STUDIOQUATTRO

PATTO TERRITORIALE

Comunità Montana della Valchiavenna

Comune di Madesimo

Comune di Campodolcino

Comune di Piuro



ARCHITETTURA
URBANISTICA
INTERNI

ARCHITETTI
Enzo Bonazzola
Luigi Conca
Silvano Molinetti

23022 **Chiavenna** (SO)
P.zza Bertacchi, 6
Tel. 0343.32835
Fax 0343.35257
E-mail:infoch@studioquattro.it

22015 **Gravedona ed Uniti** (CO)
Viale Stampa, 4
Tel. 0344.85769
Fax 0344.89240
E-mail:infogr@studioquattro.it

P.IVA 00145020145

Progettista:
Arch. Silvano Molinetti

Committente:
Comunità Montana della Valchaivenna

RELAZIONE TECNICA

PROMOZIONE E SVILUPPO DEL SISTEMA DEGLI IMPIANTI E DEL TERRITORIO DELLA VALCHIAVENNA

Allegato: RT

Nome File:	Data:	Fase di lavoro:	Redatto:	Verif.:	Approv.:	Rev.:
All. RT_Relazione tecnica. pdf	Ottobre '22	prima fase	VM	SM	SM	0

ARCHITETTI: ENZO BONAZZOLA - LUIGI CONCA - SILVANO MOLINETTI

SOMMARIO

1 PREMESSA 2
2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE 2
3 CARATTERISTICHE TERRITORIALI 3
4 LE PRESENZE TURISTICHE 4
5 IL SISTEMA DEGLI IMPIANTI DI RISALITA 7
6 LA STRUTTURA RESIDENZIALE - SECONDE CASE 10
7 OBIETTIVI DEL PATTO TERRITORIALE e DEL QUADRO PROGRAMMATICO 11
7.1 INTERVENTI ED AZIONI DEL PATTO TERRITORIALE 12
7.1.1 SOSTITUZIONE IMPIANTO DI COLLEGAMENTO DELLA VAL DI LEI 12
7.1.2 SOSTITUZIONE DELLA SEGGIOVIA DELLA VAL DI LEI 15
7.2 INTERVENTI ED AZIONI DEL QUADRO PROGRAMMATICO 17
7.2.1 POTENZIAMENTO E SVILUPPO DELLE ATTIVITA' ESCURSIONISTICHE IN VAL DI LEI NEL COMUNE DI PIURO 17
7.2.2 POTENZIAMENTO E SVILUPPO DELLE ATTIVITA' A SERVIZIO DEL TURISMO A MADESIMO 17
7.2.3 SVILUPPO DELLE ATTIVITA A SERVIZIO DEL TURISMO A CAMPODOLCINO 18
7.2.4 PROMOZIO0NE DI OFFERTA DI ALLOGGI AD USO TURISTICO RICETTIVO NEI TERRITORI DI MADESIMO E CAMPODOLCINO 18
7.2.5 PROLUNGAMENTO SEGGIOVIA VERSO IL LAGO 18
8 STIMA DEI COSTI DELLE OPERE 19
9 COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE - CONFORMITA' CON DOMINI SCIABILI 21
10 MODALITA DI ESECUZIONE DEL PATTO 21
11 RAPPORTO CON VINCOLISTICA 22
12 INTERVENTI DI MANUTENZIONE FUTURA 22
13 RILEVANZA DEL PATTO 22
14 SOSTENIBILITA DELLA PROPOSTA 23
15 APPROCCIO DEL PATTO NELLE SFIDE E ASPETTI INNOVATIVI 24
16 ANALISI DI BENCHMARK E BEST PRACTICE DI RIFERIMENTO 24
17 RISPONDENZA DEL PATTO ALLE POLITICHE REGIONALI 24
18 AZIONI E STRATEGIE GIA FINANZIATE DA REGIONE LOMBARDIA 25
19 STRATEGIE AZIONI E INTERVENTI 27
20 RISULTATI ATTESI 27

1 PREMESSA

Il patto territoriale predisposto ai sensi della LR 40/2017, fa riferimento allo sviluppo dell'Alta Vallespluga e della Val di Lei in ambiti sono ricompresi nei comuni di Madesimo, Campodolcino e Piuro, con l'obiettivo principale del potenziamento degli impianti sciistici della Valchiavenna anche in relazione all' utilizzo estivo delle strutture ed in generale alla fruizione del territorio di alta quota.
Si tratta di un'ipotesi di sviluppo che riguarda principalmente le modalità di accesso alla Val di Lei e di potenziamento degli impianti e delle piste in una parte del territorio collocata alle quote altimetriche da 2.000 a 3.000 m, sul versante Nord delle Alpi che, per caratteristiche orografiche geografiche e climatiche, si adatta particolarmente allo sviluppo delle attività sportive invernali, anche in considerazione delle modifiche climatiche dei prossimi decenni.
La proposta comprende la realizzazione contestuale di ulteriori opere e servizi di carattere sportivo e di fruizione del territorio ipotizzate congiuntamente dai comuni coinvolti nell'ambito e aventi l'obiettivo di fornire al turismo nuovo opportunità di fruizione.

Nei capitoli che seguono vengono descritti i contenuti del patto territoriale che comprendono un'ipotesi di sviluppo e di integrazione dell'offerta turistica che pone al centro una politica di sviluppo idonea a supportare la crescita del sistema imprenditoriale afferente al sistema turistico ed a promuovere il turismo di montagna per un periodo che superi la rigida stagionalità (estate/inverno) e che promuova una valorizzazione del territorio durante tutto l'anno.

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il patto territoriale di sviluppa nella parte alta della Valle Spluga nel territorio dei comuni di Campodolcino, Madesimo e Piuro, realtà nelle quali si è sviluppato il turismo a partire dal secolo scorso. La valle è attraversata dalla S.S 36 che con il passo dello Spluga collega il territorio con la Confederazione elvetica, percorso frequentato soprattutto nella stagione estiva dai turisti che ne apprezzano le caratteristiche storico insediative risalenti ai secoli scorsi.
Il sistema degli impianti si sviluppa sulla sponda orografica sinistra della valle ed è articolato nei territori di Campodolcino e Madesimo, con una porzione minore che riguarda la parte situata nel Comune di Piuro nella parte alta della Val di Lei.
Nella tavola allegata sono riportate le principali località della valle, i sistemi insediativi e la struttura degli impianti di risalita.
Nel capitolo che segue sono riassunti alcuni dati sintetici relativi al territo del patto territoriali, significativi per quanti attiene al sistema degli impianti sciistici e delle presenze turistiche.

3 CARATTERISTICHE TERRITORIALI

Il territorio nel quale sono collocati gli interventi percorre la Valle Spluga e la Val di Lei.



La VALLE SPLUGA insieme alla Val Bregaglia e al piano fino a Verceia fa parte della Valchiavenna. Già conosciuta come Val San Giacomo è una stretta vallata che partendo dalla cittadina di Chiavenna (333 msl) sale fino ai 2.113 m del passo dello Spluga in poco meno di 30 km di sviluppo. L'orientamento sud-ovest della vallata ha fatto sì che storicamente fosse uno dei corridoi naturali più utilizzati per attraversare la catena alpina centrale. Frequentata dai Romani, venne utilizzata a periodi alterni nei secoli successivi fino al 1474, anno nel quale venne "tagliata" la Via Mala, che permise ai trasportatori e ai viandanti di percorrere la nuova mulattiera nella gola del Reno in poco tempo. Nel 1516 inizia il dominio grigione sulla Valchiavenna e Valtellina che terminerà nel 1799. Gli stravolgimenti politici di Napoleone e vicende varie determinano la cessazione nel 1816 del Comune unico di valle Santo Giacomo, già costituito nel 1205, dando vita ai tre comuni attuali: San Giacomo Filippo, Campodolcino e Madesimo. Per un cinquantennio la valle godette di ricchezze derivate dall'attività di trasporto e commercio, poi, con l'apertura dei trafori alpini e il conseguente spostamento dei traffici, una crisi profonda colpì la comunità locale, aumentando il fenomeno della emigrazione che determinò lo spopolamento dei nuclei minori.

L'economia nel passato era basata sui trasporti, sull´ allevamento e su un'agricoltura di sussistenza. A partire dalla seconda metà dell'Ottocento si sviluppa un turismo climatico estivo aiutato dalla presenza, per ben 17 estati, del poeta Carducci, che si recava in valle per curarsi con le acque termali di Madesimo. Dal 1911 invece si sviluppa anche il turismo invernale che ancora oggi costituisce la principale risorsa economica della valle. Importanti impianti di produzione di energia idroelettrica sono stati costruiti fra gli anni Venti e Sessanta.

La valle è famosa per lo storico passo dello Spluga, nodo fondamentale, nella storia, delle comunicazioni con la Rezia elvetica ed il territorio di lingua tedesca. Altrettanto lo è per gli scenari alpini di particolare bellezza e luminosità, sia sul suo versante occidentale (Alpi Lepontine) che su quello orientale (Alpi Retiche).

Punti strategici della Valle Spluga sono Madesimo e dintorni.

Il comune di Madesimo e si suoi laghi di confine rappresenta una "perla" incastonata tra i monti, al confine tra Italia e Svizzera. Madesimo, che ha mantenuto intatto il concetto di villaggio di montagna è la meta perfetta per lo spirito, il relax, la natura e tutte le attività outdoor. Dalle facili passeggiate lungo lago o sul fondo valle, alle graduali escursioni di qualche ora fino alla giornata intera, le scalate, le salite e le discese in mountain bike downhill e fat bike, con la possibilità di percorre sei piste.

A Madesimo si possono scoprire il Percorso Carducciano che porta a visitare alcuni edifici del centro quali il Monumento del Poeta, Villa Adele o l'Osteria Vegia e luoghi naturali che possono diventare le mete per trekking e passeggiate come il sentiero per Motta o il Lago Azzurro.

Piccola frazione di Madesimo, Isola, è il punto di partenza per un trekking verso gli assolati laghi del Baldiscio e del Mot. Lungo il cammino si incontrano alpeggi punteggiati dalle tipiche baite conosciute

come “carden” e il paesaggio muta gradualmente: dai boschi di larici solcati dal torrente, si passa alle distese erbose del grande pianoro che sale fino al grande lago del Baldiscio, bacino che si apre a ridosso dell’omonimo passo che segna il confine tra Italia e Svizzera. Salendo ancora si può costeggiare la sponda nord del Lago del Mot (2.349 msl).



La VAL DI LEI è situata nel comune di Piuro, nel gruppo delle Alpi del Platta, per un brevissimo tratto posta anche sotto sovranità svizzera e confina con la Valle Spluga.

Collocata ad un'altitudine media di circa 2000 metri e lunga 15 km, la Val di Lei, pur rientrando nei possedimenti dello stato Italiano, appartiene al bacino idrografico del Reno, ponendosi quindi al di là della linea di displuvio e fuori dalla regione geografica italiana. In conseguenza della costruzione di una diga per lo sfruttamento energetico delle acque di caduta, il fondo della valle è occupato da un lago artificiale lungo 7.7 km, di cui immissario ed emissario è il Reno di Lei. Il Lago di Lei è la caratteristica principale della vallata. Lungo quasi otto chilometri e largo mediamente mezzo, ne occupa tutto il fondo valle. È circondato da due file di monti che culminano in fondo con l'imponente mole del Pizzo Stella (3163 msl).

Dalla Valchiavenna vi si accede solo a piedi con una lunga camminata passando dal Rifugio Chiavenna e scavalcando il Passo Angeloga (2391 msl) oppure salendo da Madesimo in funivia al Groppera e scendendo con un'ora di cammino.

4 LE PRESENZE TURISTICHE

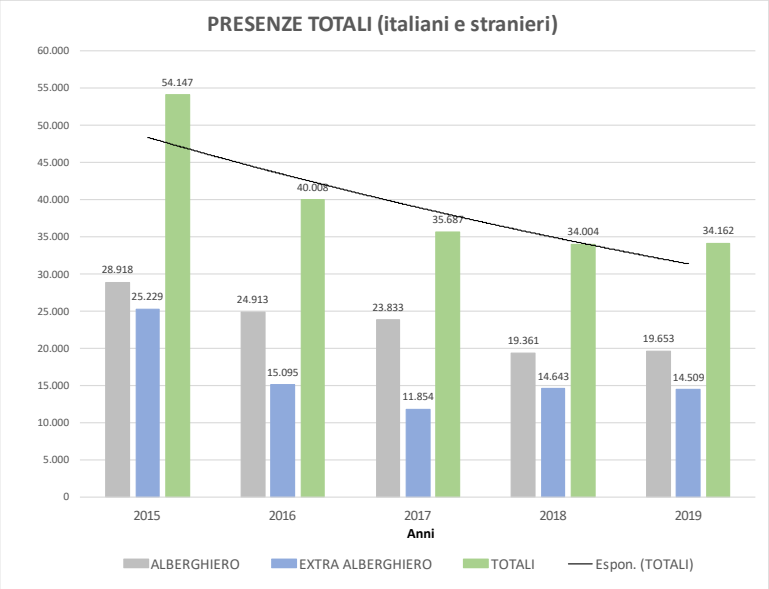
COMUNE DI CAMPODOLCINO

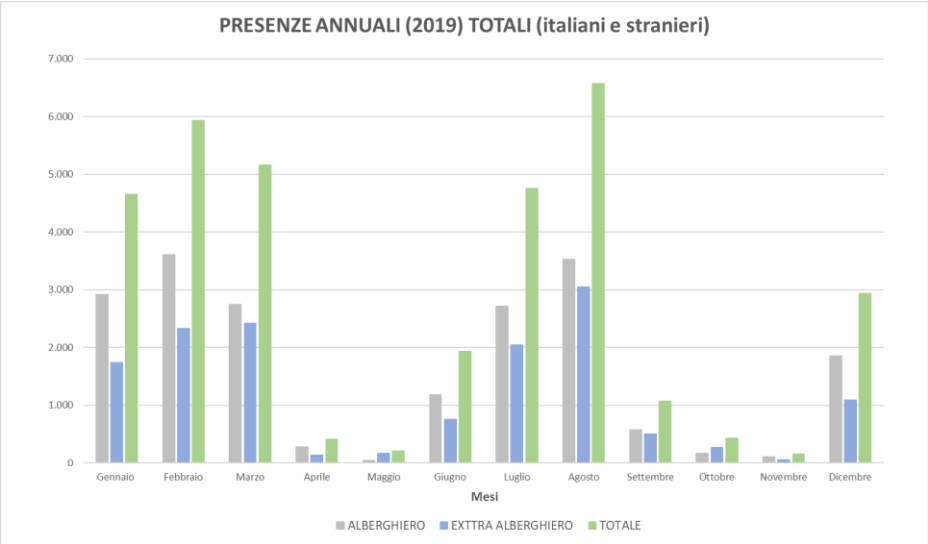
Il turismo ha avuto un ruolo importante nello sviluppo economico e sociale del comune di Campodolcino ed ha generato nella seconda metà del secolo scorso, uno sviluppo edilizio ed economico sia a Campodolcino che nelle frazioni di Motta e Fraciscio.

Lo sviluppo ha comportato un eccessivo carico di edilizia residenziale rispetto alle attività ricettive tradizionali e le previsioni urbanistiche del PGT vigente hanno tenuto conto di questa situazione, escludendo dalle nuove trasformazioni la destinazione residenziale e prevedendo soltanto interventi a carattere ricettivo che possano migliorare il rapporto tra le destinazioni.

Il momento economico non ha però favorito questo sviluppo e le previsioni sono rimaste soltanto sulla carta.

Dai dati sotto riportati si rileva purtroppo un momento difficile con un sistematico calo delle presenze nell’ultimo quinquennio così come riportato nelle tabelle, che elencano i dati del flusso turistico annuale italiano, straniero e totale dal 2015 al 2019, suddiviso per il settore alberghiero ed extra alberghiero, e dal grafico che ben rappresenta, con la rappresentazione della linea di tendenza, questa decrescita.





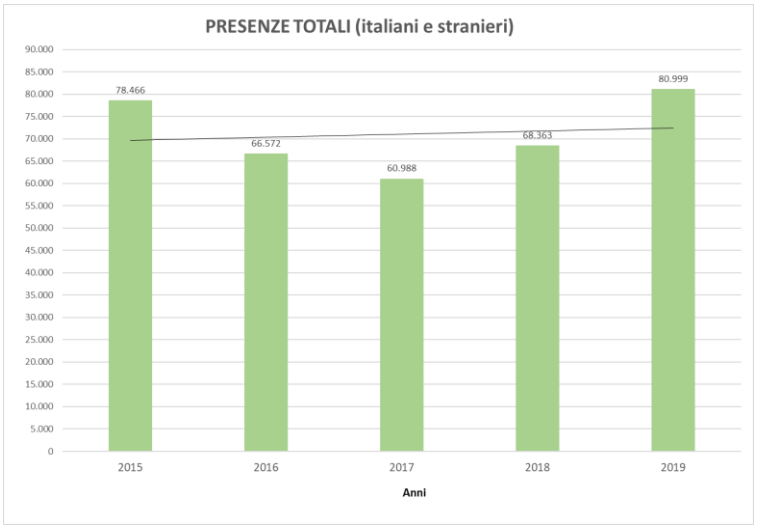
Nel grafico sopra riportato, analizzando i dati relativi ad un anno solare, si nota la distribuzione delle presenze nei mesi invernali ed estivi confermando il ruolo maggiore rappresentato dal turismo invernale ma con una buona presenza anche nei mesi di luglio ed agosto.

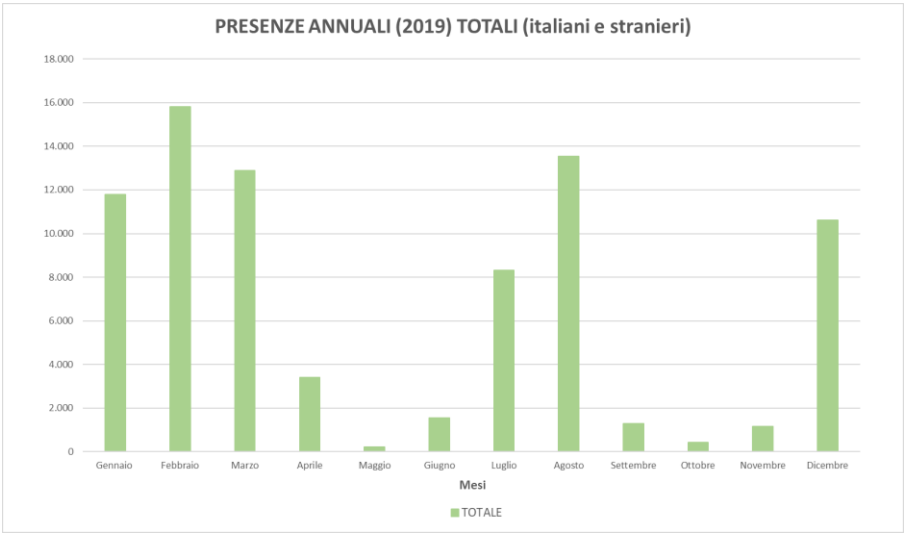
COMUNE DI MADESIMO

Madesimo, fin dal secolo scorso, è un luogo rinomato per le bellezze naturali che la contraddistinguono. Negli ultimi anni è diventata una delle località sciistiche più attrezzate e frequentate di tutto l'arco alpino, soprattutto dai giovani. Gli impianti di Madesimo invitano a praticare i tradizionali sport sulla neve, dallo sci da discesa allo snowboard, grazie a 50 chilometri di piste. Offre cinque tracciati anche per lo Sci di Fondo, per un totale di 10 chilometri di piste.

Madesimo si è attrezzata anche per permettere di vivere adrenaliniche discipline quali il Telemark e lo Snowkite, un'eccitante disciplina che permette agli sportivi di sfruttare la potenza del vento e scivolare sulla neve con la tavola ai piedi e un aquilone tra le mani.

Gli appassionati del freestyle possono accedere allo snowpark Madepark con le sue aree “Easy”, per principianti, e “Kikers”, per i più esperti che saltano fino a 17 metri. Inoltre, “Half Pipe” è lo spazio dove si svolgono gare sia a livello nazionale che internazionale, “Kikers Rails”, il luogo dove far scorrere la tavola sulle ringhiere mantenendo l'equilibrio e “Jumps”, dove poter fare salti sempre più difficili e spettacolari. Madesimo è anche una destinazione ideale per le ciaspolate, sia diurne che notturne, sotto la guida di esperti. Anche fuori pista, da sempre un must in Valle Spluga.
I turisti possono anche assaggiare i prodotti tipici della Valchiavenna: la bresaola, il violino di capra, i formaggi, i biscottini di Prosto e la torta fioretto.
Dal primo grafico sotto riportato che elenca i dati del flusso turistico annuale italiano e straniero dal 2015 al 2019, si evidenzia come l’andamento negli anni è abbastanza regolare, tranne un calo nel triennio 2016-2017-2018. Nel secondo grafico che rappresenta l’andamento durante un anno (2019) del flusso turistico, si nota come il maggiore flusso si ha ovviamente nel periodo invernale per la presenza degli impianti sciistici, e nel mese di agosto. Molto bassi sono però i numeri nei restanti mesi in quanto non c’è abbastanza attrattività per il turista.





5 IL SISTEMA DEGLI IMPIANTI DI RISALITA

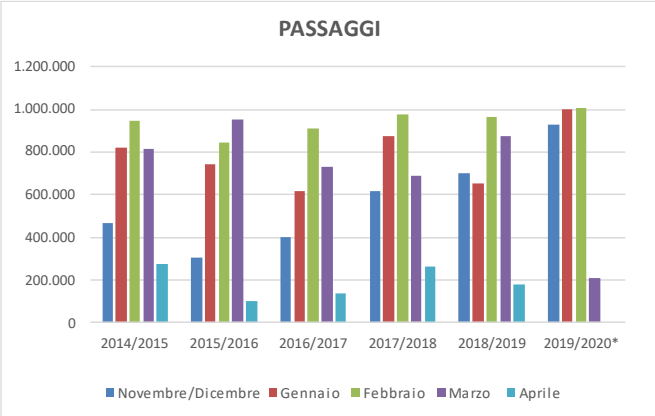
L'attività sciistica si svolge nella area a Madesimo la cui collocazione geografica, le favorevoli condizioni climatiche e gli impianti di innevamento artificiale consentono alla stagione dello sci di iniziare nel mese di novembre e di prolungarsi fino a primavera inoltrata.

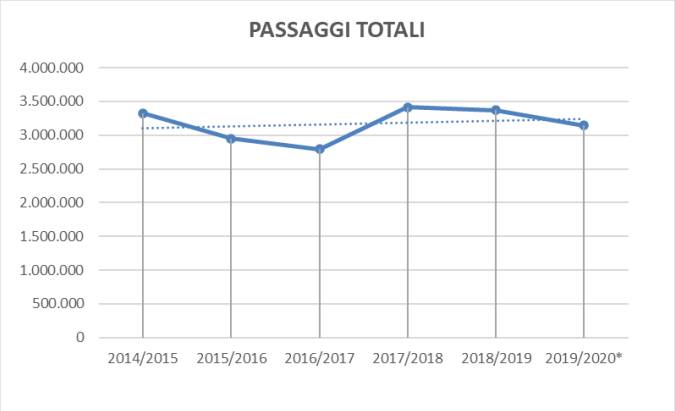
Il comprensorio dispone di più di 60 chilometri di piste per lo sci alpino e 25 chilometri di tracciati per lo sci di fondo, il tutto distribuito sui comuni di Madesimo, Campodolcino e Piuro.

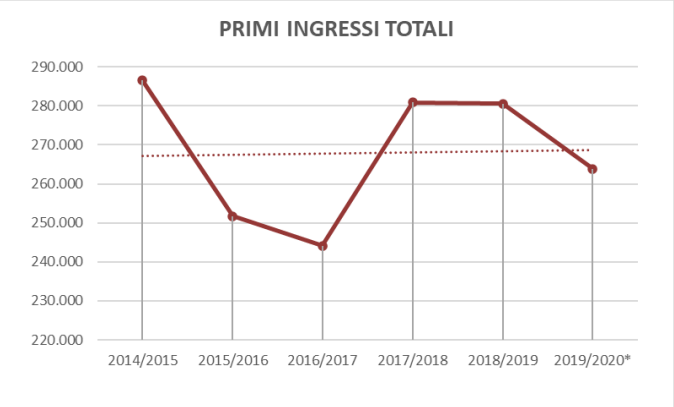
Lo Sky Express, la più moderna funicolare sotterranea d'Europa, che partendo da Campodolcino supera in soli 3 minuti ben 638 metri di dislivello, consente di accedere alle piste di Motta, collegate e servite da tutti gli impianti della Ski Area. Un ampio e comodo parcheggio permette di ridurre i tempi di accesso e sfruttare al meglio la giornata sciistica. Con impatto ambientale nullo - l'opera è completamente nascosta nella montagna - si è trovata una soluzione per portare Madesimo sempre più vicina alla chiusura totale del traffico. Il parco impianti è stato negli ultimi anni completamente rinnovato, oltre alla funicolare vi sono infatti moderni impianti ad agganciamento automatico con cupola protettiva, tra cui la novità della passata stagione, la seggiovia veloce a sei posti che ha sostituito la storica biposto "Sassoni-Cima Sole". L'ampliamento del tracciato "Interpista" a servizio degli sciatori che utilizzano il nuovo impianto, sistemi automatici di innevamento programmato, moderni mezzi per la battitura delle piste, lo Snow Fun Park con il nuovo Half Pipe, piste da gara con omologazione internazionale e nuove strutture di ristorazione sono solo alcune delle opere che sono state realizzate fino ad oggi per portare la stazione al livello delle migliori località sciistiche dell'arco alpino. La varietà delle piste, i tracciati sia in alta montagna che in mezzo ai boschi, la comodità di raggiungere tutte le strutture del paese con gli sci ai piedi, le passeggiate nel centro pedonale sono le caratteristiche che rendono Madesimo una delle stazioni più accoglienti e rinomate delle Alpi. Importanti manifestazioni di sci alpino - coppa Europa, carving cup - si svolgono nell'area riservata alle gare, in località Arlecchino, sulla pista Montalto FIS che è tra le migliori come varietà e difficoltà per le competizioni di livello. Ma non mancano anche manifestazioni di Snowboard, Skicross Kids e la Free Ride sulle nevi del Canalone, che collega il Pizzo Groppera al Pian dei Larici.

Salendo in funivia al Pizzo Groppera si incontrano sciatori che vengono in Valchiavenna solo per scendere su questo meraviglioso e incontaminato tracciato naturale, di grande impegno ma anche di grandi emozioni. A fine stagione, l'ultima competizione dell'inverno: il "Gigantissimo del Canalone", una gara di slalom gigante che vede confrontarsi tra loro e contro la natura del tracciato campioni dello sci nazionale, giovani atleti locali e appassionati della disciplina.

SKIAREA VALCHIAVENNA - PRIMI INGRESSI E PASSAGGI DALLA STAGIONE INVERNALE 2019/2020 ALLA STAGIONE INVERNALE 2014/2015





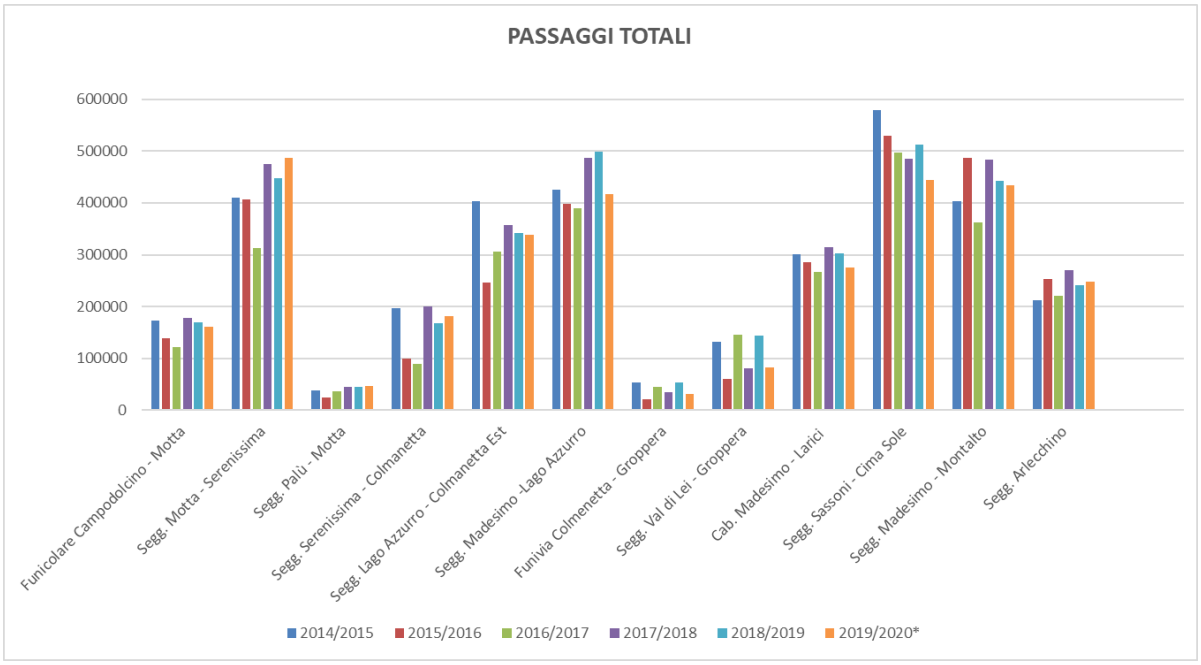


PRIMI INGRESSI E PASSAGGI DALLA STAGIONE INVERNALE 2019/2020 ALLA STAGIONE INVERNALE 2014/2015 DIVISI PER IMPIANTI

	Impianto di risalita 1	**Impianto di risalita 2**	**Impianto di risalita 3**	**Impianto di risalita 4**	**Impianto di risalita 5**
Nome impianto	Funicolare Campodolcino - Motta Sky Express	Seggiovia Motta - Serenissima	Seggiovia Palù - Motta	Seggiovia Serenissima - Colmanetta	Seggiovia Lago Azzurro - Colmanetta Est
Tipologia impianto	Funicolare sotterranea con due convogli va e vieni	Seggiovia 6 posti ad agganciamento automatico	Seggiovia 2 posti ad agganciamento fisso	Seggiovia 4 posti ad agganciamento automatico con cupolino	Seggiovia 4 posti ad agganciamento automatico con cupolino
Anno di realizzazione	1996	2006	1996	1998	1999
Provvedimento Autorizzazione apertura esercizio	Regione Lombardia Concessione n. 29710 del 16.12.1997 in scadenza il 15.12.2057	Comune di Campodolcino concessione n. 2781 del 23.06.2006 in scadenza il 31.12.2021	Comune di Campodolcino concessione n.1500 del 18.02.2014 in scadenza il 14.12.2027	Comune di Campodolcino concessione n. 1974 del 26.02.2015 in scadenza il 09.05.2029	Comune di Campodolcino concessione n. 1975 del 26.02.2015 in scadenza il 09.05.2029
Portata	2500 p/h	3000 p/h	1200 p/h	1800 p/h	2400 p/h
Scadenza vita tecnica	2056	2046	2026	2038	2039
Quota di partenza	m. 1.082	m. 1.726	m. 1.735	m. 1.891	m. 1858
Quota di arrivo	m. 1.721	m. 1.950	m. 1. 785	m. 2.240	m. 2.145
n. varchi di accesso	10	6	2	3	4

Impianto di risalita 6	Impianto di risalita 7	Impianto di risalita 8	Impianto di risalita 9	Impianto di risalita 10
Seggiovia Madesimo - Lago Azzurro	Funivia Colmenetta - Groppera	Seggiovia Val di Lei - Groppera	Cabinovia Madesimo - Larici	Seggiovia Sassoni - Cima sole
Seggiovia 4 posti ad agganciamento automatico con cupolino	Impianto funiviario del tipo va e vieni	Seggiovia 2 posti ad agganciamento fisso	Cabinovia 8 posti ad agganciamento automatico	Seggiovia 6 posti ad agganciamento automatico
2002	1965	1994	2005	2004
Amm. Provinciale di Sondrio concessione n. 4738 del 01.07.2014 in scadenza il 31.12.2022	Amm. Provinciale di Sondrio concessione n. 11 del 01.02.2021 in scadenza il 15.09.2022	Comune di Piuro concessione del 03.12.2009 in scadenza il 23.11.2024	Comune di Madesimo concessione n. 3954 del 06.07.2005 in scadenza il 31.12.2025	Amm. Provinciale di Sondrio concessione n. 4739 del 01.07.2014 in scadenza il 31.12.2023
2400 p/h	360 p/h	1200 p/h	2800 p/h	2800 p/h
2042	2025	2024	2045	2044
m. 1.545	m. 2.150	m. 2.436	m. 1541	m. 1.858
m. 1.957	m. 2.880	m. 2.874	m. 1.878	m. 2.150
5	1	2	4	6

Impianto di risalita 11	Impianto di risalita 12
Seggiovia Madesimo - Montalto	Seggiovia Arlecchino
Seggiovia 4 posti ad agganciamento automatico con cupolino	Seggiovia 4 posti ad agganciamento fisso
1999	1997
Comune di Madesimo concessione n. 1973 del 26.02.2015 in scadenza il 30.11.2029	Comune di Madesimo concessione n. 1231 del 11.02.2014 in scadenza il 14.12.2027
2400 p/h	2400 p/h
2039	2027
m. 1.563	m. 1.561
m. 1.904	m. 1.624
4	3



6 LA STRUTTURA RESIDENZIALE - SECONDE CASE

Dall'analisi della struttura abitativa dei Comuni di Campodolcino e Madesimo emerge una forte presenza di alloggi di seconde case, che risultano chiuse per un elevato numero di mesi all'anno e costituiscono un elemento di carattere economico e sociale importante, anche in considerazione della possibilità, più volte ventilata, di creare le condizioni per le quali sia possibile mettere in "circolazione" una parte di questo patrimonio al fine di aumentare le presenze turistiche.

COMUNE DI MADESIMO

UNITA' ABITATIVE

Nel paragrafo che segue sono riportati i dati relativi alle unità abitative presenti nel Comune aggiornati al 2020 e riguardanti l'insieme delle abitazioni esistenti.

IMMOBILI CATEGORIA "A" (2020) MADESIMO	
TOTALE CATEGORIA "A11" (abitazioni tipiche-baite)	198
TOTALE CATEGORIA "A6" (abitazioni rurali)	17
TOTALE CATEGORIA "A1/A2/A3/A4/A5/A7"	3.922
TOTALE	**4.150**

Tra i 3.922 immobili classificati in categoria A, 28 sono immobili dichiarati inagibile e 213 sono le abitazioni principali destinate ai residenti; conseguentemente le seconde casa censite sono 3.681.

Si tratta di un dato molto consistente in particolare se posto in relazione alla popolazione residente, generato soprattutto dalle numerose costruzioni realizzate nella seconda metà del secolo scorso, molte delle quali necessitano di interventi di manutenzione e sono utilizzato per periodi molto limitati.

COMUNE DI CAMPODOLCINO

UNITA' ABITATIVE

Nel paragrafo che segue sono riportati i dati relativi alle unità abitative presenti nel comune e relativi alla situazione esistente nel 2019, tuttora validi in quanto non sono intercorse modifiche significative nel corso dell'ultimo anno.

Come è rilevabile dalle tabelle allegate, la dotazione di unità abitative del comune è molto consistente soprattutto se la si guarda in relazione ai dati sulla popolazione residente. Dall'Ufficio tributi risultano censite 3747 unità abitative parte delle quali abitazioni di carattere rurale (50) o abitazioni tipiche – baite montane (111).

Le restanti unità (3586) sono tutte abitazioni di categoria catastale da A1 a A7 parte considerevole delle quali sono seconde case; dai dati tributari risulta che 468 sono immobili ad uso abitazione principale e che il 2% degli immobili risulta inagibile.

IMMOBILI CATEGORIA "A" (2019) CAMPODOLCINO	
TOTALE CATEGORIA "A11" (abitazioni tipiche-baite)	111
TOTALE CATEGORIA "A6" (abitazioni rurali)	50
TOTALE CATEGORIA "A1/A2/A3/A4/A5/A7"	3.586
TOTALE	**3.747**

Dai dati sopra riportati risulta che, su un patrimonio complessivo di 3.747 abitazioni il 2% risulta essere inagibile (75) e 468 riguardano abitazioni principali utilizzate dai residenti; rimangono 3204 abitazioni non destinate alla residenza stabile e, detratte le Baite e le abitazioni rurali, 3204 abitazioni riguardano le seconde case, un patrimonio immobiliare molto importante purtroppo poco utilizzato.

7 OBIETTIVI DEL PATTO TERRITORIALE e DEL QUADRO PROGRAMMATICO

Il patto territoriale si sviluppa nel contesto della Valle Spluga dove sono parallelamente in corso altre azioni programmatorie orientate allo sviluppo sostenibile dell'intera vallata, definite nel quadro programmatico e di scenario futuro presenti nel contesto territoriale.

Gli obiettivi principali del PATTO TERRITORIALE sono i seguenti:

- Potenziamento del sistema degli impianti sciistici della Valchiavenna quale strumento di sviluppo del sistema economico anche per un utilizzo estivo ed in generale per una destagionalizzazione dei flussi turistici.
- Sostituzione degli impianti di collegamento della Val di Lei vetusti ed in prossimità della scadenza della vita dell'impianto, con potenziamento delle capacità di trasporto e della sicurezza delle strutture, anche in chiave di mobilità dolce per la fruizione della montagna.
- Partecipazione ad eventi sportivi di livello nazionale e internazionale.
- Ampliamento delle possibilità di accesso al territorio della Val di Lei e delle attività escursionistiche estive, con lo scopo di promuovere una fruizione turistica sostenibile, in una Valle particolare attualmente collegata all'Italia solo attraverso la Svizzera.

Gli obiettivi del QUADRO PROGRAMMATICO rilevabile dalla somma delle azioni proposte anche da diversi livelli di programmazione sono i seguenti:

- Sviluppo della Val di Lei quale ambito da destinare all'escursionismo estivo anche nell'ottica di favorire la presenza dell'uomo e delle sue attività attraverso:
  - Sistemazione e potenziamento dei sentieri e dei collegamenti trans nazionali con le località della Val Bregaglia Italiana e Svizzera e della Val Ferrera parte della regione della Via Mala
  - Creazione di luoghi adi accoglienza / ristoro a servizio dei collegamenti intervallivi anche attraverso il potenziamento dei rifugi e della ricettività esistenti
  - Creazione di piste ciclabili lungo il lago della Val di lei
  - Creazione di un sistema agrituristico di "servizio" negli alpeggi della Val di Lei

- Potenziamento dei sevizi turistici e sportivi della Valle Spluga id in particolare di quelli destinati ad incrementare l'offerta di attività di svago.
- Potenziamento dell'offerta ricettiva rivolta soprattutto alla messa a sistema della notevole presenza di alloggi, da proporre in affittanze brevi a forte rotazione, anche con lo scopo di aumentare l'utilizzazione degli impianti nelle giornate infrasettimanali.
- Implementazione degli impianti esistenti fino a raggiungere le aree poste in prossimità del lago e garantire un facile accesso alla viabilità esistente.



7.1 INTERVENTI ED AZIONI DEL PATTO TERRITORIALE

7.1.1 SOSTITUZIONE IMPIANTO DI COLLEGAMENTO DELLA VAL DI LEI

L'esigenza di sostituzione dell'impianto di arroccamento della Val di Lei, è generata innanzitutto dalla scadenza della vita naturale dell'impianto nel 2024 e dal fatto che le caratteristiche dell'impianto riguardanti il tragitto, le portate, le caratteristiche tecniche non rispondono più alle esigenze attuali e non consentono di sviluppare l'area che per caratteristiche geografiche e climatiche presenta le migliori possibilità all'interno della Skiarea Madesimo Campodolcino.

Il versante sciistico della Val di Lei si sviluppa ad una quota altimetrica che va da 2.890 m a 2.400 m sul livello del mare, posta sul versante nord delle alpi con una esposizione ottimale per garantire lo sci anche nelle stagioni primaverili ed in generale in un ambito che risente meno del cambiamento climatico.

In generale tutta la Skiarea della Valchiavenna è situata a quote altimetriche importanti dai 1.600 metri ai 2.890 m, con una esposizione e con caratteristiche climatiche che garantiranno anche nei prossimi decenni la possibilità di svolgere senza problemi le attività degli sport invernali.

Le caratteristiche dell'impianto esistente non permettono di utilizzare la notevole potenzialità del dominio sciabile della Val di Lei sia per l'esigua portata oraria che per le condizioni climatiche che spesso non permettono il funzionamento della funivia, in particolare per la presenza del vento.

Il nuovo impianto proposto, ha caratteristiche tecniche tali da consentire un pieno utilizzo senza problemi climatici trattandosi di un FUNIFOR a doppia fune portante che supera le condizioni climatiche spesso avverse e consente una portata oraria pari a 920 persone/ora, garantendo ad un numero maggiore di sciatori di utilizzare le piste alle quote elevate.

Questo permetterà anche agli impianti della Val di Lei e di conseguenza all'intera Skiarea di ampliare il numero di sciatori presenti nel sistema.
Il potenziamento delle attività invernali nel territorio della Val di Lei diviene un obiettivo prioritario per la Valle e permette al sistema sciistico di offrire una maggiore attrattività sia per la qualità delle piste tra cui il noto "canalone" che per la migliore sciabilità nella stagione avanzata.



L'IMPIANTO

L'impianto in questione è un impianto FUNIFOR a doppia fune portante ancorata ed anello traente sospeso su cavallotti, avente prestazioni conformi ai dati tecnici di seguito elencati, costruita a regola d'arte e rispondente alla vigente normativa. L'impianto è dimensionato per una portata oraria complessiva di 920 P/h alla velocità di 12,00 m/s.
Il sistema FUNIFOR presenta funi portanti ancorate ad entrambe le due estremità ed un anello trattivo tensionato idraulicamente. Soluzione resa possibile solamente su impianti dotati di ancoraggio fisso delle funi portanti e con le funi traenti sospese su cavallotti di linea o su sostegni.
Con l'adozione di un interasse tra le due funi portanti, maggiore della larghezza della vettura, si raggiunge una stabilità al vento trasversale di gran lunga superiore a quella ottenibile con i classici impianti a doppia portante. Tale maggiore stabilità è sfruttata principalmente durante l'entrata in stazione, permettendo di ridurre i tempi di ingresso in fossa e limitando inoltre al minimo le dimensioni delle guide di entrata in stazione.
Il sistema FUNIFOR è inoltre caratterizzato dall'utilizzo, come anello trattivo, di un anello di fune chiuso mediante impalmatura, senza l'ausilio quindi di alcun tipo di morsa o altro dispositivo di attacco al carrello della vettura. Tale soluzione facilita le ispezioni visive e magneto-induttive di tutto l'anello trattivo e permette inoltre di spostare le funi in corrispondenza dei carrelli con semplice funzionamento di una soltanto delle due pulegge motrici.
Il doppio anello trattivo può essere idealmente suddiviso in tre tratti:

- Un tratto inferiore, costituito da due rami paralleli di fune, dotati di stesso senso di marcia (le due pulegge motrici sono calettate sullo stesso albero) che collega la stazione motrice a valle con la vettura

- Un tratto superiore, avente le stesse caratteristiche del precedente esso collega la vettura con la stazione di rinvio a monte.
- Un terzo tratto, costituito anch'esso da due rami paralleli di fune, avente però direzione di moto opposta ai due tratti di fune precedenti; esso si estende tra le stazioni e costituisce la fune di ritorno.

Sono previste due stazioni terminali, la stazione a valle motrice-tenditrice, e la stazione a monte di rinvio. Ciascuno dei due argani è dotato di due pulegge motrici, collegate da un unico riduttore azionato da un motore a corrente alternata. Inoltre, ciascuna delle due pulegge motrici è collegabile direttamente ad un motore idraulico di recupero. In caso di guasto all'azionamento, il rientro della cabina viene effettuato con entrambi i motori idraulici innestati. Nel caso invece di guasto meccanico al riduttore, ad una puleggia o di blocco meccanico ad uno dei due anelli traenti, il rientro può essere fatto movimentando una sola puleggia motrice. In tal caso la fune, durante il rientro, scorre sulle pulegge di attacco alla vettura.

Il secondo impianto, identico e parallelo al primo, nell'esercizio normale verrà sincronizzato elettricamente in modo da realizzare un sistema con due cabine va e vieni a moto alterno. In caso di guasto ad un impianto, oppure per effettuare un esercizio a portata oraria ridotta, sarà possibile far funzionare singolarmente uno dei due impianti.

I veicoli sono costituiti da vetture da 100 + 1 posti in lamiera di lega leggera chiodata.

La linea a scartamento costante di 11 m è composta da sostegni intermedi nella consueta forma a "T" realizzati in carpenteria in acciaio costituiti da quattro pareti reticolari.



DATI TECNICI

Entrambe le linee di FUNIFOR hanno le seguenti caratteristiche:

Funivia a doppie funi portanti ancorate e doppio anello traente sospeso su cavallotti	
Ubicazione stazione motrice con tenditore idraulico della fune traente	a valle
Ubicazione della stazione di rinvio	a monte
Quota piano di imbarco della stazione a valle	1.879,10 slm
Quota piano di imbarco della stazione a monte	2.871,42 slm

Lunghezza orizzontale fra le stazioni	2.538,89m
Dislivello fra le stazioni	992,32 m
Lunghezza sviluppata	2.729,40m
Pendenza media	39,08 %
Velocità di corsa con azionamento principale	12,00 m/s
Velocità di corsa con azionamento di riserva	6,00 m/s
Velocità di corsa con azionamento di recupero	1,00 m/s
Tempo minimo per una corsa (con fermata di 75 s)	390,7 sec.
Portata oraria teorica massima dell'impianto per senso di marcia	460 P/h
Capienza di ciascun veicolo	100 p.
Massa della vettura vuota con conducente	9.400 kg
Massa del carico utile (100 persone)	100 x 80 kg 8.000 kg
Massa della vettura a pieno carico	17.400 kg
Tensione minima su una fune portante a valle	1.800 kN
Tensione nominale sulla fune traente a valle	250 kN
Potenza nominale dell'azionamento elettrico principale	1.200 kW
Potenza della centralina idraulica di recupero	160 kW
Altezza dei due sostegni di linea	23 / 25 m
Numero dei cavallotti in linea	8
Intervia tra i due impianti nelle stazioni	10,00 m
Intervia sui sostegni	11,00 m
Interasse tra le due funi portanti di ciascuna linea	4,60 m
Diametro delle funi portanti chiuse	64 mm
Massa lineare delle funi portanti	23,2 kg/m
Diametro della fune traente Seale	28 mm
Massa lineare della fune traente	3,13 kg/m

7.1.2 SOSTITUZIONE DELLA SEGGIOVIA DELLA VAL DI LEI

La seggiovia della Val di Lei risale al 1996 e si tratta di un impianto con seggiole biposto senza aggancio automatico, la cui funzionalità per caratteristiche tecniche, tempo di percorso, potata oraria, non risulta idonea alle esigenze attuali e maggiormente a futuri sviluppi, soprattutto se a seguito della sostituzione dell'impianto di arroccamento le piste avranno un notevole aumento degli sciatori.

L'impianto che si intende proporre è classificato come cabinovie ad ammorsamento automatico con cabine da 10 persone le cui caratteristiche tecniche sono riassunte nelle tabelle che seguono la presente descrizione.

La cabinovia sostituisce l'attuale seggiovia biposto "Valle di Lei – Groppera" oramai vetusta ed utilizzabile solamente da utenti sci ai piedi in salita.

Sinteticamente l'impianto si compone di due stazioni di estremità di cui una funge da motrice e la seconda da rinvio e tensione, più una linea composta da diversi sostegni.

La stazione motrice è ubicata a monte, in essa trovano alloggio i motori di trazione, completi di riduttore, freni, sistemi elettrici ed elettronici di potenza regolazione e sicurezza; i meccanismi sono montati all'interno di una struttura in carpenteria metallica che si eleva dal suolo per circa 4 metri, i cui tamponamenti esterni sono in lamiera coibentata e serramenti in vetro, sopraelevata rispetto al suolo mediante la presenza di due pilatri in cemento armato.

Il piano di imbarco si estende per circa 300 mq di superficie all'aperto nella parte retrostante della stazione; questo tipo di impianto consente il trasporto di persone in ambo i sensi di marcia, e quindi anche i pedoni possono scendere alla stazione di valle per raggiungere aree oggi riservate agli sciatori.
Si rappresenta nella fotografia esempio di opere di stazioni di estremità.



I sostegni di linea sono elementi in carpenteria metallica che poggiano su fondazioni in cemento armato, normalmente plinti, e si compongono di:

- un fusto verticale;
- una traversa che porta le rulliere guidafune, le passerelle di manutenzione ed i falconi



Infine i veicoli sono delle cabine a 10 posti, laddove le persone possono sedersi su appositi sedili predisposti.
Ciascun impianto è dotato di un magazzino di ricovero dei veicoli che sarà in una zona comune tra la stazione di arrivo con una superficie di 1.400 mq.

SCHEDA TECNICA

Cabinovia a dieci posti ad ammorsamento automatico "Lago" – primo tronco	
Stazione di valle	2.060 mslm
Stazione di monte (motrice)	2.470 mslm
Dislivello	410 m
Lunghezza orizzontale	1.000 m
Lunghezza inclinata	1.080 m
Portata oraria	1.780 P/h
Velocità d'esercizio	6,00 m/s
Magazzino	presso la stazione di monte

7.2 INTERVENTI ED AZIONI DEL QUADRO PROGRAMMATICO

7.2.1 POTENZIAMENTO E SVILUPPO DELLE ATTIVITA' ESCURSIONISTICHE IN VAL DI LEI NEL COMUNE DI PIURO

Lo sviluppo della Val di Lei dal punto di vista turistico, permette di collegare direttamente una valle per il cui accesso è necessario altrimenti, passare dalla Svizzera.
Si tratta di mettere in rete una realtà di grande valore paesaggistico ed ambientale, che permette il collegamento con la sentieristica della Val Bregaglia Italiana e Svizzera e con la regione della Via Mala nella vicina Svizzera, attraverso sentieri di grande fascino e di lunga percorrenza. I percorsi trans nazionali costituiscono un valore aggiunto rispetto alla rete nazionale sia in termini di attrattiva internazionale che di fruibilità particolare nelle stagioni estive, con la possibilità di prevedere soste e luoghi di accoglienza quali rifugi di alta quota. È possibile inoltre ipotizzare la previsione di tracciati di piste ciclabili lungo il lago con la previsione di posti di noleggio delle mountain bike, attraverso la riqualificazione della strada esistente che si sviluppa per circa 8 km inizianda dalla parte finale del lago collegata attraverso il nuovo impianto con le piste di Madesimo; si tratta naturalmente di una attività destinata al solo periodo estivo. Sono previste attività di ampliamento dei servizi turistici, in particolare di quelle relative alla fruizione sostenibile del territorio attraverso un sistema di sentieri che collegano le diverse parti della Valle fino al territorio di Campodolcino, verso il lago Nero e l'alpe Angeloga, utilizzando tracciati esistenti che possono in parte essere riqualificati. Per quanto attiene alle attività sportive e per il tempo libero si evidenzia la possibilità di svolgere attività di canottaggio sullo specchio d'acqua del lago artificiale, novità interessante dal punto di vista turistico-sportivo, per la realizzazione della quale si rende necessario predisporre una base operativa posta nelle vicinanze dell'alpeggio "Pian del Nido" e comprendente inizialmente spazi destinati al rimessaggio delle canoe e ad un primo rifugio, necessario in considerazione le particolati condizioni climatiche del luogo.
Nelle tabelle riportate nel capitolo 8, è stata prevista una prima stima di massima di queste strutture il cui dimensionamento ed il relativo il cui costo dovranno essere valutati con uno studio specifico.

7.2.2 POTENZIAMENTO E SVILUPPO DELLE ATTIVITA' A SERVIZIO DEL TURISMO A MADESIMO

Lo sviluppo della Val di Lei dal punto di vista turistico, permette di collegare direttamente una valle per il cui collegamento oggi è necessario passare dalla vicina confederazione Svizzera.
Per il Comune di Madesimo la sostituzione dell'impianto di collegamento con la Val di Lei costituisce l'obiettivo principale, congiuntamente alla realizzazione dei nuovi impianti nella valle, per poter potenziare l'offerta turistica invernale ed estiva ed aggiungere nuove proposte per la fruizione del territorio nelle diverse stagioni. Sono inoltre previste opere di miglioramento di fruibilità degli impianti sportivi e ricreativi esistenti, per garantire una migliore possibilità di offerta, quali:
- dotare lo stadio del ghiaccio di pavimentazione per l'utilizzo in altri sport e manifestazioni
- riqualificazione delle aree esterne del Wellness e potenziamento della struttura con l'inserimento di altri servizi
- riqualificazione del parco urbano centrale di Madesimo
- realizzazione di un collegamento da Montespluga a Madesimo di tipo ciclo pedonale, attraverso gli Andossi, completando un percorso di pregio dal punto di vista paesaggistico ed ambientale; il percorso potrà in parte snodarsi lungo la viabilità esistente, in parte da riqualificare.

- miglioramento del sistema dei trasporti pubblici in accordo con il comune di Campodolcino con la creazione di un servizio turistico utilizzabile anche per il sistema scolastico con una navetta ecologica.

L'insieme di queste iniziative concorre al più vasto obiettivo di migliorare l'offerta turistica della località.

7.2.3 SVILUPPO DELLE ATTIVITA A SERVIZIO DEL TURISMO A CAMPODOLCINO

Lo sviluppo delle attività sportive diviene un elemento determinante per l'offerta turistica dell'intera valle ed il Comune di Campodolcino che già dispone di una palestra regolamentare idonea anche all'utilizzo per manifestazioni sportive e ritiri di preparazione delle squadre, intende potenziare anche il campo di calcio per offrire anche per questo sport spazi idonei. La realizzazione di un campo da calcio di misure regolamentari permette di ospitare ritiri sportivi sia di società dilettantistiche che professioniste, e quindi di offrire la possibilità agli operatori turistici di ospitare manifestazioni anche nei periodi di minore afflusso.

È inoltre necessario dotare il comune di una struttura dedicata al wellness per creare un servizio richiesto dalla clientela turistica.

Sinteticamente le azioni da prevedere nel comune sono:

- Ampliamento del campo di calcio per realizzare una struttura idonea al gioco di 11 giocatori
- Realizzazione di una nuova struttura wellness particolare, sulle aree di proprietà comunale posti in prossimità della partenza della funicolare, congiuntamente alla realizzazione di nuovi posti letto alberghieri
- Ampliamento della rete dei sentieri e dei percorsi ciclopedonali

7.2.4 PROMOZIO0NE DI OFFERTA DI ALLOGGI AD USO TURISTICO RICETTIVO NEI TERRITORI DI MADESIMO E CAMPODOLCINO

La disponibilità di un elevato numero di alloggi utilizzati come seconde case, con un grado di utilizzo molto basso, ha comportato negli ultimi decenni uno sviluppo edilizio che ha creato i così detti "letti freddi", posti letto potenzialmente elevati, ma spesso inutilizzati per quasi tutto l'anno.

Dai dati allegati emerge una disponibilità nei due comuni di circa 5.000 appartamenti destinati alle seconde case, molti dei quali risalenti ad interventi remoti che oggi si trovano in condizione di non essere facilmente immessi nel mercato delle affittanze a causa della bassa qualità.

Dai dati relativi alle presenze sugli impianti di risalita risultano chiaramente gli utilizzi limitati nei giorni feriali e molto elevati nei periodi. Il patto territoriale individua una azione tesa favorire la formazione di un sistema di affittanze diffuso, anche attraverso la formazione di un'agenzia che impieghi nuove risorse nello sviluppo di questa attività.

7.2.5 PROLUNGAMENTO SEGGIOVIA VERSO IL LAGO

Le previsioni future di sviluppo sia del dominio sciabile che delle modalità di accesso alla Val di Lei. Prevedono la realizzazione di un secondo tronco fino alla località Pian del Nido, divenendo un potenziamento del sistema impiantistico ed un miglioramento relativo all' accesso estivo della Valle.

La tipologia di impianto prevista è simile a quella relativa al primo tronco con una cabinovia ad ammorsamento automatico con cabine da 10 persone le cui caratteristiche tecniche sono riassunta nella tabella che segue. La partenza di questo impianto è ipotizzata in continuità con il primo tronco con una nuova stazione motrice ubicata a monte.

SCHEDA TECNICA

Cabinovia a dieci posti ad ammorsamento automatico "Cima Groppera" – secondo tronco	
Stazione di valle (rinvio)	2.470 mslm
Stazione di monte (motrice)	2.860 mslm
Dislivello	390 m
Lunghezza orizzontale	1.300 m
Lunghezza inclinata	1.357 m
Portata oraria	2.800 P/h
Velocità d'esercizio	6,00 m/s
Magazzino	presso la stazione di valle

8 STIMA DEI COSTI DELLE OPERE

PATTO TERRITORIALE

Nella tabella che segue sono riportati i costi relativi alle opere previste dal patto territoriale ovvero le opere impiantistiche.

IMPIANTI				
CODICE INTERVENTO	OPERE	COSTO OPERE	FINANZIAMENTO RICHIESTO A REGIONE NELLA MISURA DEL 49%	MODALITA' DI ESECUZIONE
01	Nuova FUNIVIA FUNIFOR	28.200.000 euro	13.818.000 euro	Project Financing
02	Sostituzione seggiovia della Val di Lei - Groppera	11.800.000 euro	5.782.000 euro	Project Financing
	TOTALE COSTI	*40.000.000 euro*	*19.600.000 euro*	

OPERE RELATIVE AL QUADRO PROGRAMMATICO

Nella tabella che segue sono riportati i costi relativi alle opere previste dal quadro programmatico ovvero le opere corollari del patto territoriale distinte nei territori dei singoli Comuni.

QUADRO PROGRAMMATICO					
CODICE INTERVENTO	OPERE	COSTO OPERE	FINANZIAMENTI RICHIESTI ALLA REGIONE	CO - FINANZIAMENTO	ALTRE FONTI FINANZIARIE
INTERVENTI IN COMUNE DI PIURO					
03	Prolungamento seggiovia verso il lago	10.800.000	50%	50%	

04	Piste ciclabili a fianco del Lago di Lei	500.000	50%	20%	30%
05	Potenziamento sentieri pedonali e mountain bike in Val di Lei	450.000	50%	20%	30%
06	Potenziamento dei sistemi ricettivi in Val di Lei	150.000	50%		50%
07	Attività di canottaggio sul Lago di Lei	100.000	50%	20%	30%
INTERVENTI IN COMUNE DI MADESIMO					
08	Riqualificazione e potenziamento struttura wellness	250.000	50%	50%	
09	Riqualificazione parco urbano	150.000	50%	50%	
010	Collegamento ciclo pedonale Monte Spluga-Madesimo	400.000			100%
011	Nuova pavimentazione palaghiaccio per altri sport	200.000	50%	50%	
012	Potenziamento del sistema dei trasporti con navetta ecologica	40.000	50%		50%
013	Azioni a sostegno dell'offerta di alloggi in affitto per periodi brevi	100.000	50%		50%
INTERVENTI NEL COMUNE DI CAMPODOLCINO					
014	Ampliamento campo da calcio idoneo al gioco A11	500.000	50%	50%	
015	Realizzazione nuova struttura ricettiva e wellness con piscine esterne	3.000.000	50%	20%	30%

016	Ampliamento rete dei sentieri e dei percorsi ciclo pedonali	300.000			100%
017	Potenziamento del sistema dei trasporti con navetta ecologica	40.000	50%		50%
018	Azioni a sostegno dell'offerta di alloggi in affitto per periodi brevi	100.000	50%		50%

Le stime relative agli interventi da parte di comuni sono un'ipotesi di massima stabilite sulla base di fattibilità non formali esistenti.
Per quanto riguardo le fonti di finanziamento in questa fase sono state ipotizzate tenendo conto dell'entità delle opere e delle ipotetiche risorse finanziarie disponibili presso gli enti.

9 COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE - CONFORMITA' CON DOMINI SCIABILI

Gli interventi proposti per il potenziamento degli impianti di risalita e per la fruizione della Val di Lei sono tutti collocati negli ambiti di elevata naturalità, come definiti dal Dlgs 42/2004 e dal Piano Territoriale e Paesistico regionale all'art. 17.
Gli stessi sono già previsti sia negli strumenti urbanistici dei Comuni (PGT) che nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) e quindi risultano coerenti con la pianificazione territoriale e conformi alla definizione dei domini sciabili.
Anche le opere pubbliche, i sentieri, le piste ciclopedonali, sono realizzabili senza problemi in quanto le normative urbanistiche dei PGT dei Comuni di Madesimo, Campodolcino e Piuro lo consentono.

10 MODALITA DI ESECUZIONE DEL PATTO

Il Patto territoriale verrà sviluppato attraverso un Project Financing, strumento idonea alla realizzazione dell'intervento in quanto costituisce una forma di finanziamento delle opere pubbliche o di interesse pubblico che prevede l'utilizzo di risorse alternative e in aggiunta a quelle pubbliche e prevede il coinvolgimento dei soggetti privati finanziatori.
La situazione attuale del sistema degli impianti, che vede la proprietà degli stessi da parte di una società partecipata dagli Enti pubblici, è la condizione iniziale che suggerisce l'utilizzo di questa formula per la futura realizzazione dell'intervento, utilizzando le modalità previste dal codice dei contratti pubblici ed in particolare quanto previsto dal Decreto Legislativo 18 aprile 2016 n. 50.
Nella fase di sviluppo del project financing dovranno essere sviluppate le scelte progettuali di dettaglio in particolare riguardanti l'impianto di sostituzione della seggiovia Val di Lei Groppera, verificando la scelta ipotizzata nel presente Patto alla luce della situazione orografica, climatica, di sicurezza, valutando le soluzioni alternative possibili per un miglior funzionamento del sistema sciistico della Valle

11 RAPPORTO CON VINCOLISTICA

Il territorio oggetto degli interventi è interamente collocato al di sopra della quota di 1600 m s.l.m. e pertanto vincolato ai sensi dell'art. 142 del decreto legislativo 22.01.2004 n. 42. Inoltre il territorio del comune di Madesimo è vincolato ai sensi dell'art. 136 del decreto sopracitato con decreto ministeriale in data 22 giugno 1964.

Nei territori di Madesimo e Piuro non sono presenti siti di natura 2000 ne sono nelle vicinanze siti presenti in comuni contermini e pertanto l'intervento non è soggetto a valutazione di incidenza.

Per quanti attiene alla VIA, entrambi gli impianti hanno una portata inferiore alla 1800 persone ora e quindi non sono soggetti a VIA o ma a verifica di assoggettabilità a VIA.

12 INTERVENTI DI MANUTENZIONE FUTURA

La realizzazione degli impianti proposti nel patto territoriale comporta negli anni successivi alla realizzazione, la previsione di un programma di manutenzione, secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

Le ispezioni e le revisioni, verranno eseguite in applicazione al Decreto ministeriale 203/2015.

13 RILEVANZA DEL PATTO

Il Patto territoriale riassume un'idea di sviluppo della valle e prevede innanzitutto un'azione congiunta tra i comuni coinvolti nelle attività turistiche di alta quota della Valchiavenna, che rappresentano le eccellenze in termini sia numerici che qualitativi e rappresentano una parte importante dell'economia Valliva. Come emerge dai dati allegati, negli ultimi anni le presenze turistiche sono stazionarie e mantengono un dato importante nel comune di Madesimo che raggiuge nel 2019 circa 80.000 presenze, in leggero aumento rispetto agli anni precedenti, mentre nel comune di Campodolcino i dati presentano un calo importante negli ultimi anni, soprattutto per quanto riguarda le presenze di italiani. In generale si rende necessario intervenire nella dotazione di servizi migliorando l'offerta sia per quanto attiene alle attività della stagione invernale che per quella estiva, con particolare riferimento alla fruizione del territorio nelle forme della mobilità sostenibile.

La situazione economica e sociale dei territori coinvolti nel patto territoriale, è illustrata nell'apposita relazione allegata, dalla quale emerge la necessità di completare innanzitutto il processo di potenziamento deli sistema degli impianti di risalita iniziato nei decenni precedenti, che ha previsto la realizzazione della funicolare Campodolcino Motta attraverso la quale è stato consentito un accesso alla rete impiantistica dalla quota 1080 slm nel comune di Campodolcino, con la possibilità di creare un accesso a tutta la Valchiavenna.

La nuova sfida consiste nel garantire a sistema degli impianti, lo svolgimento delle attività a quota elevata (da 2400 a 2900 m slm) sul versante nord delle alpi in condizioni climatiche tali da garantire l'innevamento anche tenuto conte delle modifiche climatiche dei prossimi decenni, completando il rinnovamento della rete degli impianti di risalita ed ampliando il loro utilizzo nella stagione estiva.

Per quanto riguarda l'innevamento, si sottolinea ulteriormente che la quota particolarmente elevata e l'esposizione del territorio sul versante nord delle alpi ha sempre garantito anche negli anni di maggiore siccità un buon grado di innevamento naturale, tanto che non è previsa la costruzione di un impianto di innevamento artificiale.

Infatti, come illustrato nella relazione allegata, l'accesso alla Val di lei diviene la possibilità di offrire ai turisti le attività escursionistiche che la val di Lei può offrire. La partecipazione al Patto da parte della comunità Montana congiuntamente ai Comuni di Madesimo Campodolcino e Piuro, costituisce un elemento di coesione territoriale importante, anche in relazione all'unitarietà dell'offerta turistica per l'intera Valle Spluga.

14 SOSTENIBILITA DELLA PROPOSTA

Il Patto territoriale riguarda interventi su strutture esistenti e sviluppi ambientalmente compatibili rivolti principalmente alla mobilità sostenibile ed alla fruizione del territorio di montagna ambientalmente compatibile. Come risulta dai paragrafi precedenti si tratta principalmente di intervenire su un sistema impiantistico che garantirà un migliore rapporto tra il versante naturale e gli insediamenti antropici innanzitutto per una diversa disposizione degli impianti nella stazione di arrivo, con una soluzione che permette un inserimento paesaggistico migliore e con la dismissione di una struttura (Cimasole) e di un impianto di forte impatto visivo e con caratteristiche energetiche superate. La nuova collocazione dell'impianto a partenza in continuità con la telecabina Madesimo Larici, permette inoltre un collegamento estivo per la Val di Lei fattibile con due impianti, che possono funzionare separatamente.

- Sostenibilità ambientale

La sostenibilità ambientale è rappresentata innanzitutto dalle previsioni di dismissione delle strutture esistenti riducendo l'impatto rappresentato dalle strutture obsolete e paesaggisticamente impattanti, con nuove soluzioni più leggere, energeticamente moderne, con il conseguente risparmio energetico.
Il potenziamento della sciabilità della Val di Lei avviene in contesti dove la neve è sempre presente e non necessita di consumo di acqua ed energia per gli impianti di innevamento artificiale.
Per quanto attiene alle opere complementari che in Patto territoriale evidenzia, si tratta di strutture relative alla mobilità dolce, ed alla fruizione naturale del paesaggio di montagna, integrate con la gestione estiva degli impianti. In particolare la fruibilità della Val di Lei ed i collegamenti con in percorsi escursionistici anche internazionali, costituiscono un'offerta turistica sostenibile dal punto di vista ambientale, che non prevedere né consumo di energia ne consumo di suolo.

- Sostenibilità sociale

Il patto territoriale ha anche lo scopo di promuovere forme di turismo integrato ed inclusivo che favoriscono la sostenibilità sociale, anche attraverso la totale accessibilità delle nuove strutture.
La tipologia dell'intervento, sia nella parte riguardante il sistema degli impianti chi in quella relative alle altre opere di contorno riguardano la possibilità di migliorare la fruibilità di strutture pubbliche e di interesse pubblico, ampliando il numero di persone che possono fruire dei servizi.

- Sostenibilità economica

Dal punto di vista economico la sostenibilità è stata verificata riguardo alla realizzazione dell'impianto di accesso alla Val di Lei e della sostituzione dell'impianto esistente nella Valle, considerato che la società impiantistica ha predisposto uno schema sintetico del piano industriale riguardante l'investimento, allegato alla presente relazione.

Per quanto riguarda le altre opere, la sostenibilità economica è rimandata ad un piano investimenti da definire per ogni singola opera sulla base delle previsioni dei Comuni interessati.

15 APPROCCIO DEL PATTO NELLE SFIDE E ASPETTI INNOVATIVI

La funivia tipo funifor rappresenta una funivia innovativa il cui impatto delle costruzioni (stazioni di estremità, sostegni di linea e veicoli) è contenuto allo stretto necessario e notevolmente inferiore a quanto si realizzerebbe con una tradizionale funivia bifune a va e vieni ad elevata potenzialità di trasporto.

È oltremodo duttile nello svolgimento del servizio, nel senso che qualora l'affluenza è elevata si impiegano entrambe le vetture come una tradizionale funivia a va e vieni, mentre in caso di minor affluenza è possibile gestire il trasporto utilizzando una sola vettura e quindi un ramo di impianto, con riduzione significativa del consumo energetico che è esattamente la metà.

Su questo tipo di tracciato le possibilità tecniche sono rappresentate unicamente dalla classica funivia a va e vieni oppure dalla funivia tipo funifor, che pur avendo un costo maggiore i costi di gestione sono inferiori, mentre sono ben superiori i benefici in termini di sicurezza dell'esercizio dell'impianto, avendo lo sdoppiamento dell'argano motore che consente comunque l'utilizzo di almeno un ramo della funivia.

La soluzione proposta consente anche un risparmio energetico quando, per ridotte necessità di trasporto, viene utilizzata con un solo ramo.

16 ANALISI DI BENCHMARK E BEST PRACTICE DI RIFERIMENTO

Le proposte contenute nel patto territoriale riguardano la realizzazione di attività integrate in diversi settori di intervento e risulta pertanto impossibile predisporre delle analisi di benchmark non conoscendo territori che hanno predisposto programmazioni similari.

In una fase successiva sarà possibile predisporre delle analisi riferite alla sola sostituzione della funivia di arroccamento ricercando esempi confrontabili, anche se risulta difficile il confronto vista la particolarità del territorio coinvolto che riguarda anche una vallata di notevoli dimensioni, accessibile soltanto dalla Confederazione Elvetica con una situazione geografica e territoriale certamente unica.

17 RISPONDENZA DEL PATTO ALLE POLITICHE REGIONALI

Le attività proposte nel patto territoriale rispondono positivamente alle politiche regionali per la montagna ed in particolare alla missione 18 del Programma regionale di sviluppo – politiche per la montagna, alla missione 6 politiche giovanili sport e tempo libero, alle leggi 40/17 e 26/14.

<u>Per quanto attiene alla MISSIONE 18 - Politiche per la montagna e programmazione negoziata:</u>

la politica per la montagna del programma regionale di sviluppo mette al centro il contrasto allo spopolamento della montagna e favorisce azioni che possono coniugare la tutela del paesaggio e dell'ambiente con la presenza dell'uomo fondamentale per la cura e il mantenimento del territorio.

Il patto territoriale proposto risponde alle esigenze della missione 18 in quanto l'insieme delle attività proposte sono orientate al mantenimento delle attività economiche fondamentali per la creazione di posti di lavoro e di servizi al sistema turistico che è il cuore dell'economia dei territori coinvolti.

Il patto territoriale ha tra gli obiettivi principali il potenziamento del sistema degli impianti nel territorio della Val di Lei ipotizzando parallelamente lo sviluppo e il rinnovamento di sentieri, di sistemi di collegamento intervallivo anche internazionale secondo azioni perfettamente coerenti con la missione 18.

Per quanto attiene alla MISSIONE 6 - Politiche giovanili sport e tempo libero:
La coerenza con la missione 6 riguarda lo sviluppo per la pratica degli sport di montagna per la quale è prevista la riqualificazione degli impianti di risalita e la valorizzazione delle discipline sportive invernali che il PSR indica essere essenziali per lo sviluppo dell'economia dei territori montani.
Il patto territoriale prevede ammodernamento ed ampliamenti di impianti esistenti e la possibilità di fruizione degli impianti nella stagione estiva, nel territorio della provincia di Sondrio dove sono previsti gare olimpiche e paraolimpiche per i giochi del 2026. La proposta contenuta nelle ipotesi di sviluppo generata dal patto territoriale risulta quindi essere coerente con tutti gli aspetti della missione 6 in quanto le attività in esso contenute hanno una particolare attenzione per le politiche giovanili.

Per quanto attiene alla Legge 40:
le finalità della legge 40, riguardante disposizioni per la promozione e lo sviluppo dei territori montani interessati da impianti di risalita e dalle infrastrutture connesse e funzionali al relativo servizio, sono pienamente soddisfatte dall' insieme delle operazioni previste dal patto territoriale ed in particolare rispetto a quanto contenuto all' art. 1. Ciò in quanto gli interventi previsti favoriscono obiettivi di promozione e di sviluppo economica ambientale e sociale generato dal potenziamento delle infrastrutture.
La coerenza del patto è particolarmente evidente in rapporto all' art. 4 comma 1 che introduce una modifica alla legge regionale 26/2014, e che prevede che per supportare l'incremento dell'offerta turistico sportiva nei territori montani sono incentivati l'adeguamento tecnologico e funzionale e il potenziamento e la rilocalizzazione degli impianti dismessi anche mediante nuove piste e nuovi impianti di risalita.

18 AZIONI E STRATEGIE GIA FINANZIATE DA REGIONE LOMBARDIA

Nel territorio in esame sono presenti numerosi interventi orientati allo sviluppo delle attività economiche, ai servizi ed alle relazioni internazionali, generate dalla posizione geografica della Valchiavenna ed in particolare della Valle Spluga, sintetizzate come segue.

INTERREG ITALIA-SVIZZERA SPLUGA 2.0
Gli interventi previsti in questo progetto sono i seguenti:

a) Recupero della struttura della ex dogana di Montespluga (Ca de la Montagna) al fine di realizzare un punto di accoglienza dei turisti e degli studiosi e ricercatori dell'ambiente alpino con la realizzazione di ambiti e spazi per convegni e sale studio nonché al piano superiore camere per i pernottamenti; l'obiettivo è valorizzare il potenziale attrattivo e turistico dell'area di Montespluga e del Passo Spluga;
b) Progetto Spluga Futuro: realizzazione di un collegamento tra le due aree sciabili di Splugen e Madesimo, grazie alla predisposizione di un servizio navette, autobus e gatto delle nevi, tra il

Passo Spluga e i campi da sci (azione già realizzata dalla Comunità Montana) - progetto pilota per l'attivazione di un processo di intensificazione e rilancio delle iniziative transnazionali volte ad accrescere la coesione dell'area di frontiera che riveste una posizione centrale nell'arco alpino;

c) Servizio di indagine e ricerca sul Passo Spluga in termini di sostenibilità ed interesse economico alla valorizzazione del valico dello Spluga con la prospettiva di ottenere un periodo sempre più ampio di apertura del confine. La ricerca viene svolta dalla Comunità Montana della Valchiavenna tramite l'Ufficio di Sviluppo Punto Bregaglia e dalla Region Viamala (CH), tramite l'Università di Coira;
d) Realizzazione del ponte tibetano all'interno del Monumento naturale Caurga della Rabbiosa;
e) Restauro del Mulino di Lirone (ad opera della Comunità Montana della Valchiavenna) al fine di inserirlo nel circuito museale della Valchiavenna (Sistema Museale) nonché introdurlo come elemento caratteristico ed attrattivo della Via Spluga;
f) Recupero e valorizzazione della grotta di San Guglielmo a San Giacomo Filippo presso l'omonimo santuario;
g) Realizzazione del progetto Ebike, azione in capo al comune di Chiavenna per creare postazione e servizio noleggio biciclette elettriche;
h) Valorizzazione di tutto l'itinerario della Via Spluga con il miglioramento degli ambiti di sosta e della pubblicità;
i) Recupero ai fini museali e documentari dell'ambito alpino e dei transiti della Galleria in prossimità del Passo Spluga, versante elvetico (Region Viamala).

<u>INTERREG ITALIA-SVIZZERA VIVI 2.0 LE VIE DEL VIANDANTE:</u>

Realizzazione del rifugio presso il lago del Baldiscio, quale punto di accoglienza e ristoro sull'itinerario escursionistico di collegamento tra l'area dell'Alta Valle Spluga con la Val Mesolcina. Le vie del Viandante costituiscono un vasto ed articolato complesso di percorsi che interessano il territorio del Lario e delle sue comunità montane, il Comune di Lecco, la Valsassina, il Lario Orientale, le Valli del Lario e del Ceresio, la Riserva Naturale Pian di Spagna, il Consorzio per la promozione turistica della Valchiavenna, le Associazioni e consorzi alto Lario, la Regione Moesa (CH), il percorso di Leonardo con il Parco Adda Nord.

<u>GAL VALTELLINA - PROGRAMMA DI SVILUPPO RURALE 2014-2020</u>

a) Realizzazione di un sentiero ciclabile nell'Alpe di Montespluga
b) Recupero di un antico Carden presso la località Uggia di San Giacomo Filippo per adibirlo a testimonianza delle antiche costruzioni in legno nonché come avamposto per l'osservazione dei fenomeni geologici ed il monitoraggio di protezione civile della frana della Val Genasca;

<u>AREE INTERNE VALCHIAVENNA 2020: DA REALTA' PERIFERICA A POLARITA'</u>

La Valchiavenna è stata individuata quale area pilota nel processo di valorizzazione dei territori periferici e marginali denominato strategia nazionale per le aree interne (SNAI).

Il percorso ha richiesto il diretto coinvolgimento di tutte le realtà istituzionali associative e di partecipazione popolare e diffusa dell'intero territorio valchiavennasco, realtà che sono state guidate dall' agenzia di coesione territoriale e dalla Regione Lombardia in un articolato processo di studio di sviluppo multisettoriale: dal turismo all' ambiente, dai trasporti alla sanità, dal commercio all' istruzione e alla formazione.

In particolare gli interventi salienti riguardanti la valle Spluga sono i seguenti:

a) Centro polifunzionale di Madesimo
b) Valorizzazione e sistemazione dei sentieri della Valle Spluga: via Spluga e mezzacosta delle Lepontine
c) Recupero di strutture centro servizi / rifugi sulle direttrici escursionistiche delle vie di mezzacosta Lepontine: rifugio San Bernardo ex scuola e rifugio di Voga Menarola ex canonica
d) Promozione turistica del territorio della Valchiavenna con azioni dirette alla valorizzazione degli aspetti storico ambientali

LEGGE REGIONALE 9/2020 INTERVENTI PER LA RIPRESA ECONOMICA

Nuove opere finanziate dalla Legge Regionale 9/2020:

a) Sentiero anche per mountain bike, "Alpe Montespluga loc. S. Carlo – Alpe Andossi"
b) Riqualificazione sentiero anche per mountain bike, "Alpe Andossi – Madesimo"
c) Sentiero ciclopedonale Valle Spluga: tratta "Vho – Campodolcino"
d) Sentiero ciclopedonale Valle Spluga: tratta "San Giacomo Filippo - Mese"
e) Sentiero anche per mountain bike, "Alpe Piani – Lago del Baldiscio"

AQST DELLA PROVINCIA DI SONDRIO

Programma di interventi strutturali per la valorizzazione della VALLE DEI RATTI e il collegamento con la VAL CODERA.

L'obiettivo è quello di valorizzare in chiave di attrattività turistica la bassa Valchiavenna, anche attraverso una migliore fruizione dei percorsi escursionistici della Valle dei Ratti e della Val Codera, ritenuti di prioritaria importanza per lo sviluppo turistico e socioeconomico del territorio in questione.

19 STRATEGIE AZIONI E INTERVENTI

Nel territorio in esame il Patto territoriale prevede interventi diversificati nei Comuni coinvolti che sono illustrati nel capitolo 7 della presente relazione e riportati nella scheda allegata alla domanda.

20 RISULTATI ATTESI

Le attività contenute nella proposta del Patto territoriale corrispondono a quanto contenuto nelle politiche per la montagna che il PSR propone nella misura 18, in quanto concorrono a favorire la fruizione della montagna e del turismo in chiave sostenibile anche in merito alla destagionalizzazione della fruizione turistica.

La sviluppo ed il potenziamento delle attività economiche nei territori in esame comporta una maggiore integrazione di quanto già prevista da Regione Lombardia per questi territori integrando le iniziative già in atto.

Il potenziamento degli impianti in una realtà che può garantire lo sci per un lungo periodo e favorire l'utilizzo estivo di un territorio importante permette co ampliare l'offerta turistica avendo quale risultato innanzitutto un contrasto allo spopolamento delle zone montane.

La fruizione della Val di Lei attualmente possibile soltanto passando dalla Svizzera, permetterà lo svolgimento di nuove attività orientate alla fruizione escursionistica, naturalistica, con potenziale

svolgimento nella valle di nuove iniziative che possono favorire le attività economiche già insediate e prevederne della altre, come per altro già illustrato nei capitoli precedenti.
Dal punto di vista impiantistico i risultati attesi comprendono un aumento delle presenze sia nella stagione invernale che in quella estiva che comporta anche un incremento delle presenze nelle località sia nelle strutture alberghiere che negli alloggi privati.
La previsione attesa può essere quantificata in un incremento dell'attività degli impianti per 2 mesi nella stagione invernale, ipotizzando che l'apertura degli impianti della Val di Lei sia per la durata che per il forte richiamo, possa incidere sull'aumento di tutto il comprensorio sciistico per il 20%.
Il beneficio economico è naturalmente da estendere alle strutture commerciale ed in generale alle attività economiche insediate ed in particolare per le strutture ricettive per le quali è possibile prevedere un incremento delle presenze attorno al 15/20%.
Nello sviluppo estivo della Val di Lei è possibile anche ipotizzare l'insediamenti di nuove attività specifiche destinate alla fruizione della valle, in parte anche destinate ad essere integrate con le attività agricole esistenti.