Provincia di Brescia
Comunità Montana del Sebino Bresciano
Comune di Marone
Comune di Monte Isola
Comune di Sale Marasino
Comune di Sulzano

Piano integrato d'area del Medio Lago

Osservazioni dei Comuni e integrazioni al Rapporto conclusivo

dicembre 2005

Provincia di Brescia
Comunità Montana del Sebino Bresciano
Comune di Marone
Comune di Monte Isola
Comune di Sale Marasino
Comune di Sulzano

Piano integrato d'area del Medio Lago

Osservazioni dei Comuni e integrazioni al Rapporto conclusivo

PROGETTISTI ASSOCIATI
Federico Acuto Stefano Gaudimundo Claudio Poli
via Aosta, 2 20155 Milano
tel 02.33.10.64.23 fax 02.31.82.06.74
info@masterplanstudio.it

MASTERPLAN STUDIO

Progettista incaricato: arch. Claudio Poli
Via Aosta, 2 Milano
t. +39.02.33.10.64.23 – f. +39.02.31.82.06.74
Consulenti:
Arch. Federico Acuto
Arch. Mauro Salvadori

Dicembre 2005 – REV. 2 (ottobre 2006)

Indice

1 PERCORSO ISTITUZIONALE 4
1.1 CONCLUSIONE DEL PIDA E ULTERIORI APPROFONDIMENTI 4
1.2 COGENZA ED ITER DI LEGITTIMAZIONE DEI CONTENUTI DEL PIDA 4
2 OSSERVAZIONI ED INTEGRAZIONI AL RAPPORTO CONCLUSIVO 6
2.1 COMUNE DI MARONE 6
2.2 COMUNE DI MONTE ISOLA 6
2.3 COMUNE DI SALE MARASINO 7
2.4 COMUNE DI SULZANO 9
2.5 PROVINCIA DI BRESCIA 9
3 CONCLUSIONI 10
3.1 VERSO UN QUADRO ORGANICO E CONDIVISO 10
3.2 ALTRI OBIETTIVI DI MEDIO PERIODO: AGGIORNAMENTI DEL PIANO INTEGRATO D'AREA 11
4 ALLEGATI 13

1 Percorso istituzionale

1.1 Conclusione del PIdA e ulteriori approfondimenti

Come già più volte sottolineato, nell'attuale fase del PIdA sono state avviate le procedure di concertazione istituzionale che, per la prima volta, concretizzano e rafforzano l' "identità territoriale" del Medio Lago.
In particolare, l'attuale fase tecnico-amministrativa è caratterizzata dai seguenti passaggi:

- sottoscrizione dell'Accordo di programma per gli interventi del PNSS,
- approvazione del progetto definitivo delle opere in esso contenute;
- redazione di progetto preliminare/Studio di fattibilità – unitario e complessivo – delle opere previste, finalizzato alla loro esatta definizione e quantificazione,.
- definizione di un Protocollo d'intesa sulle opere di realizzazione degli itinerari ciclopedonali e delle attrezzature connesse (proposto dal PIdA), per circa 15 milioni di euro.

1.2 Cogenza ed iter di legittimazione dei contenuti del PIdA

Dunque, a conclusione dell'iter tecnico di redazione, il PIdA individua nelle forme del protocollo d'intesa/accordo di programma, non tanto l'atto conclusivo, quanto il primo snodo di un percorso di concertazione tra i Comuni che appare definitivamente avviato.
Le opere e le procedure oggetto del protocollo sono prioritariamente finalizzate:

- all'ottenimento di un corretto assetto insediativo del Medio Lago in seguito alla realizzazione della nuova SPBS 510, vale a dire alla assunzione in carico da parte dei Comuni della proprietà dell'infrastruttura storica;
- alla urgente risoluzione delle problematiche di sicurezza stradale sulla viabilità principale e di carenza infrastrutturale della rete comunale ad essa collegata;
- alla realizzazione di un adeguato e completo sistema di accessibilità per il Comune di Monte Isola, il cui potenziale turistico viene considerato come fattore di sviluppo per l'intero Medio Lago.

In merito all'iter istituzionale, ai rapporti con gli altri livelli di pianificazione provinciale ed alla cogenza del PIdA stesso si ritiene – su richiesta dei Comuni interessati – di meglio chiarire ed esplicitare quanto segue.

1. *(Procedure).* Il progetto strategico Provinciale denominato "Piano Integrato d'Area del Medio Sebino" ha una duplice funzione:

a) individuare e coerenziare, rispetto al nuovo scenario di potenzialità determinato dall'entrata In funzione della SPBS510, una serie di interventi diretti (opere pubbliche) funzionali alla risoluzione di problematiche di accessibilità, fruibilità a valorizzazione territoriale, nonché indicare alcuni "ambiti" di prioritaria trasformazione urbanistica in senso generale;
b) coordinare le scelte urbanistiche dei comuni interessati affinché, per le proprie porzioni di territorio, interessate dalle scelte delle opere pubbliche e/o dei piani attuativi individuati come strategici alla finalità di cui sopra, vi sia una linea coerente ed unitaria di indirizzo.

In coerenza con il Piano Territoriale di coordinamento Provinciale, approvato con Del. CP n. 22 del 21 aprile 2004, le previsioni dei Piani integrati d'Area divengono conformativi, secondo le condizioni fissate dalla vigente normativa 1 per i territori comunali interessati e determinano le previsioni d'indirizzo d'uso del suolo, una volta approvati dalla Provincia.
Nella fattispecie, si sottolinea che:

a) il progetto strategico d'interesse provinciale, denominato "Piano Integrato d'Area del Medio Lago" non costituendo variante, ma atto di definizione di maggior dettaglio del P.T.C.P., verrà approvato

secondo le procedure di cui all'art. 11 delle NTA al PTCP (aggiornamenti) mediante formalizzazione con Delibera di Giunta Provinciale (DGP).

b) ai fini di garantire la corretta partecipazione ed i contributi delle Amministrazioni territoriali interessate (Comunità Montana e Comuni), la Provincia ha istituito un tavolo di consultazione e concertazione sui risultati definitivi del Progetto Strategico, dando adeguato tempo per la formulazione di eventuali proposte ed integrazioni, in corso di accoglimento e restituzione sugli elaborati definitivi del PIdA;
c) con la sua formalizzazione come "aggiornamento" del PTCP, il PIdA verrà utilizzato dalla Provincia come riferimento per l'espressione del parere sulle varianti agli strumenti comunali interessanti le tematiche e gli ambiti territoriali, nonché come supporto, giuridicamente indispensabile, agli interventi diretti infrastrutturali da parte dell'Amministrazione Provinciale;
d) poiché il PIdA viene approvato secondo l'iter di verifica al PTCP (aggiornamento), la sua cogenza è limitata ai contenuti del sistema della mobilità (artt. 10 e 11); dunque, sarà necessario procedere, nel più breve tempo possibile, attraverso l'istituto della variante ai PRG mediante Accordo di Programma fra Enti, alla trasformazione delle previsioni in atti formali con effetto di immediata conformizzazione del regime giuridico dei suoli. Ciò dovrà avvenire, nella fase immediatamente successiva alla prima approvazione formale di DGP (seconda fase normativa), sulla base appunto di uno specifico AdP e di elaborati tecnici allegati, integrativi del PIdA (seconda fase normativa), con adeguata scala di rappresentazione degli ambiti urbanistici di variante per ciascun comune (1:2.000).

2. (*Nota esplicativa all'allegato 4 "Schede di verifica di compatibilità paesistica delle prescrizioni del Piano integrato d'area con N.T.A.; rif. Dizione "Piano paesistico di contesto").* L'elaborato in oggetto individua gli "ambiti" ed i "comparti" in cui si articola la pianificazione d'area secondo le metodologie ed i contenuti d'indirizzo di cui all'allegato "Indirizzi per la pianificazione", paragrafi 4.2, 4.3, 4.4.
Finalità principale dell'elaborato è quella di sistematizzare, per ciascuna porzione di territorio interessata, gli elementi sensibili del paesaggio e conseguentemente dettare indirizzi normativi e mitigazioni da considerare in sede di progettazione di opera pubblica (per gli ambiti) o di piano attuativo (per i comparti).
Dunque, si consideri che:

a) in assenza di pianificazione paesistica di dettaglio per i Comuni interessati dal Piano d'Area, si è provveduto, mediante il PIdA, a dettagliare ad una scala di maggior dettaglio (1:10.000), quanto in via generale individuato cartograficamente (a scala 1:25.000) nel PTCP, vale a dire riportando la normativa di riferimento per le componenti paesistiche.
b) Tuttavia, nella sua attuale forma, il PIdA non può sostituire il Piano Paesistico (d'Area, Comunale, di contesto), in quanto non sufficientemente approfondito per legittimarne gli eventuali effetti giuridici (approfondimenti peraltro non contemplati nel mandato professionale assegnato);

si danno, pertanto, i seguenti casi:

a) nelle more dell'approvazione del citato AdP fra Provincia, Comunità Montana e Comuni, il quale renderà definitivamente cogente i contenuti urbanistici del PIdA, (soprattutto in considerazione della possibilità che la parte attuativa veda luce con tempi anticipati rispetto stipula di detto AdP), l'approvazione di qualsiasi Piano Attuativo dovrà necessariamente essere corredata da una verifica della componente paesistica (con elaborati e modalità già fissate del PTCP all'art. 83 NTA).
b) una volta siglato il citato AdP, contenente gli elaborati necessari e sufficienti alle verifiche paesistiche puntuali degli ambiti interessati, oltre che i citati elaborati di variante urbanistica, gli strumenti attuativi dovranno conformarsi direttamente ai contenuti del PIdA, assumendone le prescrizioni e redigendo i conformi elaborati specifici.

Infine, si precisa che la redazione di tali "verifiche paesistiche di contesto", comprese nella seconda fase del PIdA (conseguente all'approvazione Provinciale), non può sostituire per tutti gli altri ambiti del territorio comunale (non interessati dal PIdA), la redazione dei "piani paesistici comunali", di cui all'art. 84 delle NTA de PTCP.

2 Osservazioni ed integrazioni al Rapporto conclusivo

2.1 Comune di Marone

Con nota del 17.11.05, prot . 9485, il Comune di Marone ha trasmesso le Sue osservazioni in merito al PIdA, concernenti:

- chiarimenti in ordine alle procedure e alla cogenza del PIdA relativamente alla materia paesistica;
- alcune precisazioni relative alla "linee guida" per l'attuazione degli ambiti e dei comparti.

Per quanto attiene al primo punto, in premessa sono stati già forniti elementi generali di chiarimento (già anticipati con nota del 14.11.2005).
Per quanto attiene al secondo punto, pur sottolineando che la sede di effettiva verifica delle prescrizioni normative sarà la cosiddetta "seconda fase normativa" del PIdA, vengono recepite le seguenti indicazioni di massima:

- comparto A-Ex Cittadini: ammissibilità della destinazione residenziale;
- comparto D-Vaccarezzo: ammissibilità della destinazione residenziale;
- ambito N. 2 Marone-Sale Marsino: riformulazione del paragrafo come segue:

(N.B. La sottolineatura indica le parti modificate)

Ambito N. 2: Marone-Sale Marasino. Tale ambito è caratterizzato da notevoli potenzialità di riqualificazione del litorale balenabile con possibilità di interventi puntuali diffusi finalizzati alla creazione di un "sistema" di aree attrezzate per la sosta e la balneazione. Lungo tutto l'ambito di interventodovrà essere realizzata la pista ciclopedonale litoranea.
Obiettivi degli interventi, pertanto, dovranno essere:

- *riqualificazione viaria consistente nella rettifica della curva in ingresso al centro abitato di Marone (resa possibile dalla demolizione del casello FNM), realizzazione di N. 2 rotatorie per il miglioramento della sicurezza delle intersezioni e la moderazione della velocità*
- *realizzazione di percorso ciclopedonale mediante restringimento della carreggiata esistente; riqualificazione delle aree di sosta (parcheggio lato monte);*
- *riqualificazione ambientale delle aree a lago con eventuale creazione di zone attrezzate per la balneazione.*

Contenuto urbanistico-normativo: le aree comprese nell'ambito sono destinate a viabilità e ad attività ricreative e per la balneazione. E' consentita la realizzazione di attrezzature pubbliche in regime di concessione o private di uso pubblico per la sosta, la balneazione e per attività ricreative, compresi chioschi e pubblici esercizi.
Soggetti attuatori: Provincia di Brescia, Comunità Montana, Comune di Marone, Comune di Sale Marsino.

Ulteriori precisazioni sulle funzioni integrate e sulle modalità attuative verranno specificate in fase di redazione delle modifiche alle NTA comunali derivanti dall'Accordo di Programma finale.

2.2 Comune di Monte Isola

Con nota del 21.11.05 prot. 10789, il Comune di Monte Isola, confermava la necessità che nelle previsioni del PIdA venissero meglio approfondite le necessità di parcheggio di interscambio sul proprio territorio comunale, con specifico riferimento ad ulteriori approfondimenti in loco effettuati con i Progettisti.
In tal senso, da un punto di vista generale, si ribadisce che tale problematica viene riconfermata come priorità del PIdA, anche in relazione alla previsione delle fasi attutive degli interventi, nelle quali dovrà pertanto essere privilegiata la complessiva soluzione dei problemi di accessibilità a Monte Isola.

In particolare, le soluzioni migliorative individuate portano ad una riperimetrazione dell'ambito N. 6, già indicato dal PIdA, individuando due aree per la realizzazione di parcheggi coperti per mezzi a 2 ruote in Peschiera ma raglio e Carzano.
Pertanto il testo del Rapporto conclusivo risulta così completamente riformulato.

(N.B. La sottolineatura indica le parti modificate)

Ambito N. 6: Monte Isola Lungolago Peschiera Carzano. Tale ambito è caratterizzato dalla necessità di potenziare le strutture per la sosta di interscambio gomma-acqua dei Residenti, la quale risulta decisamente sottodimensionata, sia relativamente alla quantità di stalli, sia alle caratteristiche delle strutture (semplici stalli all'aperto), i quali comportano notevoli disagi per l'utenza.
Obiettivi degli interventi, pertanto, dovranno essere:

- aumento degli stalli total disponibili, con specifico riferimento alle politiche "di riequilibrio" tra peschiera e Sulzano promosse dallo stesso PIdA;
- miglioramento delle condizioni di fruizione da parte dell'utenza, mediante realizzazione di strutture di copertura e di supporto, adeguatamente inserite nell' "ambiente" esistente.

In particolare presso Peschiera è possibile attrezzare e migliorare le aree già destinate a tal uso, conservando e migliorando altresì la fermata mini-bus (nonché ricovero ambulanza); presso Carzano, dovrà invece essere realizzata una nuova struttura, su aree già destinate a sede stradale e aree pubbliche, tale da consentire la creazione di nuovi stalli per motocicli.
E' prevista una capacità totale di almeno 210 stalli per motocicli, di cui 80-100 coperti.
Contenuto urbanistico-normativo: le aree comprese nell'ambito, a loro volta suddivise in sub A e sub B, sono destinate a sede stradale e standard. E' prevista l'edificazione di manufatti destinati alla sosta per residenti.
Soggetti attuatori: Provincia di Brescia, Comunità Montana, Comune di Monte Isola.

2.3 Comune di Sale Marasino

Con nota del 26.10.2005, prot. 10897, il Comune di sale Marasino ha trasmesso le Sue osservazioni in merito ai seguenti punti generali:

- modificazioni/spostamenti di passaggi pedonali e percorso pista ciclabile in fregio alla provinciale: tai indicazioni di carattere vincolante vengono integralmente recepite dal PIdA;
- modificazioni cartografiche e delle caratteristiche geometriche delle intersezioni, con particolare riferimento all'intersezione nuova via di PRG-exSS10 a servizio delle località Motta e Carebbio, della quale sono già state modificate le caratteristiche in sede di progetto definitivo del PNSS, per ragioni di sicurezza stradale e dimensioni minime dei manufatti definite dalla Provincia di Brescia; e all'intersezione via Giardino-ex SS510, in località Martinengo, il cui posizionamento è già stato modificato in sede di progetto definitivo del PNSS secondo quanto richiesto dal Comune di Sale Marasino;
- modificazioni alle perimetrazioni degli ambiti e dei comparti con particolare riferimento al comparto B, denominato "Bredina", cui contenuti sono oggetto di Programmi integrati di Intervento e/o altro strumento attuativo di competenza comunale.

Inoltre, sono state richieste specifiche integrazioni riguardanti l'ambito N. 2 Marone-Sale Marasino e l'ambito N. 4: Sale Marasino Perla Sebina-Porto Commerciale; le indicazioni risultano pertanto modificate come segue.

(N.B. La sottolineatura indica le parti modificate)

Ambito N. 2: Marone-Sale Marasino. Tale ambito è caratterizzato da notevoli potenzialità di riqualificazione del litorale balenabile con possibilità di interventi puntuali diffusi finalizzati alla creazione di un "sistema" di aree attrezzate per la sosta e la balneazione. Lungo tutto l'ambito di interventodovrà essere realizzata la pista ciclopedonale litoranea.

Obiettivi degli interventi, pertanto, dovranno essere:

- *riqualificazione viaria consistente nella rettifica della curva in ingresso al centro abitato di Marone (resa possibile dalla demolizione del casello FNM), realizzazione di N. 2 rotatorie per il miglioramento della sicurezza delle intersezioni e la moderazione della velocità*
- *realizzazione di percorso ciclopedonale mediante restringimento della carreggiata esistente; riqualificazione delle aree di sosta (parcheggio lato monte);*
- *riqualificazione ambientale delle aree a lago con eventuale creazione di zone attrezzate per la balneazione.*

Contenuto urbanistico-normativo: le aree comprese nell'ambito sono destinate a viabilità e ad attività ricreative e per la balneazione. E' consentita la realizzazione di attrezzature pubbliche in regime di concessione o private di uso pubblico per la sosta, la balneazione e per attività ricreative, compresi chioschi e pubblici esercizi,.
Soggetti attuatori: Provincia di Brescia, Comunità Montana, Comune di Marone, Comune di Sale Marsino.

Ambito N. 4: Sale Marasino Perla Sebina-Porto Commerciale. Tale ambito è caratterizzato da una particolare complessità e compresenza di funzioni. Il PIdA definisce un perimetro complessivo teso a configurare un sistema unitario di interventi ed allo stesso equamente distribuito sul territorio così da evitare un improprio impatto ambientale delle infrastrutture previste. In quest'ambito, inoltre, particolare importanza rivestono:

a) *le aree pubbliche per la balneazione (area Perla Sebina) e per le attrezzature portuali (banchine esistenti);*
b) *le aree destinate a viabilità dismesse o sottoutilizzate (per es., ex passaggio a livello FNM);*
c) *le caratteristiche di pregio ambientale della zona coinvolta, in particolare la preservazione dei coni visivi, sia verso valle che verso monte.*

Obiettivi degli interventi, pertanto, dovranno essere:

- *riqualificazione viaria consistente nel risezionamento della sede stradale con creazione sia di stalli laterali, sia del percorso ciclopedonale; la realizzazione di N. 2 rotatorie per il miglioramento della sicurezza delle intersezioni e la moderazione della velocità;*
- *realizzazione di percorso ciclopedonale mediante riqualificazione allargamento della sponda lacuale e/o creazione di nuove strutture di contenimento; in quest'ambito il complessivo ridisegno dei percorsi dovrà essere completato da una estesa piantumazione in filare, sia per ricreare la tipologia del "viale alberato", sia per ricucire le diverse aree pubbliche attrezzate;*
- *riqualificazione ambientale delle aree attrezzate per la balneazione (area Perla Sebina);*
- *realizzazione di un "sistema di parcheggi" così articolato:*
  a) *sosta turistica (automobili private) per una quota di ca 100 stalli;*
  b) *per sosta bus turistici per una quota compresa tra 5 e 10 stalli;*
  c) *sosta mezzi commerciali per imbarco merci destinate a Monte Isola per 10 box-magazzino.*

Per quanto attiene al Porto commerciale, si precisa quanto segue:

- *creazione di una zona di "retroporto" per la manovra dei mezzi pesanti e accesso alla banchina, nonché zona a parcheggio bus turistici per almeno N. 10 stalli e parcheggio "integrativo" per sosta turistica nei giorni di massima punta per almeno N. 100 stalli.*
  Si prevede la piantumazione in filare di alberi d'alto fusto in ragione di 1 esemplare ogni 25 mq di st.
  Potranno essere realizzati fabbricati con destinazione pubblica o privata di uso pubblico per strutture di servizio strettamente pertinenti alla funzione turistico commerciale del porto stesso.
  Potranno essere realizzati manufatti interrati per ricovero automezzi commerciali e/o magazzino per un totale di 250 mq di slp a servizio esclusivo delle attività artigianali/commerciali insediate in Monte Isola.
- *riqualificazione dell'attuale banchina lato Lago con creazione di percorso ciclopedonale di collegamento con area Perla Sebina (nuove strutture in ampliamento/aggetto laterale).*

Per quanto riguarda le aree private coinvolte, si stabilisce quanto segue: di concerto con i Soggetti privati coinvolti potranno essere avviate procedure di carattere perequativo, con identificazione di appropriate zone di concentrazione volumetrica.
Contenuto urbanistico-normativo: le aree comprese nell'ambito sono destinate ad attrezzature di interesse generale, a viabilità e parcheggi. Inoltre, per questo ambito particolare, nelle more della definizione dei PGT comunali secondo le direttive regionali, si individua nel Programma Integrato di Intervento la forma attuativa appropriata.
Soggetti attuatori: Provincia di Brescia, Comunità Montana, Comune di Sale Marsino, Soggetti Privati.

2.4 Comune di Sulzano

Il Comune di Sulzano non ha fatto pervenire ulteriori osservazioni a meno di quelle indicate dal Sig. Sindaco in occasione della presentazione del 12.9 c.a.
In particolare s richiedeva per l'ambito N. 5 la modifica del vincolo di non edificabilità, in linea con gli altri ambiti menzionati.

(N.B. La sottolineatura indica le parti modificate)

Ambito N. 5: Sulzano Vertine Palafitte. Tale ambito è caratterizzato dalla presenza della struttura commerciale (ristorante) denominata "Palafitte" e da aree pubbliche da attrezzare per la balneazione. Inoltre, date la localizzazione protetta del litorale e la presenza della base velica ANS, il comparto si presta allo sviluppo di eventuali strutture per attracco temporaneo.
Obiettivi degli interventi, pertanto, dovranno essere:
- *riqualificazione delle aree di sosta (parcheggio turistico);*
- *riqualificazione ambientale delle aree a lago con creazione di zone attrezzate per la balneazione;*
- *creazione di pontili per attracco temporaneo.*

Contenuto urbanistico-normativo: le aree comprese nell'ambito sono destinate a viabilità e ad attività ricreative e per la balneazione. E' consentita la realizzazione di attrezzature pubbliche in regime di concessione o private di uso pubblico per la sosta, la balneazione e per attività ricreative, compresi chioschi e pubblici esercizi.
Soggetti attuatori: Provincia di Brescia, Comune di Sulzano, Soggetti Privati.

2.5 Provincia di Brescia

Il PdIA è stato sottoposto al parere dei competenti uffici.
In particolare il Settore LL.PP. ha evidenziato i seguenti punti:
- inserimento intervento in Comune di Sale Marasino all'intersezione tra la SPBS510 e via Ballerina (errore materiale);
- adeguamento sezioni stradali; in tal proposito nei successivi incontri relativi ai progetti esecutivi redatti nell'ambito del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (in appalto) si è concordato e definito che la sezione tipo adeguata da assumersi per gli interventi è il tipo F2.
- la progettazione e l'arredo delle sedi stradali declassate dovrà tenere in considerazione dell'uso da parte dei carichi eccezionali (non autorizzati al transito in galleria);
- la progettazione dell'itinerario ciclopedonale dovrà rispettare le dimensioni minime indicate dalla normativa vigente D.M. n. 557/89, fatte salvi i vincoli fisici non eliminabili e le esigenze di integrare il suddetto itinerario agli spazi pubblici esistenti e in progetto;
- inserimento dell'itinerario ciclabile Sebino-Camuno di valenza provinciale. In tal senso si è avviata una fase di verifica congiunta della corrispondenza tra quadro degli interventi del PIdA e progettazioni preliminari del suddetto itinerario.

3 Conclusioni

3.1 Verso un quadro organico e condiviso

In conclusione pare utile riassumere i diversi livelli sui quali la Comunità Montana ed i Comuni del Medio Lago si stanno da tempo muovendo:

1. (1997) la Comunità Montana del Sebino Bresciano (con la compartecipazione della Provincia di Brescia) , con Del. N. 151 del 30-10-1997, aveva promosso la redazione del "Progetto integrato per il miglioramento della mobilità dei trasporti e la valorizzazione turistica delle aree a lago per i Comuni di Monte Isola, Sulzano e Sale Marasino", detto *Progetto integrato per l'accessibilità del Medio Lago,* le cui finalità prevedevano:

- simulazione della redistribuzione dei flussi di traffico tra nuova SS 510 e tracciato "storico", anche in relazione agli scenari differenziati dalle diverse ipotesi di connessione con il litorale (Connessione del Medio Lago);
- definizione delle priorità di intervento sulla SS 510 "storica", mediante interventi infrastrutturali e di circolazione, con precise finalità di decongestionamento e salvaguardia ambientale;
- collocazione rispetto agli scenari di riferimento individuati e delle priorità generali di intervento, in particolare dei nodi fondamentali di interscambio, con relativa localizzazione e dimensionamento di aree di parcheggio;
- individuazione delle aree strategiche per gli obiettivi di valorizzazione turistica e ambientale, con specifiche indicazioni planivolumetriche, urbanistiche e di verifica di fattibilità economica.

2. (2004) successivamente la stessa Comunità Montana del Sebino Bresciano, con delibera n. 67 del 24.05.2004, ha dato incarico per la redazione del "Piano Integrato d'Area del Medio Lago"; con il quale si conferma che per i Comuni rivieraschi del Medio Lago la possibilità di intervenire concretamente sulla ex SS510 significa porre mano alle parti fondamentali e più pregiate del territorio a Lago, riacquisendone l'originaria fruizione delle utenze non veicolari. Infatti, la "riqualificazione lineare" della ex statale SS510 (ora SP BS 510) costituisce una possibile chiave di lettura progettuale dell'intero ambito del Medio Lago, vale a dire l'elemento funzionalmente unificante una serie di specifiche "occasioni" che si offrono oggi lungo il litorale lacuale.
Il PIdA dovrà essere completato con una "seconda fase normativa", finalizzata alla redazione degli elaborati urbanistici alla scala comunale, da sottomettere ad Accordo di Programma, con la finalità di introdurre le varianti agli strumenti urbanistici vigenti (cfr. § 1).

3. (2004-2005) la progettazione preliminare e definitiva degli "interventi di messa in sicurezza di alcuni tratti della SP BS 510 Sebina Orientale nel territorio dei Comuni di Marone, Sale Marasino, Sulzano, sulla base del quale la Provincia di Brescia, la Comunità Montana del Sebino Bresciano, i Comuni di Marone, Monte Isola, Sale Marasino e Sulzano, hanno poi sottoscritto "Protocollo d'intesa per interventi di messa in sicurezza di alcuni tratti della SPBS 510 Sebina Orientale nel territorio dei Comuni di Sulzano, Sale Marasino e Marone" finalizzato all'ottenimento dei finanziamenti previsti dal "Programma annuale di attuazione 2003" del Piano nazionale della sicurezza stradale, approvato con del. CIPE n. 81 del 13 novembre 2003, successivamente acquisiti per un totale di € 1.250.000,00;

In questo quadro si inserisce, dunque, coerentemente la progettazione preliminare:

- dell'asta ciclopedonale;
- degli spazi lungolago ad essa connessi, con particolare riferimento ai reliquari ed agli spazi demaniali relativi alla SPBS510

- dei principali ambiti indicati dal PIdA, nei quali si individuano le attrezzature di interscambio e parcheggio di supporto.

4. (2005) la progettazione preliminare per il progetto preliminare degli "interventi di miglioramento della sicurezza stradale, riqualificazione viaria e percorsi ciclopedonali, nonché infrastrutture di interscambio a servizio di Monte Isola, in coerenza con le previsioni del Piano Integrato d'Area del Medio Lago", i quali progetti costituiscono elementi propedeutici alla sipiula di un Accordo di Programma quadro tra gli Enti interessati per la dismissione della ex SS510, unitamente ad un piano di investimenti cofinanaziato per circa 15 milioni di euro.

3.2 Altri obiettivi di medio periodo: aggiornamenti del Piano Integrato d'Area

A fronte di questo primo importante risultato di coordinamento e condivisione degli interventi, restano aperti alcuni altri interrogativi di medio periodo.

Sul piano della pianificazione urbanistica. E' significativo ricordare che la recente LUR 12/2005 pone nuove problematiche di programmazione territoriale in relazione al dimensionamento delle utenze (e quindi dei servizi) superando definitivamente certa "contabilità" di piano regolatore, e dando nuova centralità ad un corretto dimensionamento della domanda.
La prospettiva di una condivisone di determinati obiettivi di investimento – anche a fronte della scarsità di risorse pubbliche – sarà pertanto ulteriormente incentivata dalla necessità di procedere alla formazione di "Piani dei servizi" di livello intercomunale.
Nello specifico contesto dello studio, restano da far maturare risposte condivise sulle seguenti problematiche:

- il carico insediativo sostenibile nell'ambito della "conca" del Medio Lago;
- la vocazione produttiva e il ruolo per il turismo
- un migliorato livello dei servizi per i Cittadini.

Sul piano infrastrutturale. La discussione con gli EE.LL ha portato ad una visione piuttosto definita del ruolo e della funzione della nuova SS510. Per tutti i comuni si tratta di un'occasione storica per selezionare i flussi di attraversamento a monte (Pisogne, Vello) ed a valle (Iseo), introducendo sulla strada litoranea, sia limitazioni di carattere amministrativo, sia attraverso interventi di moderazione del traffico.
Dunque, se la "vecchia statale" è destinata a divenire parte integrante della rete comunale (intercomunale) primaria di distribuzione, dovrà trovare chiare ed adeguate relazioni con l'asta provinciale; pertanto, il PIdA indica le seguenti priorità:

- identificazione delle principali "porte di accesso" al sistema viabilistico locale da Iseo e da Vello (svincoli completi esistenti);
- completamento del solo svincolo di Tassano, per ragioni prevalentemente tecniche di sicurezza stradale, con mantenimento delle limitazioni al traffico pesante in ingresso e uscita, così come presso lo svincolo di Zone in dir. Marone);
- definizione di un sistema di arroccamento secondario, a esclusivo servizio del traffico locale (escluso traffico pesante), con collegamento tra Tassano e Maspiano, e raccordo con la viabilità di Sale; raccordo tra viabilità di Marone (loc. Carai Park) e Sale (loc. Villaggio Motta e Carebbio);

Come si può notare sul secondo e terzo punto nell'ambito del PIdA, non sono stati raggiunti accordi condivisi. I singoli Comuni, in particolare Sulzano e Sale Marasino demandano ad ulteriori approfondimenti in sede di PGT la possibilità di coordinare gli interventi.

Per quanto riguarda il medio-lungo periodo, il tema della ferrovia diviene questione centrale per sostenere una adeguata offerta di mobilità. Gli scenari di evoluzione territoriale del Medio lago non possono prescindere dal rafforzamento del trasporto su rotaia come componente significativa per le relazioni con il Capoluogo e con il restante della Lombardia. In questo senso il PIdA ribadisce che:

- l'orizzonte di lungo periodo della realizzazione del traforo del Mortirolo, non deve essere ritenuto velleitario e irrealizzabile; ma una chiave fondamentale di un diverso sviluppo del sistema vallivo;

così anche i vincoli relativi ad eventuali nuovi tracciati o messa in scurezza dell'attuale non devono essere trascurati nella pianificazione comunale;

- Servizio Ferroviario Regionale significa utilizzo del treno come metropolitana, e dunque orari cadenzati e frequenze adeguate; significa anche ammodernamento delle linee e del materiale rotabile; significa altresì potenziare i nodi di interscambio ferro-gomma;
- risultano prioritarie le opere di ammodernamento e potenziamento soprattutto della tratta sud Iseo-Brescia e Iseo-Rovato; soprattutto quest'ultimo nodo merita un generale ripensamento in funzione della accessibilità diretta dall'Area Milanese (attualmente la relazione ferroviaria diretta non è garantita).

4 Allegati

1. Comunicazione del Comune di Sale Marasino
2. Comunicazione del Comune di Marone
3. Comunicazione del Comune di Monte Isola
4. Verbale della presentazione del 12.09.2005 redatto dalla Comunità Montana

COMUNE DI SALE MARASINO
PROVINCIA DI BRESCIA

Via Mazzini n.75 – 25057 Sale Marasino (BS)
Tel.030.9820921 – Fax 030.9824104
e-mail: info@comune.sale-marasino.bs.it – http//:www.comune.sale-marasino.bs.it

Ufficio Tecnico Comunale – **SERVIZIO LAVORI PUBBLICI** – uff.llpp@comune.sale-marasino.bs.it

Prot.n. 10897
del 26 OTT 2005

Spett.le
COMUNITA' MONTANA DEL SEBINO BRESCIANO
Via Roma, 41
25057 SALE MARASINO

E, p.c.

Spett.le Studio Tecnico
MASTERPLAN
Via Aosta, 2
20155 MILANO

Oggetto: **Modifiche da apportare al Piano Integrato d'Area.**

A seguito della Vostra del 01.10.2005 e del successivo incontro con i progettisti, durante il quale è stata illustrata una bozza del progetto preliminare del Piano Integrato inerente gli interventi previsti sul nostro territorio, di seguito siamo ad illustrare le modifiche e le osservazioni emerse dall'analisi dei documenti:

- Scheda n. 1: si ritiene più opportuno collocare i due passaggi pedonali in corrispondenza della strada di accesso alla località Motta ed in corrispondenza dell'ingresso all'albergo, punti in cui, presumibilmente, andrà a concentrarsi il flusso di attraversamento pedonale. Tale zona, all'interno del documento in cui sono definiti gli indirizzi per la pianificazione, è individuata nell'ambito n. 2, in cui, nella definizione dei contenuti urbanistico-normativi, si ritiene eccessivo il divieto di edificazione dei manufatti edilizi anche temporanei, mentre si ritiene più idoneo vincolare la realizzazione di nuovi manufatti esclusivamente alle attività ricreative e per la balneazione previste.

- Scheda n. 2: sulla soluzione progettuale prevista per l'innesto tra la nuova strada a servizio delle località Motta e Carebbio e la ex SS 510, si evidenzia che la soluzione che prevede la rotatoria fa parte di un accordo di programma in cui sono stati già stanziati i finanziamenti, dovrà essere verificato pertanto se altre soluzioni potranno essere considerate equivalenti da parte della Provincia sia in merito alla funzionalità che alla sicurezza dell'intersezione. Il cambio di pavimentazione in ingresso al paese dovrà essere rivista, cercando di avvicinarla quanto più possibile al centro del paese estendendo il cambio di pavimentazione fino al sagrato della Chiesa (scheda n. 3).

- Scheda n. 3: oltre a quanto indicato sopra, all'interno della tavola non si comprende chiaramente quale sia il passaggio della pista ciclabile, che, dalla lettura, risulta realizzata in promiscuità con i giardini pubblici, soluzione che appare inapplicabile. Le aree interne all'area "Bredina", individuata come comparto all'interno del documento, non dovranno contenere soluzioni progettuali, ma individuare una zona bianca che non scenda in dettagli progettuali. Si ritiene opportuno, inoltre, sottolineare che la definizione della piazza presente nella tavola, assume valore puramente indicativo e non vincolante a livello di pianificazione.

- Scheda n. 4: il passaggio pedonale, posto in corrispondenza del fronte della Chiesa dei Disciplini, dovrà essere modificato e trasferito in prossimità dell'accesso alla spiaggia pubblica, posizionandolo in corrispondenza dell'ingresso più a sud, al fine di evitare interferenze con l'eventuale accesso all'area Bredina.

COMUNE DI SALE MARASINO
PROVINCIA DI BRESCIA

Via Mazzini n.75 – 25057 Sale Marasino (BS)
Tel.030.9820921 – Fax 030.9824104
e-mail: info@comune.sale-marasino.bs.it – http//:www.comune.sale-marasino.bs.it

Ufficio Tecnico Comunale – **SERVIZIO LAVORI PUBBLICI** – uff.llpp@comune.sale-marasino.bs.it

- Scheda n. 5: la rotatoria presente in corrispondenza dell'innesto tra la statale e Via Giardino dovrà essere spostata il più possibile in direzione nord, andando ad occupare l'area pubblica adiacente, cercando di mantenere, per quanto possibile, inalterata l'area a parcheggio presente a sud della stessa, parcheggi che, all'interno del documento di indirizzo, non sono stati conteggiati al fine della verifica del fabbisogno.

- Scheda n. 6: in relazione alla soluzione progettuale proposta, si esprimono notevoli riserve sulla posizione della rotatoria e sulla necessità di estendere la banchina portuale per consentirne la realizzazione; si propone pertanto che la rotatoria venga realizzata a sud, in corrispondenza del perimetro dell'ambito, la quale tramite il sottopasso della linea ferroviaria, previsto anche nella soluzione presentata per dare accesso alla località "Soleville", consenta di accedere con una strada posta in fregio alla ferrovia sia in tale località, sia in località "Fontane". Tale soluzione dovrà comunque essere verificata in sede progettuale in relazione all'andamento morfologico del terreno a monte della linea ferroviaria, mantenendo eventualmente la viabilità esistente di accesso a tali località. Inoltre, tale area, all'interno del documento, viene individuata dall'ambito n. 4 ed in merito si ritiene che sia troppo restrittivo non consentire la realizzazione di fabbricati o manufatti fuori terra, mentre si ritiene più indicato prevedere la localizzazione all'interno dell'ambito ed in particolar modo in corrispondenza della zona del retroporto di strutture di servizio strettamente pertinenti alla funzione turistico-commerciale del porto.

Distinti saluti.

Il Sindaco
(Claudio Bonissoni)

COMUNE DI SALE MARASINO
UFFICIO TECNICO
(Brescia)

L'Assessore all'Urbanistica
(Ing. Marco Mazzucchelli)

COMUNE DI MARONE

Provincia di Brescia

Via Roma n. 10 - 25054 Marone (BS)
Tel. 030 - 987104 / 987384 - Fax 030 - 9877067
E-mail : comune.marone@cmsebino.com

COMUNITA' MONTANA
DEL SEBINO BRESCIANO
SALE MARASINO
17 NOV 2005
Prot. n. 05096
Cat. ..... Cl. ..... Fasc. .....

Prot. n. 9485

Marone, 17.11.05

Spett.le **Comunità Montana**
del Sebino Bresciano
Via Roma 41
25057 Sale Marasino (BS)

Egr. arch. **Claudio Poli**
Via Aosta 2
MILANO

OGGETTO: Piano Integrato d'Area – Richiesta di modifica/rettifiche agli elaborati

Con riferimento a quanto indicato in oggetto, con la presente si richiede di apportare le seguenti modifiche agli elaborati del PId'A:

Elaborato "Allegato 4"

1. Comparto A denominato Ex Cittadini
   - Tra le attività insediate ed insediabili indicare anche la destinazione residenziale;
2. Comparto D denominato Vaccarezzo
   - Tra le attività insediate ed insediabili indicare anche la destinazione residenziale;
   - Al paragrafo "Indirizzi Normativi e Mitigazioni – Per il recupero di un corretto inserimento paesistico dei manufatti edilizi isolati esistenti" indicare che oltre ad essere ammessi tutti gli interventi consentiti dal PRG è ammessa anche la demolizione e ricostruzione con diversa sagoma.

Elaborato "Indirizzi per la Pianificazione"

1. Ambito 2 – Marone Sale Marasino
   - E' necessario che sia consentita l'edificazione di attrezzature per la sosta e la balneazione e attrezzature per le attività ricreative (chioschi, pubblici esercizi) con interventi di iniziativa pubblica;
   - Recepire modifiche richieste sull'Allegato 4 per i Comparti A e D Ex Cittadini e Vaccarezzo.

Si richiede inoltre di specificare che, a discrezione dell'A.C., qualora se ne ravvisi l'opportunità, gli ambiti e i comparti potranno essere attuati con uno o più PII anche parziali aventi un'estensione minore rispetto al perimetro originario dell'Ambito o Comparto.

Infine si chiede un chiarimento dal punto di vista procedurale; considerato che il Piano Integrato d'Area del Medio Lago è un atto di definizione di maggior dettaglio del PTCP (come indicato negli "Indirizzi per la Pianificazione") si può desumere che esso è (o lo risulterà una volta approvato) conforme al PTCP; pertanto si può avere una conferma sul fatto che gli eventuali PII messi in

campo dai Comuni per attuare i comparti e gli ambiti, se conformi alle previsioni contenute nell'Allegato 4 del PId'A e ai PRG vigenti, non necessiteranno più di alcun parere da parte della Provincia e saranno di esclusiva competenza comunale.
Inoltre dal punto di vista procedurale che significato ha la condizione di sottoporre l'attuazione dei Comparti e degli Ambiti a uno specifico Piano Paesistico di contesto (art. 83 NTA del P.T.C.P.)? E' necessario anche per PII conformi al PId'A e al PRG?
Se non fosse necessario si chiede che l'attuazione dei comparti e degli ambiti, in conformità al PId'A, non sia sottoposta a " ..... *specifico Piano Paesistico di contesto con i contenuti di cui all'art. 83 delle NTA del PTCP*".

In attesa si porgono cordiali saluti.

IL SINDACO
Avv. Angelo T. Zanotti

0309825078

COMUNITA' MONTANA
DEL SEBINO BRESCIANO
SALE MARASINO
21 NOV 2005
Prot. n. 05167
Cat. ..... Cl. ..... Fasc. .....

I Borghi più belli d'Italia

COMUNE DI MONTE ISOLA
(Provincia di Brescia)

LOC. SIVIANO N. 76 CAP 25050 TEL. 030/9825226 - FAX 030/9825078 C.F - P.I. 00830780177
e-mail: comune.monteisola@cmsebino.com

Spett.le **COMUNITA' MONTANA**
DEL SEBINO BRESCIANO
VIA ROMA N° 41
25057 SALE MARASINO (BS)

Prot. 10889 del 21 NOV. 2005

OGGETTO: PIANO INTEGRATO D' AREA DEL MEDIO LAGO.

Con la presente si chiede formalmente che nelle previsioni degli interventi infrastrutturali ed urbanistici del Piano Integrato d' area del Medio Lago vengano inseriti i parcheggi da realizzare nelle località Carzano e Peschiera Maraglio, prospettati da questa Amministrazione nell' incontro fra l' Assessore ai Lavori Pubblici e il Responsabile del Servizio Gestione del Territorio e Sue Risorse del Comune di Monte Isola con l' Arch. Acuto, in quanto problematica complessa di enorme importanza in una scelta di sviluppo e di riqualificazione del territorio e dei residenti.

Cordiali saluti.

IL SINDACO
RAG. COLOSIO ANGELO

COMUNE DI MONTE ISOLA - BRESCIA

COMUNITÀ MONTANA
DEL SEBINO BRESCIANO

zona 6 della Lombardia

Data 06231
Prot. N° 28 SET 2005
Oggetto: Accordo di Programma per la progettazione del Piano integrato d'Area del Medio Sebino Orientale".
Richiesta modifiche-rettifiche

Ai sigg. SINDACI
dei Comuni di
- MONTE ISOLA
- SULZANO
- SALE MARASINO
- MARONE

e, p.c. Spett.le Studio Masterplan
Arch. POLI CLAUDIO
Via Aosta, 2
20155 MILANO

Facendo seguito all'incontro di presentazione conclusiva del progetto del Piano Integrato d'Area del Centro Lago avvenuto presso la sede della scrivente il giorno LUNEDI' 12 SETTEMBRE ore 18:00, si chiede agli enti in indirizzo di trasmettere per iscritto, tramite un breve nota, le modifiche-rettifiche e/o proposte di integrazione da apportare al PIA già espresse nel corso del suddetto incontro, per permettere ai progettisti di effettuare le dovute correzioni (si ricorda che per chiarimenti è possibile contattare l'arch. Poli al numero 02/33106423).

In allegato si trasmette pure il verbale dell'incontro stesso perché possa essere confermato.

Confidando in un cortese e sollecito riscontro si coglie l'occasione per porgere distinti saluti.

IL PRESIDENTE
(dr. Angelo T. Zanotti)

COMUNITÀ MONTANA DEL SEBINO BRESCIANO SALE MARASINO (BS)

Allegato: n°1 copia verbale

25057 - SALE MARASINO (Brescia)
Via Roma, 41
Telefono 030 986314 r.a. - Fax 030 9820900
E-mail: info@cmsebino.brescia.it
Internet: http://www.cmsebino.brescia.it
Cod. Fisc. 80018850174

- Comunità Montana del Sebino Bresciano -
Sale Marasino

RIUNIONI PIANO D'AREA MEDIO LAGO

INCONTRO IN C.M. IN DATA 12/09/2005

Incontro indetto dalla C.M. al fine di recepire da parte di tutti gli enti interessati delle osservazioni e/o delle integrazioni al progetto concluso del Piano d'Area.

Presenti:

- Comune di Marone: Assessore
- Comune di Sulzano: Sindaco, Assessore Borghesi
- Comune di Montisola: Sindaco e Vicesindaco sig. Ziliani Giuseppe
- Comune di Sale Marasino: Sindaco e Ass. Mazzucchelli
- Consorzio BIM: Sig. Tocchella Giuseppe
- Consorzio Laghi: Ing. Faccanoni
- Consorzio Tutela Ambiente Sebino: geom. Guerini
- Consorzio Navigazione: Sig. Ziliani Giuseppe

Progettisti: arch. Poli, arch. Acuto.

Comunità Montana Sebino Bresciano: dr. Zanotti, Ass. Tocchella Francesco, Ing. Florio.

DIBATTITO

Il dr. Zanotti chiede ai progettisti, come prima cosa, se è pronta la delibera di approvazione del PIA da trasmettere ai Comuni e, avendo ricevuto risposta negativa dall'arch. Acuto, lo invita a predisporla entro mercoledì 14 c.m.
Il Presidente della Comunità Montana ribadisce che la delibera è fondamentale per andare avanti e perché l'Assessorato al Territorio della Provincia di Brescia possa anch'esso deliberare facendo diventare il PIA uno strumento attuativo cogente per ogni Comune.

I progettisti fanno un breve cappello iniziale riferendosi al progetto di "Riqualificazione della SPBS510 da Iseo a Pisogne" (argomento strettamente legato al PIA) il cui progetto è in fase di svolgimento.
L'arch. Poli dice che stanno provvedendo a montare le mappe catastali sui voli aereofotogrammetrici in modo da avere un'indicazione abbastanza precisa su quali aree devono progettare gli interventi. Inoltre si dice rammaricato dell'assenza delle Ferrovie Nord in quanto parte del progetto della pista ciclabile passa in fregio alla ferrovia e sarebbe stato utile avere un confronto.
Inoltre, stabilisce per i primi di ottobre la data per cui presenterà una bozza del progetto preliminare di che trattasi sulla base del quale si procederà mediante una "progettazione partecipata" coinvolgendo e confrontandosi con le Amministrazioni comunali sulle quali ricadono i singoli interventi.

Terminata questa prima fase il dr. Zanotti entra nel nocciolo della questione di questo incontro invitando i Comuni a presentare le proprie osservazioni e/o chiarimenti e/o integrazioni al progetto conclusivo del PIA.

Sale Marasino

Il Sindaco, coadiuvato dall'Ass. Mazzucchelli, esprime delle perplessità sul numero di parcheggi previsto nell'ambito 3, in relazione soprattutto alla disponibilità di area.
Inoltre chiede per l'Ambito 4, relativo al porto commerciale, dei chiarimenti riguardo al numero dei parcheggi indicati in relazione all'estensione dell'area, nonché alle superfici indicate dai box interrati. In particolare chiede, quindi, all'arch. Poli di essere un poco più vaghi senza entrare troppo nello specifico su questi dati sensibili che potrebbero vincolare il Comune di Sale Marasino, visto che lo strumento PIA diventerà attuativo cogente per il Comune.
I progettisti rispondono che le specifiche volevano essere solo un indicazione per dare un numero e che , comunque, il tutto verrà modificato senza entrare nel particolare.

Sulzano

Il Sindaco chiede di togliere il vincolo edificatorio sull'area Bredina-Palafitte dell'Ambito 6 in quanto nel futuro non vuole privarsi del fatto che in quella zona potrebbe sorgere un chiosco, ad esempio, o comunque qualcosa di interessante per il Comune.
I progettisti rispondono che la modifica sarà apportata.

Marone

L'Assessore dà il formale assenso al progetto senza porre prescrizioni particolari.

A questo punto inizia una discussione che vede partecipe soprattutto il Sindaco di Monte Isola, sostenuto dal Presidente del Consorzio Navigazione sig. Ziliani.

Il Sindaco di Monte Isola afferma che il suo interesse è rivolto solo alla creazione di parcheggi per i Montisolani sul territorio di Sale Marasino e Sulzano.

Il Sindaco di Sulzano risponde di non volere realizzare parcheggi per i residenti sul porto di Sulzano (comunque dice che 100 sono troppi), ma, box interrati e parcheggi soprattutto per il turismo domenicale. Inoltre ribadisce che l'obbiettivo primario deve essere la realizzazione di parcheggi per i bus che attualmente non sanno dove andare appena arrivano a Sulzano.
Poi, rivolgendosi al Sindaco di Monte Isola, dice che il Comune di Sulzano ha ancora 30-40 box liberi che i residenti a Monte Isola non vogliono e quindi chiede il motivo per il quale dovrebbero costruirne altri.

Il Sindaco di Monte Isola risponde, a sua volta, che i box sono troppo lontani dall'imbarcadero e costano troppo. Inoltre afferma che l'intervento deve essere realizzato anche in previsione futura visto che a Monte Isola ogni anno ci sono circa 30 macchine in più. Infine, scendendo in compromesso, chiede almeno 70 parcheggi per i residenti di Monte Isola (invece che 100 n.d.r.) sul territorio di Sulzano e/o Sale Marasino

Interviene l'arch. Acuto, per placare gli animi, dicendo che l'operazione del privato con realizzazione di soli box non è di interesse per il PIA. Inoltre afferma che a Sulzano non ci sta tutto e apre il discorso del porto commerciale su Sale Marasino.
Ribadisce che il Comune di Sale Marasino si sta facendo carico di un peso territoriale considerevole col porto commerciale in quanto, per la prima volta, mette in discussione un'area a verde privata trasformandola in parcheggi pubblici che prevedono di decongestonare il traffico su Sale Marasino e Sulzano, oltre che mettere a disposizione di Monte Isola dei box industriali.
Interviene, a questo punto, l'Ass. Tocchella della Comunità Montana per rimarcare il fatto che se non va in porto questo PIA si perde una grossa occasione, soprattutto perché Sale Marasino sta facendo un grosso sacrificio. Invita Monte Isola a capire che c'è un limite a tutto e se non va in porto il PIA avrà delle ripercussioni anche il progetto di riqualificazione della SPBS510 litoranea in corso d'esecuzione.

Il Sindaco di Monte Isola, quindi, ricorda che il discorso del PIA si è avviato per ovviare al problema dei parcheggi per l'isola sul porto commerciale e ribadisce la sua richiesta di almeno 70 posti auto per residenti.
Dichiara, quindi, che sottoporrà nuovamente in Giunta il problema e che si riserva di far conoscere entro breve tempo se il progetto, così come formulato possa essere accettato o meno da parte del Comune nell'interesse dei propri concittadini.

Di risposta i Sindaci di Sulzano e Sale Marasino sembrano essere concordi nel fatto che non è giustificabile realizzare 70-100 parcheggi per i Montisolani sul loro territorio.

L'arch. Acuto ribadisce che l'obbiettivo del PIA è stato sempre quello di venire incontro ad un esigenza di pubblico interesse, con la creazione di box commerciali/magazzino, e non privato come potrebbe essere quella della creazione di 100 box privati.
Inoltre pone a livello urbanistico dei paletti affermando che è una contraddizione trasformare un'area a verde privato (quella del porto commerciale n.d.r.) in area a box privati in quanto risulterebbe insostenibile tecnicamente la variante al PRG.

Terminata questa fase di accesa discussione prende la parola il Sig. Ziliani del Consorzio Navigazione (vice Sindaco di Monte Isola n.d.r.) facendo notare ai progettisti che nel PIA non è previsto il parcheggio per ciclomotori in Carzano che verrebbe utile qualora si rafforzasse l'idea di potenziare la linea Carzano-Sale Marasino in funzione dei nuovi box per Monte Isola sul territorio di Sale Marasino.

I progettisti ammettono che è stata una dimenticanza e che provvederanno a stabilire un'area apposita per quanto richiesto.

A questo punto del dibattito vengono chiamati ad esprimersi gli enti finanziatori del progetto (BIM, Consorzio Laghi, Consorzio Tutela Ambientale e Ferrovie nord n.d.r.).

Tralasciate le Ferrovie Nord assenti, tutti e 3 gli enti danno il tacito assenso al PIA, il Consorzio Tutela chiede anch'esso, come il Sindaco di Sulzano in precedenza, l'eliminazione del vincolo di inedificabilità a lago in Marone nell'Ambito 2 e riceve risposta affermativa dai progettisti.

Infine il Sig. Ziliani del Consorzio Navigazione invita i progettisti a prendere in considerazione il cambiamento di tutte le tratte di navigazione, facendo presente che risulta molto più facile e motivato cambiare la tratta dei pendolari rispetto a quella turistica.
L'arch. Poli risponde che sarà chiesto un incontro verso fine Ottobre con il Consorzio Navigazione in fase progettuale avanzata.

In conclusione:

- si deve attendere la decisione del Comune di Monte Isola senza la quale, ovviamente, il progetto perde di significato;
- si prende atto delle osservazioni e delle richieste di modifica formulate dai Comuni di Sulzano, Monte Isola e Consorzio Tutela relativamente ad alcuni aspetti marginali del progetto, seppur significativi per gli enti in questione e per i quali i progettisti assumono l'impegno di rielaborarli in accordo con gli uffici tecnici dei Comuni;
- si sollecitano i progettisti a fare avere copia della bozza di deliberazione che ogni Comune deve approvare.

Avendo i presenti null'altro da aggiungere, la seduta iniziata alle ore 18,00 termina alle ore 20,40.

IL VERBALIZZANTE
(ing. Giuseppe Florio)