



PROVINCIA DI SONDRIO

SETTORE RISORSE NATURALI E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
Servizio Pianificazione territoriale

Relazione istruttoria ai sensi dell'art. 80 c. 4 delle Norme di attuazione del PTCP

COMUNE DI LIVIGNO. VARIANTE AL PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO ADOTTATA CON D.C.C. N. 65 DEL 30.11.2020 PER LA "REALIZZAZIONE IMPIANTI DI COLLEGAMENTO DEI DUE VERSANTI SCIISTICI"
VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' CON IL PTCP E CON IL PTRAI AI SENSI DELL'ART. 13 COMMA 5 E MODIFICHE NON SOSTANZIALI AI SENSI DELL'ART. 17 COMMA 11 DELLA LEGGE REGIONALE 12/05

Ai sensi del combinato disposto degli artt. 13, 15 e 18 della legge regionale 12/2005, la Provincia valuta la compatibilità degli strumenti urbanistici comunali e loro varianti con il PTCP, approvato con DCP n. 4 del 25 gennaio 2010 e pubblicato sul BURL SI n. 14 del 7 aprile 2010.

E' posta in capo al Comune la corretta rispondenza delle procedure alla vigente legislazione e l'approvazione dello strumento di pianificazione comunale.

Il comune di Livigno dispone di Piano di Governo del Territorio approvato con DCC n. 31 del 19.06.2013, efficace a far data dalla pubblicazione sul BURL, serie Avvisi e concorsi n. 1 del 02.01.2014, a cui hanno fatto seguito negli anni numerose varianti ordinarie nonché procedimenti SUAP. Ad oggi è altresì in corso la revisione generale del PGT per adeguamento alla l.r. 31/2014 sulla riduzione del consumo di suolo.

Con deliberazione consiliare n. 65 del 30.11.2020 è stata adottata la variante in argomento, i cui elaborati sono pervenuti alla Provincia con nota n. 32003 del 15.12.2020, unitamente alla richiesta di parere di compatibilità con il PTCP, ai sensi e per gli effetti dell'art. 13, comma 5, della L.R. 12/05.

Il comune di Livigno è compreso nel Piano Territoriale Regionale d'Area (PTRAI) della Media e Alta Valtellina: pertanto, in applicazione alla norma regionale ex art. 20, comma 6, della sopracitata legge, la verifica di compatibilità provinciale è comprensiva anche della verifica del rispetto dei contenuti del Piano d'Area regionale.

Il territorio comunale di Livigno afferisce interamente al sistema territoriale lombardo della montagna: una parte è inoltre inclusa in ambiti tutelati dalla Rete Natura 2000, sia ZSC che ZPS, di cui sono Enti gestori la Provincia (Settore Ambiente) e il Parco nazionale dello Stelvio - settore lombardo.

Con nota n. 33256 del 28.12.2020 è stata data comunicazione di avvio del procedimento e con nota n. 747 del 13.01.2021 il Servizio Produzioni vegetali, Infrastrutture e Foreste ha inoltrato richiesta di parere all'Ente gestore Parco nazionale dello Stelvio, ai fini della Valutazione di incidenza, in applicazione del principio di precauzione, art. 3 *ter* del decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i., considerato che la Valutazione d'incidenza si applica sia agli interventi che ricadono all'interno delle aree Natura 2000 (o in siti proposti per diventarlo), sia a quelli che, pur sviluppandosi all'esterno, possono comportare ripercussioni sullo stato di conservazione dei valori naturali tutelati nel sito.

Il confronto con il Comune, per tramite del professionista incaricato, si è svolto il giorno 15 marzo 2021.

**Sintesi dei contenuti della variante al Piano di Governo del Territorio**

Nel Documento di Piano del PGT approvato nel 2013 è presente il macro obiettivo strategico denominato "disciplina delle infrastrutture", che nel piano vigente è rappresentato nella porzione più settentrionale del fondovalle come collegamento meccanizzato sotterraneo di versante, tra la località Bondi, ove è anche previsto un parcheggio interrato, e la zona del campo scuola.

Ai fini dell'attuazione di tale obiettivo, la variante in esame introduce due ulteriori soluzioni possibili di collegamento:

- realizzazione di un collegamento aereo mediante telecabina tra i versanti est ed ovest, che, partendo dal parcheggio Mottolino raggiunge la rotonda in loc. Santa Maria, con la formazione del nuovo parcheggio interrato, citato in precedenza, e di una stazione intermedia; il collegamento aereo prosegue fino a raggiungere il versante ovest in prossimità dell'impianto Valandrea;

- realizzazione di un collegamento aereo mediante telecabina in zona San Rocco, "Carosello-Freita-Valfin", con stazione posta in prossimità dell'impianto "Carosello 3000" e della struttura "Plaza Placheda", con formazione di una stazione intermedia e di un nuovo parcheggio interrato per 300-400 posti auto sul fondovalle, e successiva prosecuzione e attestazione del collegamento aereo agli impianti esistenti della sponda est;

Relativamente ai contenuti della variante, il procedimento di Valutazione ambientale, a cui la Provincia ha partecipato con contributi trasmessi al Comune in data 22.10.2019 (prot. n. 27573) e in data 15.10.2020 (prot. n. 25196), ha preso in esame 3 scenari, ovvero l'attuazione alternativa di una delle due ipotesi di collegamento sopra descritte oppure di entrambe, e si è concluso con parere favorevole motivato del 09.11.2020 da parte dell'Autorità competente comunale.

VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' CON IL PTCP E CON IL PTR

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 18 comma 1 della l.r 12/2005, le valutazioni di compatibilità rispetto al PTCP *"concernono l'accertamento dell'idoneità dell'atto, oggetto di valutazione, ad assicurare il conseguimento degli obiettivi fissati nel Piano, salvaguardandone i limiti di sostenibilità previsti"*.

Il tema dei domini sciabili ha un duplice riconoscimento nel PTCP vigente, in quanto sono dichiarate sia la rilevanza sovracomunale del comparto, sia la necessità di attenzione paesaggistica ed ambientale in relazione al contesto degli elementi costitutivi del paesaggio entro i quali si inseriscono dette previsioni. Sotto il profilo normativo la disciplina è riconducibile agli artt. 66 (aree sciabili) e 32 (ambiti sciabili esistenti); l'identificazione cartografica delle aree destinate a questa attività in Valtellina e Valchiavenna, intese come previsioni progettuali e strategiche, è nella tav. 6, mentre quella paesaggistica e ambientale è nella tavola 5, in quanto ambiti di criticità nelle Unità di Paesaggio.

Il PTCP vigente riconosce l'importanza del sistema degli impianti per la fruizione turistica e, con riferimento alle aree destinate all'esercizio della pratica dello sci, promuove al loro interno la riqualificazione, il miglioramento delle piste e la possibilità di realizzare nuovi impianti e tracciati. Ciò, in quanto tale attività è inserita dal piano paesaggistico regionale (PPR2010) nel contesto dei *"fenomeni di degrado paesaggistico in essere e/o potenziali determinati dai processi di urbanizzazione, infrastrutturazione e diffusione di pratiche e usi urbani nei contesti di maggior pregio della fascia alpina"*.

Nel Piano territoriale regionale d'area, approvato con DCR X/97 del 30 luglio 2013, a cui hanno fatto seguito aggiornamenti del Documento di Piano nel 2017 e nel 2019, i domini sciabili sono un tema prioritario della pianificazione, declinato attraverso obiettivi specifici e rappresentato in cartografia attraverso categorizzazioni quali le proposte di dominio sciabile (esistente e di progetto), i domini con condizioni e le proposte di dominio non sostenibili.



In base all'art. 15, comma 7-quater della l.r. 15/2017, spetta al PTCP della provincia di Sondrio, in ragione della sua specialità territoriale, la definizione dei domini sciabili.

Tale disposizione di legge è stata ulteriormente declinata e meglio specificata a partire dalla revisione del PTRS del 2017, ove al paragrafo 10 "Azioni e disposizioni di Piano", nell'ambito dell'Obiettivo specifico 1.A "Riqualificazione dei domini sciabili", il comma 2.18, in riferimento alla competenza assegnata alla provincia specifica che: *"nella delimitazione dei domini sciabili, la provincia di Sondrio potrà considerare ammissibili gli ampliamenti dettati da necessità di adeguamenti, di miglioramenti e messa in sicurezza dei domini sciabili esistenti; sono fatte salve le ordinarie procedure autorizzative previste per legge."*

Per quanto riguarda lo scenario di collegamento Mottolino-Santa Maria-Valandrea, l'ingombro delle stazioni risulta ricadere, agli estremi, all'interno dei domini sciabili esistenti sui due versanti, mentre la stazione intermedia verrebbe collocata in corrispondenza dell'attuale rotatoria di Santa Maria, con collegamento a percorsi sia pedonali che carrabili, a fermate di trasporto pubblico locale e ad aree di parcheggio. Nei termini della presente variante, la previsione viene proposta esclusivamente quale intervento infrastrutturale sul trasporto pubblico locale e, come tale, non è presa in carico dalla pianificazione come previsione urbanistica, tanto meno di dominio sciabile. Ad essa è comunque funzionalmente collegata la previsione del parcheggio in loc. Mottolino, nell'area già destinata allo scopo, per la realizzazione di un servizio per circa 600 posti auto a rotazione, mentre lo sviluppo aereo dell'impianto è pari a circa 1023 metri.

In via generale comunque si rileva quanto segue: l'area della stazione intermedia coincide con il sedime della rotatoria di via Li Pont: essa non è oggetto di alcuna previsione da parte del PTCP, tuttavia la previsione deve essere compatibile con la normativa del Codice della Strada e in particolare con gli aspetti funzionali e geometrici che attengono la costruzione delle strade con riguardo alla visibilità e percezione secondo la normativa vigente. Per quanto riguarda il collegamento aereo, atteso che l'intervento nel suo complesso è soggetto a valutazione di impatto e ad autorizzazione paesaggistica, non si può non rilevare l'elevata incidenza visiva generata da piloni e cavi che attraversano la valle: al proposito si ritiene necessaria la valutazione dei dispositivi prescrittivi e prevalenti del PTCP che mirano a conservare la piana sotto il profilo dell'utilizzo agricolo e della percezione visiva, proponendo misure di compensazione paesaggistica, di miglioramento visivo e ambientale della piana stessa e in particolare delle aree stagionalmente utilizzate a parcheggio, in coerenza con quanto indicato al punto 2.8 delle Nta del PTRS.

Per quanto riguarda lo scenario ipotizzato dal collegamento "Carosello-Freita-Valfin", lo sviluppo urbanistico della variante di PGT ha approfondito e maggiormente dettagliato una previsione areale di dominio già presente nel PTRS (elemento L09 San Rocco Monte Sponda – dominio sciabile esistente/di progetto): l'indicazione cartografica nel PTRS tuttavia consiste nella rappresentazione limitata di un dominio sciabile pressoché corrispondente all'equivalente ingombro dell'ipotetico tracciato della pista ad esso sottesa. La relazione di Piano motiva la richiesta di ampliamento del dominio in quanto, a seguito degli approfondimenti tecnici sulla fattibilità del tracciato entro il perimetro indicato dal PTRS, sono stati individuati singoli tratti di criticità della pista che necessitano di maggior agio planimetrico entro il quale mitigare aspetti di acclività piuttosto che di stabilità del versante. Lo scopo della variante è pertanto quello di definire sotto il profilo urbanistico l'areale del dominio sciabile entro il quale possa essere individuato il tracciato della pista di futura realizzazione, nel rispetto di valutazioni relative sia alla conformazione morfologica dei luoghi (pendenza e assetto idrogeologico del versante, dal momento che è presente un'estesa area in classe di fattibilità geologica per valanghe) che di carattere paesaggistico forestali.

Al proposito si segnala che, per quanto la normativa vigente non aiuti a comprendere il significato e la portata del termine "dominio sciabile", tanto più nell'accezione urbanistica piuttosto che in quella della pratica sportiva, con il termine dominio o demanio sciabile si intendono in genere aree estese, non limitate al solo significato equivalente di aree ad uso sportivo/ricreativo, ovvero aree al cui interno sono comprese

anche zone non sciistiche, comunque funzionali all'utilizzo e alla manutenzione o alla sicurezza della pratica sportiva.

A completamento della ricognizione, la variante introduce la collocazione di larga massima delle infrastrutture impiantistiche ad essa collegate: pertanto, tenendo in considerazione che la previsione areale è già inserita negli strumenti di pianificazione vigenti, la maggior definizione areale del dominio, come proposta dalla variante, è unicamente funzionale, con le motivazioni sopra riportate, a dare attuazione della strategia indicata dal piano regionale (PTRA), consentendone l'attuazione mediante l'individuazione al suo interno del miglior tracciato possibile.

L'estratto cartografico parte integrante della presente istruttoria, estrapolato dalla relazione di variante (Allegato A- pag. 20 della Relazione tecnica), indica l'attuale dominio sciabile del comune di Livigno, derivante dagli strumenti di pianificazione vigenti (PTCP, PTRA, PGT), ed evidenzia le nuove aree oggetto di variante, entro le quali intenderebbe localizzare la nuova infrastrutturazione.

Le risultanze della procedura di valutazione ambientale della variante anticipano che lo sviluppo progettuale delle ipotizzate infrastrutture sarà oggetto di analisi puntuale e di approfondimenti in merito alla valutazioni ambientale e di incidenza sulla biodiversità degli impatti diretti ed indiretti ad esso collegati. Per quanto riguarda questi ultimi ed in particolare la matrice "paesaggio", tenuto conto che il territorio di Livigno è assoggettato ai vincoli del Codice Urbani (art. 136, bellezze d'insieme e art. 142 lett. c), d) e g)), nonché del Piano paesaggistico regionale (art. 17 delle NA), e pertanto il progetto necessiterà di autorizzazione paesaggistica, tale valutazione sarà fortemente condizionata dallo sviluppo progettuale, ovvero dalla scelta del tracciato all'interno dell'area boscata, dalla tipologia dell'impianto (numero di piloni e campate) e dalle caratteristiche delle stazioni e del parcheggio interrato in loc. Freita.

L'assetto urbanistico in corrispondenza della nuova previsione di dominio sciabile dovrà tener conto nel fondovalle delle attuali valenze territoriali, identificate con ambiti agricoli strategici e varchi inedificabili, di cui agli artt. 12 e 43 delle NA del PTCP vigente, sulla cui preservazione e tutela non sono ancora chiarite le ricadute della variante, non essendo definito l'aspetto progettuale e localizzativo delle opere in previsione, in particolare l'esatta ubicazione della stazione intermedia e le modalità di accesso al parcheggio interrato.

Si prescrive di confermare sul fondovalle la destinazione di ambito agricolo strategico per l'utilizzo agricolo estivo dell'area, in analogia con quanto già succede nella piana di Livigno, dove la pratica dello sci nordico invernale avviene in aree parimenti agricole nelle restanti stagioni. L'entità della modifica da apportare ai varchi inedificabili per consentire la realizzazione della stazione intermedia sarà quali/quantitativamente valutata con l'esame della variante generale in corso, eventualmente proponendo mitigazioni e compensazioni con altre aree comunali, a bilanciamento della sottrazione di aree di varco inedificabile, ove la stessa risulti sostenibile e possibile.

Le prescrizioni indicate dal Parco dello Stelvio e dalla valutazione di incidenza concorreranno in ogni caso a dare una prima e indefettibile cornice alla mera variante pianificatoria.

IMPLEMENTAZIONE CARTOGRAFICA AL PTCP E AL PTRA

In sede di valutazione di compatibilità con il PTCP e con il PTRA, l'analisi territoriale alla scala di maggior definizione operata dal comune, consente ai vari strumenti di pianificazione di integrare ed aggiornare le informazioni territoriali di interesse comune. Il parere di compatibilità comporta l'adeguamento del PTCP e del PTRA in merito alla definizione di maggior dettaglio del dominio sciabile in corrispondenza dell'equivalente previsione di PTRA, denominata L09 "San Rocco Monte Sponda".

Sistema Informativo territoriale Integrato (SIT)



Per quanto concerne il raccordo col SIT, ai sensi dell'art. 13, comma 11, della L.R. 12/05, la pubblicazione sul BURL dell'avviso di approvazione del PGT, cui è subordinata l'efficacia dello stesso, è condizionata alla completa e corretta trasmissione al SIT degli elaborati di PGT in formato digitale.

Si ricordano i principali riferimenti normativi per l'attività comunale:

- D.G.R. 22/12/2005 n. 1562 *"Modalità di coordinamento e integrazione delle informazioni per lo sviluppo del SIT integrato"*;
- D.D.U.O. 10/11/2006 n. 1520 *"Approvazione delle Linee guida per la realizzazione degli strumenti del SIT integrato per la pianificazione locale ai sensi dell'art. 3 della L.R. 12/05"*;
- Comunicato congiunto Direzione Generale Territorio e Urbanistica e Direzione Centrale Affari Istituzionali e Legislativo 26/05/2008 n. 107 *"Modalità di pubblicazione dell'avviso di approvazione dei PGT"*.

PARERE CONCLUSIVO

La valutazione di compatibilità ha posto in evidenza, a scala generale, la coerenza degli obiettivi sottesi ai contenuti urbanistici della variante proposta rispetto a quelli del PTCP, vigente dal 2010, nonché del PTR, vigente dal 2013, nel quale è ricompresa la previsione di dominio sciabile, identificata come area L09 "San Rocco - monte Sponda".

In considerazione della tipologia ed entità delle modifiche introdotte dalla variante, finalizzate a dare attuazione a strategie già declinate nei due piani sovraordinati sopracitati, valutati gli elaborati di Piano, si esprime **parere favorevole** all'ampliamento del perimetro di dominio sciabile, come proposto dalla variante per dar corso al collegamento sciistico tra i versanti Carosello-Freita-Valfin, e se ne propone l'accoglimento con conseguente adeguamento del PTCP e del PTR vigenti, atteso che le modifiche costituiscono uno sviluppo e una maggior precisazione localizzativa di infrastrutturazioni comunque già previste dai sopracitati strumenti di pianificazione sovraordinati.

Le prescrizioni indicate dal Parco dello Stelvio e dalla valutazione di incidenza concorreranno in ogni caso a dare una prima e indefettibile cornice alla mera variante pianificatoria.

La variante in argomento del PGT del comune di Livigno, che si configura quale variante non sostanziale del PTCP ai sensi dell'art. 80 c. 3 lett. d) delle Norme di attuazione, viene sottoposta al Consiglio Provinciale per l'approvazione con la procedura semplificata di cui all'art. 17 c. 11 della l.r. 12/2005.

Sondrio, lì 14 aprile 2021

LA RESPONSABILE DEL SERVIZIO

Dott.ssa Susanna Lauzi

VISTO:

IL DIRIGENTE

Ing. Antonio Rodondi

Il presente documento è sottoscritto con firma digitale ai sensi del d.lgs. 82/2005

