambientali, e le strategie del piano, è emerso come il corretto processo conoscitivo e i contenuti emersi anche a seguito del percorso partecipativo abbiano portato ad una buona rispondenza anche per le tematiche ambientali, senza la necessità di predisporre ulteriori misure mitigative o compensative.

Per quanto attiene alla coerenza tra le politiche e gli strumenti di pianificazione e programmazione elaborati ai vari livelli istituzionali, dall'analisi della coerenza tra le strategie previste dai due Piano Stralcio della Mobilità (PSM) e delle Aree Produttive del settore secondario (PSAP) rispetto a quelle indicate dal PUP emerge una piena corrispondenza.

Le valutazioni riguardanti l'impatto delle previsioni del PSM e del PSAP rispetto ai parametri che definiscono la qualità della vita (cap. 8 e 9) indicano una piena rispondenza. La coerenza interna dei due Piani Stralcio rispetto agli obiettivi fissati dal Documento Preliminare (cap. 10) è raggiunta per tutti gli obiettivi.

Le strategie troveranno poi concretizzazione attraverso l'applicazione delle Norme Tecniche, secondo un processo che dovrà essere monitorato per evincerne l'effettiva e positiva attuazione.

I due Piani Stralcio (PSM e PSAP) promuovono uno sviluppo armonico, ridefinendo alcune scelte pianificatorie adeguandole alla contingenza economica, alle istanze sia delle amministrazioni sia dei soggetti che operano sul territorio ed alle necessità della popolazione, in sintonia con le indicazioni normative e la pianificazione sovraordinata.

Nel momento storico che stiamo vivendo la coerenza con la pianificazione sopraordinata è un aspetto particolarmente importante, riscontrando come le strategie, decise a ampia scala, nei vari strumenti di pianificazione prendano la forma di interventi sempre più contestualizzati e concreti.

Dal punto di vista ambientale si tratta di indirizzi sostenibili, che mirano al miglioramento della qualità della vita, al consolidamento del sistema territoriale, in quanto si sviluppano strategie di rispetto e conservazione del patrimonio ambientale e delle risorse primarie del

territorio anche con contenimento del consumo di suolo (che per il PSM è limitato alla realizzazione di un'opera di interesse provinciale e comunitario e che per il PSAP è del tutto assente).

Dai due Piani Stralcio emerge l'intenzione di valorizzare le aree storiche sia dei centri urbani maggiori che di quelli minori, valorizzando il patrimonio esistente, e quindi nel rispetto dei criteri di identità, sostenibilità, integrazione e competitività che stanno alla base delle prospettive di sviluppo della Provincia Autonoma di Trento.

Dott.ssa Fiorenza Tisi
Servizio Pianificazione territoriale della Comunità Alto Garda e Ledro