

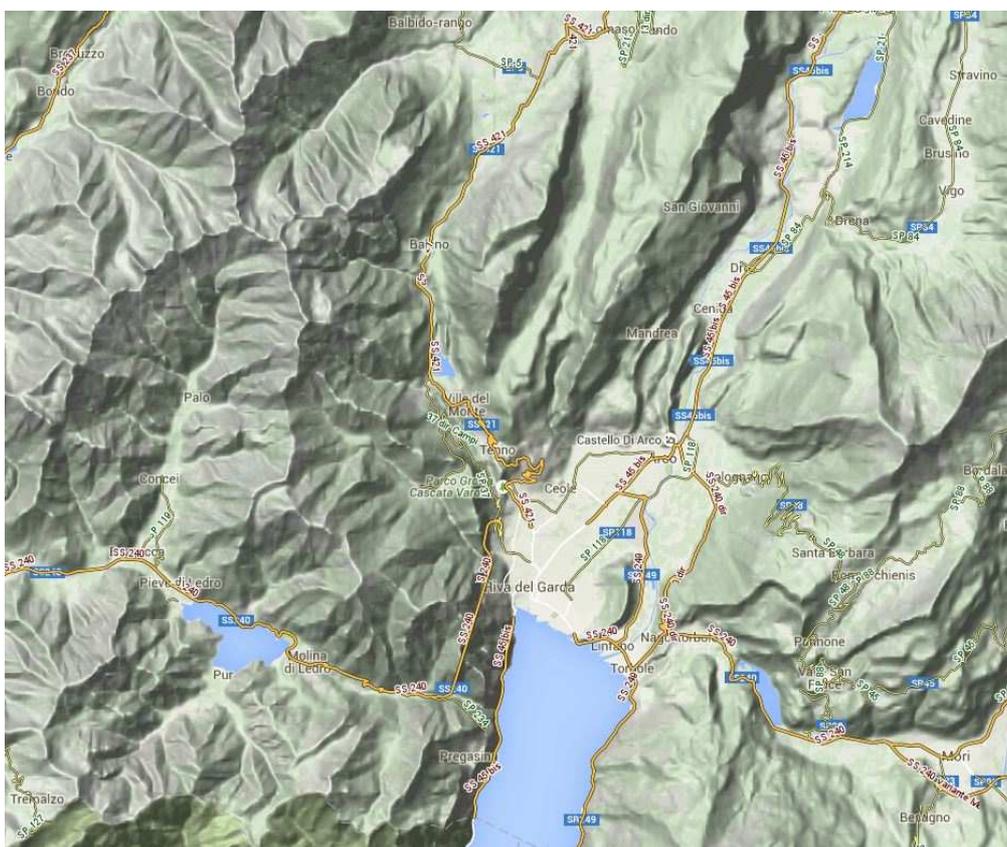


Comunità Alto Garda e Ledro Riva del Garda (Tn)

Piano Territoriale della Comunità **PIANO STRALCIO MOBILITA'**

(comma 5 art.23 Legge provinciale n.15 /20015)

NORME



fonte: www.viaggiareintrentino.it

Luglio 2020

NORME

ATTUAZIONE DEL PIANO

Art. 1 Le previsioni del Piano stralcio Mobilità

Il Piano stralcio Mobilità (PSM) è parte del Piano Territoriale della Comunità (PTC) ed è composto dai seguenti documenti:

1. Relazione illustrativa
2. Norme
3. Cartografia
4. Rapporto ambientale

Le previsioni del Piano Stralcio Mobilità sono rappresentate nella cartografia e descritte nella Relazione illustrativa del Piano.

Art. 2 Flussi viabilistici

1. Nella tavola "Schema dei flussi viabilistici" è indicato il nuovo assetto viario proposto dal PSM. La cartografia suddivide gerarchicamente la rete viaria in:

- tracciati di attraversamento territoriale;
- assi di penetrazione urbana.

Art. 3 Previsioni conformative e adeguamento dei piani

1. L'area di interscambio modale di progetto, descritta come hub Alto Garda, è una previsione di carattere sovralocale principale e riveste quindi una valenza conformativa per i PRG comunali.

2. Il polo intermodale denominato Hub Alto Garda è a servizio dell'intero territorio della Comunità e ha lo scopo di consentire lo scambio di merci e persone, l'interscambio tra mezzi di trasporto privati e mezzi di trasporto pubblico su gomma, su ferro e acqua. Inoltre il polo intermodale dovrà prevedere connessioni al sistema ciclabile e pedonale.

In un primo tempo, per l'Hub Alto Garda, sono previste le seguenti funzioni:

- punto di arrivo del "collegamento viario Passo S. Giovanni-Cretaccio";
- stazione autocorriere e autobus;
- parcheggi;
- servizi di carsharing e bikesharing;
- punto informativo turistico;
- bar ristorante rivendita di giornali;
- altre eventuali funzioni legate all'implementazione dell'intermodalità;

In un secondo tempo, a collegamento ferroviario realizzato l'hub sarà implementato con le seguenti funzioni:

- stazione ferroviaria comprensiva di terminal merci;
- servizi per l'intermodalità ferro/gomma;

3. La progettazione dell'Hub Alto Garda dovrà considerare una struttura prevalentemente interrata a vari livelli che deve mirare all'inserimento ambientale attraverso forme di mediazione con il paesaggio. I lati rivolti verso la campagna devono essere trattati come bordi filtro atti a schermare visivamente, attraverso l'impiego di facciate e coperture verdi, l'hub e la zona industriale. E' infatti indispensabile togliere, mitigare l'attuale forte contrasto tra queste aree e il territorio, il paesaggio e l'intorno agricolo.

4. Gli strumenti urbanistici comunali (PRG) dovranno adeguarsi ai contenuti conformativi del Piano stralcio Mobilità entro un anno dall'approvazione del Piano Stralcio.

5. Per quelle porzioni di territorio che il Piano Stralcio del PTC ha escluso dalle aree agricole, agricole di pregio del PUP valgono le previsioni dei PRG finché gli stessi non provvederanno alla loro nuova pianificazione, entro i termini indicati al comma 4.

Art. 4 Indicazioni di indirizzo strategico

1. Mobilità Territoriale

Le aree di interscambio modale (hub di Baltera e hub Caneve ad Arco) ed il terminal ferroviario posto in corrispondenza del depuratore collocato in prossimità del Porto S. Nicolo' sono previsioni di carattere sovralocale secondario e quindi rivestono una valenza di indirizzo strategico per i PRG comunali.

2. Collegamenti funzionale intermodali

Il corridoio ferroviario tra l'Alto Garda e la Valle dell'Adige è una previsione coerente con gli indirizzi espressi dall'allegato E del Piano Urbanistico Provinciale per il territorio dell'Alto Garda e Ledro. La previsione di un trasporto pubblico passeggeri e merci su rotaia ha valenza di indirizzo strategico per i piani provinciali.

Il collegamento tra l'hub di Baltera e l'area centrale di Riva del Garda, denominato in cartografia "People Mover / Sky Way / Bus a guida automatizzata" e descritto in Relazione è una previsione di indirizzo strategico per il PRG comunale.

3. Parcheggi di interscambio

I parcheggi di interscambio esistenti e di progetto rappresentano i terminali degli assi di penetrazione urbana. Ad alcuni di essi sono assegnate funzioni accessorie (car pooling, car sharing e rifornimento auto elettriche). Entrambe le indicazioni hanno valenza di indirizzo strategico per i PRG comunali.

4. Rete di navigazione

Le indicazioni riguardanti la navigazione sul Lago di Garda e sul Lago di Ledro hanno lo scopo di favorire l'intermodalità tra mezzi terrestri e navali e sono di supporto all'estensione della pedonalizzazione e della ciclabilità. Tali previsioni devono essere considerate come indirizzo strategico per i piani di competenza provinciale.

5. Città pedonale

Gli ambiti individuati in cartografia e descritti come "città pedonale" indicano aree a vocazione pedonale collegate al territorio attraverso i percorsi ciclopedonali esistenti e di progetto. La previsione ha valenza di indirizzo strategico per i PRG comunali.

6. Viabilità territoriale

Le indicazioni del Piano riguardanti la viabilità stradale sono suddivise in:

- livello provinciale principale;

- livello sovralocale secondario.

A sua volta suddivisi in tracciati esistenti, di potenziamento e di progetto.

Oltre a queste indicazioni il Piano prevede la realizzazione di collegamenti funzionali viabilistici di:

- livello provinciale principale (CF A Circonvallazione Cretaccio-Conca d'Oro, CF C By Pass di Molina, by pass di Pranzo; CF E Collegamento funzionale Moletta - S.Martino);
- livello sovralocale secondario (CF B Conca d'Oro-Busatte e CF F Collegamento funzionale Brione).

Le indicazioni riguardanti l'assetto viabilistico di livello provinciale principale hanno valenza di indirizzo strategico.

Le indicazioni riguardanti l'assetto viabilistico di livello sovralocale secondario hanno valenza di indirizzo strategico per i PRG comunali.

7. Tipologia dell'indicazione strategica in cartografia

Le previsioni e i collegamenti funzionali di valenza provinciale proposti nel PSM sono indicati con cartiglio 1 (in rosso).

Le previsioni e i collegamenti funzionali di valenza sovralocale si dividono in:

- previsioni di declassamento dalla viabilità provinciale a quella sovracomunale. Sono indicate con cartiglio 2 (in arancione) e hanno una duplice valenza di indirizzo sia per i Piani Provinciali che per i PRG comunali;
- viabilità sovralocale secondaria, compresi i collegamenti funzionali secondari, i parcheggi di interscambio, agli accessi all'acqua e le previsioni riguardanti i collegamenti meccanici e automatizzati. A queste indicazioni il Piano attribuisce una valenza di indirizzo per i PRG;
- previsioni di livello sovralocale individuate dal PTC, indicate con cartiglio 3 (in verde) a cui sono assegnate le funzioni di collegamento tra la viabilità principale ed i parcheggi di interscambio, le aree produttive di interesse provinciale e i depuratori provinciali;
- accessi all'acqua finalizzati a garantire intermodalità tra collegamenti terrestri e navali. Sono indicati con cartiglio 4 (in azzurro) e hanno valenza di indirizzo strategico per i PRG comunali.

Art. 5 Ciclovie, piste ciclopedonali, strade a traffico promiscuo e bikepark

1. Il Piano stralcio Mobilità indica le seguenti infrastrutture ciclabili con le relative valenze:

- le ciclovie di interesse nazionale e le piste ciclopedonali provinciali connettono il territorio dell'Alto Garda e Ledro con i territori limitrofi. In questo caso le previsioni hanno valore di indirizzo strategico per i piani di competenza provinciale;
- le piste ciclopedonali secondarie rivestono per il Piano un carattere sovralocale perché interconnettono i centri urbani e garantiscono continuità alla rete ciclopedonale; queste, a sua volta, sono suddivise in tracciati esistenti, di progetto e di potenziamento e rivestono una valenza di indirizzo strategico per i PRG comunali;
- le piste ciclopedonali locali esistenti e di progetto sono indicate come tracciati a valenza di indirizzo per i PRG comunali;
- le strade a traffico promiscuo indicano i tracciati a ridotto traffico automobilistico esistenti utilizzabili anche in funzione ciclopedonale. L'indicazione riveste una valenza di indirizzo strategico per i PRG comunali;
- il Piano individua i bikepark esistenti, ad ognuno di essi è destinata una particolare disciplina ciclistica. Ai bikepark di progetto è assegnata una valenza di indirizzo strategico per i PRG comunali.

2. Indicazioni di indirizzo strategico per le piste ciclopedonali;

- La Ciclovía del Garda è indicata con cartiglio A all'interno della categoria di livello provinciale nella tavola PS06.
- Le piste ciclopedonali provinciali interessano anche alcune strade a traffico promiscuo indicate con cartiglio B nella cartografia della tavola PS06 per indicare la necessità di attuare ulteriori approfondimenti.

Art. 6 Trasporto pubblico urbano ed extraurbano

1. La tavola del trasporto pubblico urbano ed extraurbano indica un'ipotesi di rete che collega i principali centri urbani del territorio, si integra con gli hub dell'Alto Garda e quindi anche con il trasporto ferroviario, navale e ciclabile. La copertura del servizio, considerando un ambito di 300 m rispetto ai lati delle singole linee, è indicata con una fascia verde in cartografia. La previsione riveste una valenza di indirizzo strategico per il Piano d'area del Trasporto pubblico locale.

Art. 7 Rete sentieristica

1. Il PSM indica la rete sentieristica come tematismo di inquadramento. Questa non assume alcuna valenza conformativa ma deve essere intesa come strategia per la promozione e riqualificazione territoriale.

TUTELA DEL PAESAGGIO

Art. 8 Segnaletica stradale

1. Il PSM rinvia alla realizzazione di uno studio, esteso a tutto il territorio della Comunità, finalizzato alla razionalizzazione della comunicazione e delle informazioni trasmesse dalla segnaletica stradale, dai pannelli informativi e dalle insegne commerciali lungo le strade interne ed esterne ai centri abitati e lungo le piste ciclopedonali. Tale studio dovrà risultare conforme alle norme del Codice della Strada e dei provvedimenti provinciali in materia.

PARCHEGGI, SPAZI SOSTA E FERMATA

Art. 9 Spazi di fermata

1. Le strade provinciali e statali devono garantire la presenza di spazi in bordo strada atti a consentire ai mezzi lenti (trattori e/o autoarticolati) fermate temporanee per favorire lo scorrimento del traffico. Tali indicazioni hanno valenza di indirizzo per i piani provinciali.

2. Analogamente le nuove fermate dei mezzi del trasporto pubblico dovranno realizzarsi in sedi proprie. Tali indicazioni devono essere considerate per i loro contenuti di indirizzo per la redazione dei PRG.

SERVIZI ALLA MOBILITA'

Art. 10 Distributori carburanti in ambiti di sensibilità ambientale

1. Non è ammessa la realizzazione di nuove stazioni per la distribuzione dei carburanti lungo le strade che delimitano le "Aree di protezione dei laghi" del PUP .

Queste sono: S.S.n. 240 (Via Matteotti) a Torbole, S.S. n.240 ad Arco e S.S.n. 240 (Viale Rovereto) a Riva del Garda, S.S.n. 240 a Ledro e S.S.n. 421 a Tenno.

L'individuazione di tali ambiti è un'indicazione strategica per i PRG comunali.

Art. 11 Distributori per combustibili alternativi

1. Il PSM prevede la realizzazione di almeno una stazione di servizio per la distribuzione di carburanti alternativi (metano, gpl, idrogeno, idrometano, bioetanolo, ecc.) e ricariche elettriche rapide.

2. Le aree individuate sono riportate nella cartografia di Piano. Non sono escluse altre localizzazioni se compatibili con l'art.10.

L'individuazione di tali ambiti è un'indicazione strategica per i PRG comunali.

MOBILITA' SOSTENIBILE

Art. 12 Città senza barriere

1. Le aree pedonali, gli arredi urbani, gli accessi ai servizi e alle attrezzature di interesse pubblico e le piste ciclopedonali devono essere accessibili a tutte le persone senza barriere per i disabili.

2. Le fermate del servizio di trasporto pubblico attuali e di progetto devono essere adeguate all'uso delle persone disabili.

3. Le indicazioni espresse ai punti precedenti hanno valenza di indirizzo strategico per i PRG comunali.

Art. 13 Spazi per il ricovero di biciclette

1. Al fine di migliorare ed incentivare la mobilità sostenibile in bicicletta, con riferimento all'allegato A della L.P.6/2017 "Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile", negli edifici pubblici e di interesse pubblico di nuova costruzione ed in quelli soggetti a ristrutturazione edilizia o demolizione e ricostruzione, è necessario prevedere spazi coperti e sicuri per il ricovero delle biciclette, compatibilmente con la disponibilità di spazio.

Tali indicazioni devono essere considerate per i loro contenuti strategici di indirizzo per i PRG comunali.

ALTRE INFRASTRUTTURE

Art. 14 Piazzole elisoccorso

1. La tavola "Elisoccorso" individua le piazzole di soccorso esistenti e, con diverso colore, le aree dove sono necessarie nuove elisuperfici. I PRG dei comuni dovranno precisarne la localizzazione favorendo le zone poste in prossimità dei principali luoghi di aggregazione.

2. La localizzazione non è da considerarsi vincolante, come tale, assume contenuto strategico di indirizzo per i PRG comunali i quali nella previsione di dettaglio dovranno essere corredati da studi geologici e idrogeologici.

TUTELA AMBIENTALE

Art. 15 Prevenzione inquinamento acustico

1. Per le infrastrutture stradali prossime alle aree residenziali valgono le disposizioni dell'art. 6 comma 4 del d.P.R. 30 marzo 2004, n. 142 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della L. 26 ottobre 1995, n. 447" il quale dispone che "per i ricettori inclusi nella fascia di pertinenza acustica di cui all'articolo 3, devono essere individuate ed adottate opere di mitigazione sulla sorgente, lungo la via di propagazione del rumore e direttamente sul ricettore, per ridurre l'inquinamento acustico prodotto dall'esercizio dell'infrastruttura, con l'adozione delle migliori tecniche disponibili, tenuto conto delle implicazioni di carattere tecnico-economico".

Art. 16 Opere di infrastrutturazione in aree a rischio idrogeologico

1. Per le previsioni generanti un rischio idrogeologico R3 ai sensi dell'art.17 comma 1 lettera d) e R4 ai sensi dell'art. 16 comma 1) lettera b) delle norme di attuazione del D.P.R. 15 febbraio 2006 Piano Generale di Utilizzazione delle Acque Pubbliche (PGUAP), in quanto opere di infrastrutturazione del territorio, pur non essendoci una preclusione normativa alla loro realizzazione, è richiesta la stesura di un apposito "studio di compatibilità" che analizzi dettagliatamente le condizioni di rischio e definisca gli accorgimenti costruttivi, localizzativi e architettonici per la realizzazione degli interventi e la loro utilizzazione, in modo da tutelare l'incolumità delle persone e ridurre la vulnerabilità dei beni.

Art.17 Tutela dei corsi d'acqua e delle risorse idriche

1. Gli interventi che interessano i corsi d'acqua, indipendentemente dalla loro appartenenza al demanio idrico provinciale, devono rispettare i "principi per la gestione dei corsi d'acqua" sanciti dall'art. 9 della legge provinciale 23 maggio 2007, n. 11, "Governo del territorio forestale e montano, dei corsi d'acqua e delle aree protette".

2. Gli interventi sui corsi d'acqua, indipendentemente dalla loro appartenenza al demanio idrico provinciale, devono rispettare i contenuti degli artt. 28 e 29 del Capo V delle norme di attuazione del Piano generale di utilizzazione delle acque pubbliche (PGUAP), con particolare riferimento al divieto di copertura dei corsi d'acqua.

3. Gli interventi che ricadono nelle fasce di rispetto idraulico di un corso d'acqua iscritto nell'elenco delle Acque Pubbliche (10 m di larghezza dalle sponde) o nell'ambito del demanio idrico provinciale devono sottostare al dettato della legge provinciale 8 luglio 1976, n. 18 e s.m., "Norme in materia di acque pubbliche, opere idrauliche, e relativi servizi provinciali" e relativo Regolamento di attuazione (Decreto del Presidente della Provincia d.d. 20/09/2013 n. 22-124/Leg). Eventuali

interventi sono in ogni caso autorizzati o concessi dai servizi provinciali competenti, solamente se le condizioni idrauliche, patrimoniali o le necessità di gestione del corso d'acqua lo consentono;

4. Gli interventi che interessano corsi d'acqua appartenenti al demanio provinciale e le relative "fasce di rispetto idraulico" devono essere preventivamente concessi/autorizzati dal Servizio Bacini montani della Provincia Autonoma di Trento ai sensi della legge provinciale 18/1976 (legge sulle acque pubbliche), sulla scorta di una progettazione definitiva. Gli interventi potranno essere concessi/autorizzati solo se compatibili con le condizioni idrauliche e patrimoniali e con le esigenze di gestione dei corsi d'acqua e delle opere di sistemazione idraulica.

5. Al fine di tutelare le acque, in particolare lungo i corsi d'acqua è necessario mantenere una fascia di vegetazione riparia di almeno 10 metri (L.P. 11/2007 e art. 25 d.P.P. 20 settembre 2013 n. 22-124/Leg), laddove presente, evitando interventi di modifica di destinazione d'uso che possano compromettere o ridurre tale fascia. La vegetazione riparia, infatti, effettua un'importante azione tampone che regola i flussi di nutrienti dal territorio verso i corsi d'acqua.

6. La Carta delle risorse idriche, redatta in attuazione dell'art. 21 delle Norme di Attuazione del PUP, approvata con deliberazione della Giunta Provinciale n. 2248 del 5 settembre 2008 e successivamente aggiornata, riporta la disciplina delle aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano, distinguendo tra zona di tutela assoluta, di rispetto idrogeologico e di protezione per pozzi, sorgenti e captazioni superficiali delle acque selezionate destinate al consumo umano.

Art.18 Interventi in aree di protezione dei laghi

1. Gli interventi infrastrutturali all'interno delle aree di protezione dei laghi indicate dal PUP devono rispettare le norme dell'art. 22 del Piano Urbanistico Provinciale. In particolare i parcheggi dovranno privilegiare soluzioni con fondi drenanti atti a favorire una dispersione delle acque nel terreno.

Art. 19 Autorizzazioni e pareri

1. Qualora gli interventi previsti dal Piano riguardino, sia direttamente, come nel caso di ampliamento, rettifiche planimetriche e/o altimetriche, sia indirettamente, come nel caso di accessi a diversi utilizzi anche parziali, strade provinciali e/o statali, dovranno essere acquisiti i necessari nullaosta o autorizzazioni di competenza del Servizio Gestione Strade, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti.

Art.20 Indicazioni puntuali

Nelle cartografie del Piano sono indicate previsioni contrassegnate da specifici cartigli che richiamano le seguenti indicazioni puntuali.

CF A. Circonvallazione Cretaccio - Conca d'Oro

Collegamento funzionale di livello provinciale proposto dal PSM.

La previsione ha valenza di indirizzo strategico per i piani di valenza provinciale.

CF B. Conca d'Oro - Busatte a Nago Torbole

Collegamento funzionale di livello sovralocale secondario.

La zona delle Busatte di Torbole attualmente è raggiungibile da una sola strada che attraversa il centro storico di Torbole ed è caratterizzata dall'attraversamento di aree in buona parte pedonali (piazza Goethe) e di tratti stradali non idonei al transito a doppio senso (Via Brae). Rilevanti sono inoltre le problematiche legate al transito di mezzi pesanti. Al fine di favorire la vivibilità del centro storico di Torbole e favorire i collegamenti con il quartiere Busatte il PSM prevede la realizzazione di un collegamento funzionale tra l'area Conca d'Oro e la rete viaria esistente. La previsione ha valenza di indirizzo strategico per il PRG comunale.

CF C. Bypass di Molina a Ledro

Previsione del PUP.

Il PUP prevede, nell'ambito interessato, un collegamento funzionale che il PSM conferma con le seguenti indicazioni: l'imbocco nord della futura galleria e la rotatoria sono potenzialmente esposte ad una pericolosità da crolli rocciosi. In fase di progetto si raccomanda, pertanto, una verifica sulla pericolosità geologica da crolli rocciosi e caduta massi nella zona d'imbocco ed uno studio approfondito sulle caratteristiche geologiche, idrogeologiche, geomeccaniche e strutturali dell'area che viene intercettata dal nuovo collegamento in particolare l'eventuale interferenza con la ex cava di dolomite in località Besta. La previsione ha valenza di indirizzo strategico per i piani di valenza provinciale.

CF D. Bypass di Pranzo a Tenno

Collegamento funzionale di livello provinciale proposto dal PSM.

Nel disegno del PSM la Valle del torrente Magnone è attraversata da due assi stradali: la SS 421 in sponda sinistra del torrente collega quasi tutti i centri di valle e quindi assolve al ruolo di strada di penetrazione interna mentre la SP37 attraversa il territorio diretta verso le Valli Giudicarie e quindi è da considerarsi asse di attraversamento. Lungo questo tracciato, in corrispondenza dell'abitato di Pranzo, è presente un semaforo per regolare il traffico a senso alternato. Per assumere il ruolo di asse di attraversamento del territorio e rendere più vivibile l'abitato di Pranzo la SP 37 deve essere dotata di una circonvallazione interrata. Questo dovrà tenere in considerazione la criticità dei luoghi tramite opportuna analisi geologica, in particolare la pericolosità da crolli rocciosi e caduta massi che potrebbero interferire con un eventuale intervento non in tunnel. A monte del tracciato indicativo si osserva il rilievo calcareo caratterizzato da incisioni e canali di erosione e depositi di frana. La previsione ha valenza di indirizzo strategico per i piani di valenza provinciale.

CF E. Collegamento Funzionale Moletta - S. Martino ad Arco

Collegamento funzionale di livello provinciale proposto dal PSM.

Il previsto potenziamento della SS 45 bis a nord di Arco sulla sponda sinistra del Fiume Sarca non viene confermato dal PSM, tuttavia il piano rileva la necessità di prevedere il potenziamento della SS 45 bis, nel tratto considerato, attraverso un collegamento funzionale. La previsione ha valenza di indirizzo strategico per i piani provinciali.

CF F. Collegamento Funzionale Brione nel territorio tra Arco e Riva del Garda

Collegamento funzionale di livello sovralocale secondario.

In adeguamento alle richieste espresse dalla Commissione Urbanistica Provinciale il PSM propone una riflessione sulla possibilità di potenziare i percorsi ciclopedonali esistenti, quelli in fase di progettazione come la "Ciclovia del Garda" (progettata con una sezione tipo di 4,5 m) ed il trasporto pubblico lungo la sponda settentrionale del Lago di Garda anche attraverso la deviazione del traffico veicolare in tunnel. Questa previsione, di carattere sovralocale secondario, dovrà tenere in considerazione la criticità dei luoghi tramite opportuna analisi geologica, in particolare la pericolosità da crolli rocciosi e di caduta massi.

La previsione ha valenza di indirizzo strategico per i PRG comunali.

Parcheggio di interscambio di progetto presso il Lago di Tenno

L'area destinata al parcheggio posto nei pressi del Lago di Tenno si trova ai piedi del versante orientale di Cima Salti interessato dai diversi eventi di frana e dall'ultimo e consistente fenomeno gravitativo del novembre 2000. Nell'area, prima di ogni intervento, è necessario eseguire uno studio geologico ed idrogeologico approfondito in funzione della complessità del progetto. L'indicazione ha valenza di indirizzo strategico per il PRG comunale.

Parcheggio di interscambio di pogetto a Biacesa a Ledro

L'area è esposta a possibili crolli rocciosi verso il versante orografico destro (località Salet). Tale criticità deve essere analizzata in fase di progetto e tramite uno studio di compatibilità che dovrà verificare la necessità di prevedere eventuali opere di protezione ad integrazione di quelle già presenti sul versante a difesa della pista ciclabile. La previsione ha valenza di indirizzo strategico per il PRG comunale.

Parcheggio di interscambio di progetto tra Fies e Lago Bagattoli nel Comune di Dro

La previsione ricade in aree di rispetto idrogeologico di pozzi e/o sorgenti dove è vietato, tra le altre attività: la dispersione di fanghi ed acque reflue, anche se depurati, accumulo di concimi chimici, fertilizzanti o pesticidi dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti da piazzali e strade, impianti di trattamento e gestione di rifiuti, stoccaggio di prodotti ovvero sostanze chimiche pericolose e sostanze radioattive, centri di raccolta, demolizione e rottamazione di autoveicoli. La previsione ha valenza di indirizzo strategico per il PRG comunale.

Art. 21 Disposizioni transitorie

1. Fino all'adeguamento dei PRG al presente piano stralcio del PTC si applicano le seguenti disposizioni transitorie.
2. Le previsioni aventi valenza conformativa (Hub Alto Garda) hanno efficacia dopo l'approvazione del presente stralcio tematico del PTC da parte della Giunta provinciale.

Art. 22 Deroghe

1. E' possibile derogare alle prescrizioni del Piano Territoriale della Comunità nelle forme e modalità di legge.

Firma:

Timbro:

Gianfranco Zolin
*Responsabile Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio
Comunità Alto Garda e Ledro*

luglio 2020