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

# Documento strategico per il piano integrato d'area del Medio Lago

## Elementi per una discussione

Gennaio 2005

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

# Documento strategico per il piano integrato d'area del Medio Lago

## Elementi per una discussione

Primo rapporto

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

Gennaio 2005 – REV. 2

# Indice

**1 METODO E COLLOCAZIONE DEL PIDA....4**

**2 CINQUE COSE DA NON FARE E CINQUE COSE DA FARE....6**

**3 INDAGINI SULLO STATO DEL TERRITORIO....7**

3.1 GEOGRAFIA AMMINISTRATIVA E POLITICHE....7
*3.1.1 Indicazioni del PTCP....7*
*3.1.2 Il Piano di pluriennale di sviluppo socio economico della Comunità Montana....10*
*3.1.3 Il Programma Integrato di Sviluppo Locale....12*
*3.1.4 Un antecedente: il Progetto integrato per l'accessibilità del Medio Lago (1999)....17*
3.2 GEOGRAFIA INSEDIATIVA (PALINSESTO STRUTTURALE)....25
*3.2.1 Principali indicatori macrourbanistici (prime note)....25*
*3.2.2 Indicatori del settore turistico.....27*
3.3 AGGIORNAMENTO DEI DATI DI TRAFFICO....31

**4 CONTENUTI DEL PIDA....34**

4.1 UNA NUOVA IDENTITÀ COME CHIAVE DEL PIANO E DELLE SUE POLITICHE....34
4.2 LINEE GUIDA PER LA DISCUSSIONE....34
*4.2.1 Quale vocazione produttiva?....34*
*4.2.2 Quali infrastrutture ed accessibilità?....36*
*4.2.3 Quale carico insediativo?....37*
*4.2.4 Quale livello qualitativo dei servizi alla collettività?....38*
*4.2.5 Quale grado di conservazione e tutela del paesaggio?....39*
4.3 GLI ASSI DI INTERVENTO....40
*4.3.1 La carta delle risorse e delle potenzialità....40*
*4.3.2 Primo schema delle politiche di intervento....40*
4.4 LE AZIONI....43
*4.4.1 Azioni amministrative immediate (0-3 mesi)....43*
*4.4.2 Azioni amministrative successive (3-6 mesi)....43*

# 1 Metodo e collocazione del PIdA

Il P.T.C.P. prevede per talune aree e/o problematiche particolari del territorio provinciale l'istituto del progetto strategico (art. 16 delle NTA). Tale progetto é finalizzato a dettagliare gli scenari di tipo territoriale, economico ed ambientale-paesistico, nonché le conseguenti strategie, su cui impostare l'attività di concertazione fra enti locali e provincia e finalizzata a definire scelte di tipo infrastrutturale od insediative di chiara valenza esogena.
Il P.T.C.P approvato in data 3-11-2003 con DCP n.41, individua fra gli altri anche il "Piano Integrato d'area del medio Sebino Orientale" come progetto strategico finalizzato alla soluzione dei problemi complessivi di accessibilità e di rilancio turistico dei comuni di Marone, Monte Isola, Sale Marasino e Sulzano.

Nell'ambito della elaborazione dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali – con riferimento alle diverse realtà lombarde – si è confermata l'efficacia di una peculiare articolazione degli indirizzi della pianificazione sulla base delle problematiche e/o delle vocazioni territoriali d'area. Ciò sia nello stesso percorso di elaborazione mediante l'attivazione di "Tavoli interistituzionali", sia nella predisposizione di specifiche linee di orientamento strategico, capaci di restituire un' "immagine condivisa" del territorio.
Sul piano metodologico, si è riscontrato che le prime operazioni necessarie possono essere utilmente intese come una vera propria "agenda" – piano di lavoro – in grado di attivare e mettere in relazione gli attori del contesto di riferimento.
Il "documento strategico" del PIdA rappresenta un passaggio importante di tale percorso.

E' utile ricordare che il concetto di pianificazione strategica viene da una lunga tradizione della pianificazione anglosassone, in particolare relativa alla scala regionale (Regional Planning Guidance – RPG). Il draft structure plan non essendo un piano con cogenza territoriale diretta (vincoli), contiene le linee guida di largo respiro a cui deve ispirarsi la pianificazione tradizionale. In questo contesto, elementi chiave del piano divengono:

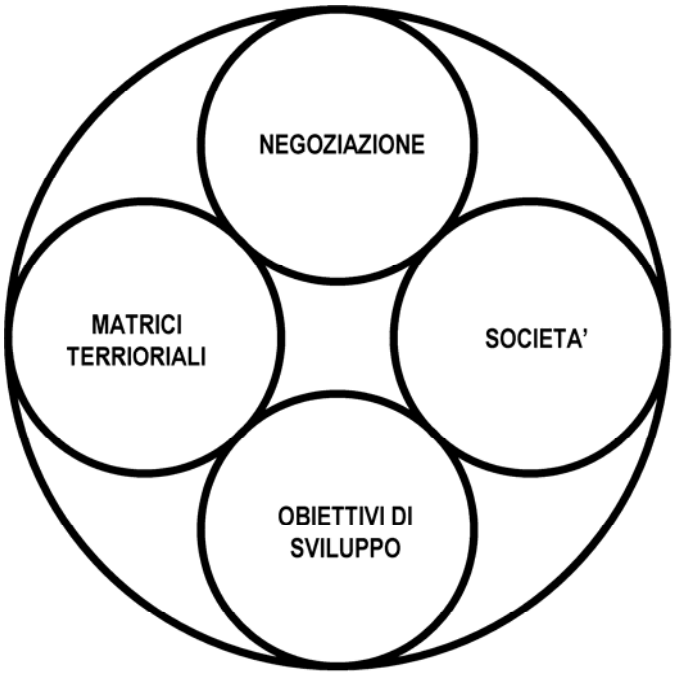
- la definizione di una visione generale e di lungo periodo;
- l'identificazione dei principi chiave dello sviluppo;
- la formulazione di un "diagramma chiave" come rappresentazione territoriale di riferimento;
- il processo partecipativo e di condivisione degli obiettivi.

Il termine "strategico" rimanda ad una precisa connotazione del termine, che ci avvicina alle tematiche delle pratiche negoziali o, come si usa dir, della "governance".
Il piano strategico non è inteso semplicemente come un piano dove si identificano gli obiettivi principali – o in altri termini "strutturali" – per un territorio, ma diviene soprattutto la implementazione di un processo partecipativo, vale a dire la definizione di un "metodo di decisione collettiva"; è dunque un percorso di complesso ed articolato di iterazione tra attori pubblici e privati.
La corrente definizione di pianificazione strategica viene così formulata "una disciplina che addestra all'impiego di metodi mirati a migliorare la razionalità delle decisioni (o delle azioni) nella gestione sistematica ed integrata degli affari pubblici".
Tuttavia, si possono richiamare alcune questioni attualmente oggetto di dibattito e di approfondimento teorico:

- il pano strategico non può e non deve essere espressione di una "pianificazione indicativa" o generica, basata su petizioni di principio di carattere generale;
- il piano strategico non può e non deve coincidere con un programma amministrativo di una sola istituzione, né di una amministrazione *pro tempore*; non è dunque un programma elettorale;
- il piano strategico non può e non deve essere la sommatoria delle mediazioni possibili tra attori.

In particolare, quest'ultimo tema merita una precisazione, poiché in campo territoriale, la specifica dimensione "fisica" obbliga ad un continuo confronto con una dimensione "strutturale" che è quella propria dell'insediamento, costituita dalle matrici storico-culturali e dalla convergenza dei fattori naturali originali.

Si ricordi la fondamentale definizione dello storico Ferdinand Braudel: “Per “struttura”, gli osservatori della realtà sociale intendono un’organizzazione, una coerenza, dei rapporti piuttosto stabili tra realtà e masse sociali. Per noi storici, una struttura è senza dubbio connessione, architettura, ma più ancora una realtà che il tempo stenta a logorare e che porta con sé molto a lungo. Talune strutture, vivono a lungo, diventano elementi stabili per un’infinità di generazioni: esse ingombrano la storia, ne impacciano, e quindi ne determinano il corso”[1].
Dunque, se le indagini sulle politiche e sulle forme istituzionali rappresentano lo sfondo di prioritaria definizione per correttamente collocare il piano integrato, un altrettanto importante riferimento è costituito dal “palinsesto” dalla sedimentazione storica di un contesto, quello lacuale, caratterizzato da una storica funzione di “cerniera” tra Valle e Franciacorta..
L’etimologia del termine aiuta a intendere appieno l’accezione con cui lo si vuole utilizzare in questa sede; dal greco παλιμπστοσ , composto dall’avverbio παλιν che significa “di nuovo” e πσαν che significa “raschiare”, letteralmente “raschiare, riscrivere”.
Tale azione è riferita alla cancellazione e riscrittura continua delle tavolette ricoperte di cera sulle quali gli studiosi hanno trovato più di uno strato di scrittura, in base agli usi successivi che ne sono stati fatti.
Analogamente per il territorio, e il paesaggio, la lenta riscrittura della storia, cancella soltanto superficialmente i segni profondi – di “lunga durata” – lasciando all’architetto-urbanista il difficile compito di una lettura *in filigrana* della sua originalità.
In conclusione, si ritiene che il termine “strategico” possa e debba essere declinato su una più ampia gamma di significati che sappiano istituire un continuo confronto dialettico tra istanze di traformazione e coscienza della società del proprio destino.




**PIANIFICAZIONE STRATEGICA**

[1] Cfr. F. Braudel, *Storia e scienze dell’uomo. La lunga durata* (1958), in F. Braudel, *Scritti sulla storia,* Milano 1969, p. 65

## 2 Cinque cose da non fare e cinque cose da fare

La costruzione del PIdA si qualifica come operazione:

- complessa (perché aggrega diversi livelli istituzionali),
- negoziale (perché si fonda su un percorso di condivisione degli obiettivi),
- innovativa (perché non è codificata da obblighi normativi e procedurali).

Riassumiamo alcuni criteri alla base del PIdA in forma di slogan schematici.

Si può affermare che **non si dovrebbe**:

1. Considerare il PdA uno strumento tradizionale di pianificazione ovvero come un PRG allargato;
2. Assecondare logiche legate ai confini amministrativi;
3. Trasformare il metodo in contenuto ovvero ragionare solo sui processi senza definire gli "investimenti";
4. Escludere dalle arene i nuovi soggetti delle filiere istituzionali e non: per es. autonomie funzionali, enti bancari; associazionismo;
5. Cadere nella "retorica dello sviluppo locale" tralasciando i necessari legami con le strategie di scala vasta.

Si può affermare che **si dovrebbe**:

1. Connotare territorialmente (contestualizzare) le scelte;
2. Proporre scenari o meglio "quadri di coerenza" futuri verificati e condivisi;
3. Attivare politiche d'area sulla base di aggregazioni di interessi già presenti sul territorio;
4. Selezionale (solo) alcune priorità di programmazione che saldano interessi e soggetti diversi;
5. Favorire processi di partecipazione senza abdicare ad un ruolo innovativo di indirizzo.

# 3 Indagini sullo stato del territorio

## 3.1 Geografia amministrativa e politiche

Il PIdA del Medio Lago, attualmente formato dai Comuni di Marone, Monte Isola, Sale Marasino, Sulzano, nell'ambito della Comunità Montana del Sebino Bresciano (formata dai Comuni di Iseo, Marone, Monte Isola, Ponticelli Brusati, Ome, Bisogne, Sale Marasino, Sultano, Zone), si colloca nello scenario istituzionale prefigurato:

- dal Piano di Coordinamento Territoriale Provinciale, DCC n. 41 del 3-11-2003;
- dal Piano di pluriennale di sviluppo socio economico della Comunità Montana (PSSE, approvato dalla CM con DA n. 4 del 5-2-2001 e dalla Provincia con DCC n. 26 del 4-6-2001);
- dalla proposta di Programma Integrato di Sviluppo Locale (PISL), DCC n. 141 del 8-4-2003.

A titolo esemplificativo (cfr. pagina successiva) è stata redatta una immagine nella quale sono stati sovrapposti i confini riguardanti consorzi, aziende consortili, società (pubbliche o miste) che svolgono funzioni istituzionali o gestiscono servizi pubblici.
In ordine sono:

- PISL (Progetto Integrato di Sviluppo Locale)
- Comunità Montane
- Distretti Industriali
- ASL (Aziende Sanitarie Locali)
- Ecogas
- B.I.M.
- COGEME
- Parchi

Ciò che emerge con una certa evidenza è una "geografia variabile" delle politiche territoriali, una immagine in cui centri di interesse appartengono alla Valle Canonica piuttosto che alla Franciacorta, lasciando al Medio Lago una posizione secondaria, non adeguatamente "rappresentata" sul piano istituzionale.

### *3.1.1 Indicazioni del PTCP*

Nei fascicoli istruttori del PTCP si legge: **il Piano integrato d'area del Medio Sebino orientale**
Nell'ambito dell'elaborazione dei Progetti Strategici del PTCP – con riferimento al bacino dell'Oglio ed allo sviluppo integrato della montagna- il caso del Medio Sebino bresciano si presenta come decisamente interessante sia per le implicazioni di ricerca che per le politiche attivabili.
Infatti, tale realtà, pur geograficamente ben identificabile tra la Franciacorta e la Valle Camonica, potrebbe meglio "riconoscersi" trovando identità propria e dunque meglio relazionarsi alle politiche delle are e contermini, nonché alle realtà lacuali.
In quest'ottica, la centralità della programmazione turistica e della tutela ambientale potrà essere approfondita su un "terreno comune" metodologico e propositivo.
Per altro verso, il riassetto della rete stradale primaria, con la prossima apertura della Sebina Orientale, indurrà un elemento di "discontinuità storica", destinato a rivoluzionare le prospettive d'uso e di fruizione del territorio sia sul piano viabilistico, con la facilitazione delle relazioni a scala vasta, sia sul piano urbanistico, con la straordinaria valorizzazione delle località costiere.
In sostanza, il tema della *"lacualità "* – senza cadere in definizioni di genere – potrà sostanziarsi come ricerca delle integrazioni, delle sinergie, delle opportunità tra sviluppo della navigazione, del diporto ovvero delle attività del tempo libero, con le "economie di valle" dell'agriturismo e con l'utilizzo delle malghe comunali, nonché della "cultura materiale" e dell'escursionismo. In questo contesto, le iniziative degli enti locali decentrati (Comuni e Comunità Montana) dovranno trovare una collocazione coerente e, allo stesso

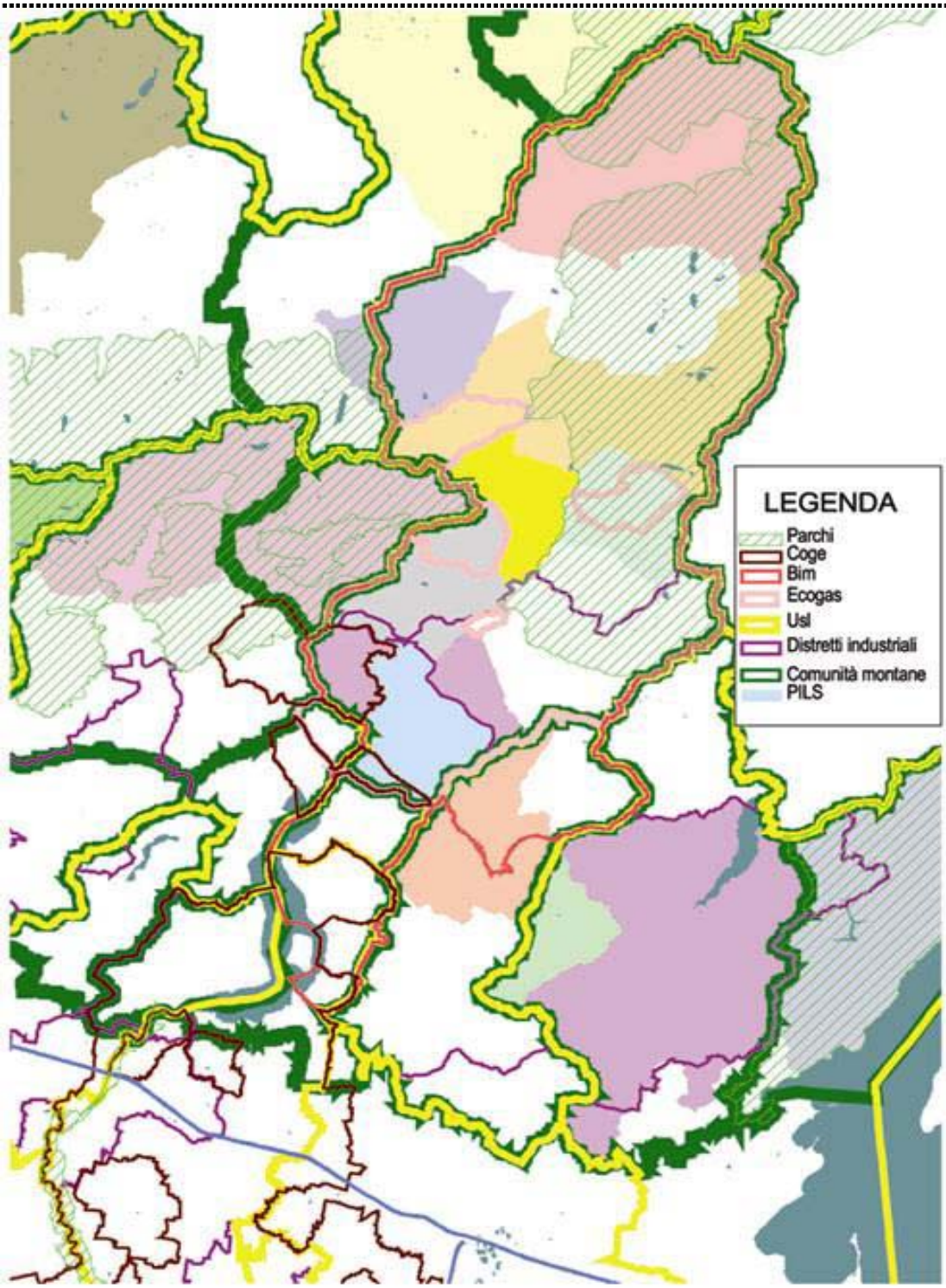



*Figura. 1 – La geografia istituzionale e delle autonomie funzionali: dov'è il Medio Lago?*

tempo, produrre quel “materiale di base” (ci riferiamo a progetti e iniziative allo studio, come ad esempio: la ristrutturazione del complesso industriale ex Cittadini, la riqualificazione del porto commerciale del medio lago e il potenziamento del porto commerciale di Monteisola) indispensabile per trasformare il territorio in “oggetto collettivo”.

Per altro verso, competenza specifica del PTCP riguarda la componente paesistica. Il fatto che il PTCP classifichi il lavoro in oggetto come progetto strategico d'interesse provinciale (cfr. art.16 delle NTA), non è conseguenza solo delle tematiche di settore specifico che sono sottese, ma è perchè considera il progetto di assoluta rilevanza anche per le ricadute di tutela e valorizzazione in ambito paesistico, possibili solo con un coordinamento dei diversi contributi.

L'analisi paesitica e la redazione di un piano paesistico comunale derivano oltreché dall'art. 24 e 30 del P.T.P.R. soprattutto dall'art. 84 delle NTA del PTCP; il criterio che quest'ultimo introduce non è più quello di una semplice verifica degli effetti paesistici delle proposte di trasformazione, bensì di una verifica preliminare per evidenziare, un po' come si fa per gli studi geologici, la "vocazione dei suoli" dal punto di vista paesistico.
Riferire questo lavoro non solo ad un singolo territorio comunale, bensì ad ambiti caratterizzati da importanti tratti identificativi comuni, consente, accanto ad una elaborazione piu' completa, una miglior valutazione e valorizzazione degli elementi sovracomunali.

### *3.1.2 Il Piano di pluriennale di sviluppo socio economico della Comunità Montana*

Il PSSE della Comunità Montana ha invece carattere sostanzialmente compilativo e per finalità e competenze propone un quadro riepilogativo delle proposte e piani maturati negli ultimi 10 anni[2]: sono individuati 8 categorie di finalità/obiettivi/interventi, così riassumibili:

A) Riequilibrio economico - occupazionale del sistema territoriale

L'area di Pisogne può costituire l'elemento di cerniera tra il territorio Sebino e la Valle Camonica, se verranno valorizzate le potenzialità derivanti dalla disponibilità di aree dismesse e di personale qualificato. La nuova 510 costituisce un fattore determinante per superare gli elementi ostativi alla localizzazione di attività produttive derivanti dai tempi/costi di collegamento con il capoluogo e con il sistema di viabilità primaria regionale.

La disponibilità di insediamenti industriali dismessi rappresenta una potenzialità per lo sviluppo delle possibilità occupazionali nell'area, che occorrerà integrare con attività di formazione professionale rispondenti alle esigenze del mercato del lavoro e con servizi di supporto al sistema delle imprese.

B) Tutela e valorizzazione dell'area interna

Difendere l'area interna significa sostenere l'agricoltura di montagna, intervenire per la valorizzazione del patrimonio forestale e promuovere un turismo ecologico, oltre ad assicurare la protezione dai fenomeni di dissesto idro - geologico che sono, peraltro, finalizzati più in generale alla difesa dell'intero patrimonio ambientale.

Il sostegno alla zootecnia di montagna non deve, peraltro, avere una forma assistenzialistica, ma deve essere finalizzato alla qualificazione della produzione e della professionalità, all'attivazione di forme di cooperazione che consentano anche il miglioramento della qualità della vita degli operatori e delle loro famiglie. L'integrazione tra attività agricole e azioni di tutela della forestazione può consentire integrazioni del reddito e miglioramento della manutenzione del territorio.

C) Tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale

In un territorio di eccezionale pregio questa finalità assume un valore primario. Il primo livello di intervento è rappresentato dal completamento delle azioni già intraprese per la tutela delle acque, per la difesa delle Riserve naturali e per la protezione dell'ambiente.

Il completamento della nuova 510 deve essere integrato da un intervento di riqualificazione della sede storica, trasformandola in un viale urbano nelle aree di attraversamento dei centri storici, dalla realizzazione di percorsi ciclabili, recuperando la sede attuale o i percorsi storici (Vello - Toline).

Un piano di intervento per la valorizzazione del paesaggio e del territorio, con interventi basati su tecniche tradizionali o afferenti all'ingegneria naturalistica, può coinvolgere gli imprenditori agricoli consentendo loro di beneficiare dei finanziamenti previsti dal Piano di Sviluppo Rurale regionale.

Anche negli interventi per la sistemazione e la difesa idrogeologica si dovranno adottare le metodologie proprie dell'ingegneria naturalistica che, oltre alla prevenzione del dissesto, dispone anche di una valenza ecologica o paesaggistico - ambientale.

D) Un'azione organica per il turismo

Il turismo rappresenta nel Sebino il settore strategico per uno sviluppo compatibile con l'equilibrio ambientale. Nella fascia lacuale l'aumento della qualità urbana conseguente alla eliminazione del traffico

---

[2] In Premessa si legge: "La redazione del piano, oltre ad avere come base di riferimento i documenti di pianificazione generale elaborati dalla Comunità - il P.S.S.E. e gli studi per la stesura del Piano-, dispone del supporto di diversi documenti di studio e di progettazione prodotti con finalità diverse: lo studio sull'*accessibilità del medio lago*; il Progetto pilota per lo sviluppo dell'*attività agrituristica* ; la proposta di "*Piano Territoriale di Coordinamento*" provinciale; i piani comunali di assestamento forestale; il "Censimento dei siti industriali dismessi e delle aree produttive" (Secas 1995); la proposta di individuazione delle zone che presentano maggiori svantaggi naturali e socio - economici; il programma preliminare di *sviluppo territoriale dell'entroterra iseano* (Comuni di Iseo e Sulzano; Provincia di Brescia); il progetto strategico regionale *"I luoghi della tradizione e del lavoro*" per Monte Isola; le proposte del comune di Monte Isola per il piano di sviluppo della Comunità montana; il progetto di prefattibilità urbanistica del complesso ex Cittadini e villa Vismara a Marone.

Inoltre il supporto informativo e statistico offerto dalla Camera di Commercio di Brescia, i Censimenti dell'agricoltura, della popolazione, dal Censimento intermedio dell'industria 1996 dell'industria hanno consentito di disporre di una consistente base conoscitiva di partenza per l'analisi preliminare.

Infine l'analisi ha utilizzato i dati ottenuti da una apposita rilevazione condotta con un questionario a scala comunale ed è stata integrata con una serie di incontri con gli operatori di diversi settori".

veicolare in transito potrà consentire di diffondere maggiormente la presenza dei flussi turistici. Il valore aggiunto del settore nel sistema economico locale appare, comunque, suscettibile di un sostanziale incremento che può essere ottenuto con un'azione organica di promozione, sostegno agli operatori del settore, potenziamento delle strutture ricettive ed extra- ricettive.
Un coordinamento delle iniziative, sia per gli eventi che per la promozione, anche nell'utilizzo di Internet e delle sue applicazioni, potrà evitare spreco di risorse e rafforzamento del potenziale di richiamo.
E) Promozione di un rapporto sinergico con le aree contermini
Una politica di sviluppo del territorio non deve trovare un ostacolo nelle divisioni amministrative esistenti tra le province, tra le Comunità montane e tra Comunità montana e Franciacorta. E' necessario valorizzare le sinergie che possono derivare
da un'azione unitaria che persegua le finalità di comune interesse e dal miglioramento del sistema di raccordi intervallivi.
F) Un progetto integrato trasportistico e urbanistico per le infrastrutture storiche del Sebino
La realizzazione della nuova SS 510 rappresenta una grande opportunità, oltre che per la riqualificazione dei tessuti urbani del Sebino, anche per il potenziamento delle altre modalità di trasporto.
La congestione e la inadeguatezza attuale dei servizi sono uno dei punti di debolezza del territorio, che, oltre a rendere difficile la mobilità dei residenti, lo rende poco concorrenziale rispetto alla domanda insediativa più qualificata. Oltre alla riqualificazione dell'asse storico della SS 510, occorre ora puntare ad un progetto complessivo che preveda:
il potenziamento della linea ferroviaria e la sua messa in sicurezza;
l'integrazione ferro-gomma, in modo da servire anche le aree che non hanno accessibilità diretta alle stazioni con la messa a disposizione di aree di interscambio con l'auto privata e con l'adozione di servizi non convenzionale (a chiamata);
il potenziamento del servizio di navigazione del lago, aumentando e attrezzando le banchine di partenza e di approdo;
la ricucitura e la valorizzazione delle aree demaniali di costa, per la creazione di percorsi ciclopedonali di lungolago;
lo sviluppo di polarità accessibili con il trasporto pubblico, per attrezzature di servizio, ricreative e culturali.
G) Miglioramento della qualità della vita
Il piano deve porsi come finalità il consolidamento del rapporto fra i residenti e la realtà in cui vivono, il contrasto delle situazioni di marginalizzazione, la crescita del livello scolastico e culturale.
Concorrono a perseguire tale finalità gli interventi nei campi dei servizi alla persona, delle attività culturali e ricreative, della qualificazione ambientale ed urbana. L'assenza di alcuni servizi (asili nido, musei...), le carenze di altri nella loro articolazione funzionale, nella dotazione rispetto a standard quantitativi e di qualità strutturale e funzionale richiedono un impegno complessivo delle amministrazioni comunali e provinciale, ma anche della Comunità montana che può promuovere l'esercizio associato per la gestione di taluni servizi.
Rientrano, fra questi, gli interventi per la realizzazione delle strutture sociali per gli anziani e per i giovani, finalizzate a favorirne la permanenza nel luogo di residenza, previste dalla L.97.
H) Un più elevato livello di efficienza ed efficacia amministrativa
Tutte le normative più recenti per gli enti locali evidenziano il ruolo delle Comunità Montane per l'esercizio associato di funzioni e di servizi, al fine di assicurare più elevati livelli di efficienza nella loro gestione, assicurando anche forme di contribuzione per tali attività. Tale ruolo deve essere sviluppato, in particolare, per gli interventi di scala sovracomunale e per i servizi e le funzioni di livello comunale nei confronti delle amministrazioni che non dispongono delle dimensioni adeguate per garantire la validità del servizio. Inoltre un servizio rivolto ad un bacino di utenza più ampio di quello comunale, dotato di strutture più solide può anche consentire di sviluppare ruoli diversi: così lo sportello per le imprese può aprirsi a tutti i settori economici e diventare struttura attiva per la promozione del territorio.
Le nuove tecnologie informatiche e le reti Internet rendono possibili livelli nuovi e ben più elevati di efficacia nella gestione dei servizi, nella comunicazione, nella promozione del territorio, ma richiedono anche un'impostazione a scala adeguata per evitare dispersione di risorse.

Ognuna delle finalità individuate determina una linea d'azione che si articola in obiettivi ed interventi.

Nella fase di definizione degli obiettivi del piano e degli interventi necessari per il loro conseguimento assumono un ruolo primario le indicazioni raccolte negli incontri con la realtà economica e sociale e gli indirizzi che verranno espressi dagli organismi politici.
Le possibilità di conseguimento degli obiettivi sono connesse al diverso livello di autonomia e di responsabilità della Comunità montana nelle decisioni relative agli interventi da compiere e nel reperimento delle risorse finanziarie necessarie.
Il conseguimento degli obiettivi è affidato ad una sequenza di interventi che hanno caratteristiche diverse, comprendendo:

- interventi diretti: tutte le azioni che comportano una responsabilità specifica, per competenza istituzionale o delegata, della Comunità Montana nella fase di decisione, progettazione, realizzazione e/o gestione di un'opera o di un servizio;
- interventi di sostegno ad iniziative ed attività rispondenti alle finalità del P.S.S.E., di competenza di altri enti, pubblici o privati, che richiedono un supporto non solo a carattere contributivo diretto, ma anche sotto forma di intervento promozionale, di informazione, di intervento per gli atti amministrativi, di assistenza tecnica;
- interventi di sollecitazione o coordinamento che non comportano impegni finanziari, se non eventualmente nella misura limitata delle spese per il funzionamento di organismi collegiali. Il coordinamento delle iniziative, la promozione di rapporti sinergici fra gli operatori o fra gli enti locali rappresenta un campo di intervento congeniale al ruolo istituzionale della Comunità montana, idoneo a farne un punto di riferimento per una molteplicità di interventi, fra i quali anche le azioni di pressione sui livelli di governo superiori per il conseguimento di determinati obiettivi ;
- piani settoriali che rappresentano un'articolazione del piano socioeconomico in quanto derivano dalle finalità e dagli obiettivi in esso definiti, ma che sono elaborati separatamente;
- progetti intesi come definizione complessiva di un sistema unitariamente concepito e rispondente a finalità determinate, in un'accezione che è, quindi, antecedente la progettazione tecnica delle opere.
- accordi di programma, secondo quanto previsto dalla l.r. 13/'93, per promuovere la realizzazione di interventi di competenza di altri enti, territoriali o settoriali. Comprendono anche i progetti pilota che possono essere proposti ai sensi dell'art. 49 della l.r. 10/'98.

### *3.1.3 Il Programma Integrato di Sviluppo Locale*

Più composito il quadro restituito dalla proposta di PISL dell'aprile 2003; recepita dalla Regione Lombardia come proposta N. 27.
E' evidente che il contesto della proposta di legge aderendo ai requisiti del bando ha obbligato ad una certa "sovrapposizione" e "ripetizione" dei contenuti generali, evidenziando altresì una prevalenza dei contesti vallivi con un'immagine territoriale maggiormente consolidata (e del resto, appartenenti alle aree Obiettivo 2).
Si nota – si intenda questa osservazione, non come rilievo alla impostazione prefissata del documento, quanto come constatazione ai fini del presente piano del Medio Lago – una netta "giustapposizione" delle tematiche del Medio Lago al più organico insieme di proposte riguardanti appunto la Valle Canonica.
Le strategie riconducibili ai requisiti del PISL, sono articolate in 5 obiettivi generali:

1. Rieguilibrio economico - occupazionale del sistema territoriale

L'area di Pisogne può costituire l'elemento di cerniera tra il territorio Sebino e la Valle Camonica, se verranno valorizzate le potenzialità derivanti dalla disponibilità di aree dismesse e di personale qualificato. La nuova 510 costituisce un fattore determinante per superare gli elementi ostativi alla localizzazione di attività produttive derivanti dai tempi/costi di collegamento con il capoluogo e con il sistema di viabilità primaria regionale. La disponibilità di insediamenti industriali dismessi rappresenta una potenzialità per lo sviluppo delle possibilità occupazionali nell'area, che occorrerà integrare con attività di formazione professionale rispondenti alle esigenze del mercato del lavoro e con servizi di supporto al sistema delle imprese.

2. Miglioramento della qualità della vita
Il piano deve porsi come finalità il consolidamento del rapporto fra i residenti e la realtà in cui vivono, il contrasto delle situazioni di marginalizzazione, la crescita del livello scolastico e culturale. Concorrono a perseguire tale finalità gli interventi nei campi dei servizi alla persona, delle attività culturali e ricreative, della qualificazione ambientale ed urbana.
L'assenza di alcuni servizi (asili nido, musei...), le carenze di altri nella loro articolazione funzionale, nella dotazione rispetto a standard quantitativi e di qualità strutturale e funzionale richiedono un impegno complessivo delle amministrazioni comunali e provinciale, ma anche della Comunità montana che può promuovere l'esercizio associato per la gestione di taluni servizi.
Rientrano, fra questi, gli interventi per la realizzazione delle strutture sociali per gli anziani e per i giovani, finalizzate a favorirne la permanenza nel luogo di residenza, previste dalla L.97.

3. Un più elevato livello di efficienza ed efficacia amministrativa
Tutte le normative più recenti per gli enti locali evidenziano il ruolo delle Comunità Montane per l'esercizio associato di funzioni e di servizi, al fine di assicurare più elevati livelli di efficienza nella loro gestione, assicurando anche forme di contribuzione per tali attività.
Tale ruolo deve essere sviluppato, in particolare, per gli interventi di scala sovracomunale e per i servizi e le funzioni di livello comunale nei confronti delle amministrazioni che non dispongono delle dimensioni adeguate per garantire la validità del servizio. Inoltre un servizio rivolto ad un bacino di utenza più ampio di quello comunale, dotato di strutture più solide può anche consentire di sviluppare ruoli diversi: così lo sportello per le imprese può aprirsi a tutti i settori economici e diventare struttura attiva per la promozione del territorio. Le nuove tecnologie informatiche e le reti Internet rendono possibili livelli nuovi e ben più elevati di efficacia nella gestione dei servizi, nella comunicazione, nella promozione del territorio, ma richiedono anche una impostazione a scala adeguata per evitare dispersione di risorse.

4. Un'azione organica per il turismo
Il turismo rappresenta nel Sebino il settore strategico per uno sviluppo compatibile con l'equilibrio ambientale. Nella fascia lacuale l'aumento della qualità urbana conseguente alla eliminazione del traffico veicolare in transito potrà consentire di diffondere maggiormente la presenza dei flussi turistici. Il valore aggiunto del settore nel sistema economico locale appare, comunque, suscettibile di un sostanziale incremento che può essere ottenuto con un'azione organica di promozione, sostegno agli operatori del settore, potenziamento delle strutture ricettive ed extra- ricettive.
Un coordinamento delle iniziative, sia per gli eventi che per la promozione, anche nell'utilizzo di Internet e delle sue applicazioni, potrà evitare spreco di risorse e rafforzamento del potenziale di richiamo.

5. Promozione di un rapporto sinergico con le aree contermini
Una politica di sviluppo del territorio non deve trovare un ostacolo nelle divisioni amministrative esistenti tra le province, tra le Comunità montane e tra Comunità montana e Franciacorta. E' necessario valorizzare le sinergie che possono derivare da un'azione unitaria che persegua le finalità di comune interesse e dal miglioramento del sistema di raccordi intervallivi.

All'interno del Programma Integrato di Sviluppo Locale, le strategie rappresentano un passaggio logico che ha il compito di collegare in una comune prospettiva la individuazione dei problemi e degli obiettivi generali con la proposizione di un primo quadro di indirizzi per le politiche del Piano stesso.
La strategia operativa che la Provincia e gli enti locali interessati intendono perseguire si basa su:

- Coordinamento delle attività pianificatorie esplicate dagli enti locali e delle attività dei soggetti coinvolti nelle trasformazioni territoriali;
- Concertazione fra soggetti e istituzioni per la definizione operativa e l'attuazione di politiche, programmi e progetti in attuazione degli obiettivi e degli indirizzi strategici contenuti nei PSSE;
- Promozione e incentivazione di accordi tra le amministrazioni per la messa a punto e l'attuazione di progetti comuni e di intese locali per la definizione e attuazione di progetti di sviluppo di ambiti territoriali, su questioni che per loro natura richiedono di essere affrontate e gestite in modo unitario.

- Integrazione nella pianificazione territoriale e nella programmazione socioeconomica delle politiche ai diversi livelli e degli strumenti attuativi (piani d'area, progetti operativi, patti territoriali, accordi di programma);
- Riequilibro nell'accessibilità fisica e alle informazioni, come condizione di base per lo sviluppo del territorio e nella distribuzione e fruizione dei servizi, secondo una struttura gerarchica che valorizzi le vocazioni e le specificità locali e il loro apporto in un'ottica di sistema;
- Potenziamento della rete infrastrutturale, per migliorare attraverso l'efficacia dei servizi a rete la funzionalità del territorio e dei servizi alle persone e alle imprese, per elevare il livello della qualità delle "condizioni d'ambiente" in cui si svolgono le traiettorie di sviluppo socioeconomico;
- Tutela degli ecosistemi soggetti a rischi di compromissione, delle acque superficiali e sotterranee da sprechi e rischi di inquinamento, dell'assetto idrogeologico nelle situazioni di equilibrio e dell'identità degli insediamenti, in particolare di origine storica.
- Valorizzazione dei beni ambientali, storici e culturali, per una loro conservazione attiva ed inserimento nel circuito delle risorse e attività di interesse economico e delle caratteristiche economico-produttive emergenti, per una crescita più sostenuta del sistema economico-territoriale
- Recupero delle situazioni ambientali compromesse, per un miglioramento significativo delle condizioni di degrado e rischio che penalizzano il territorio e l'economia locale e valorizzazione del patrimonio urbanistico ed edilizio dismesso, da considerare risorse economiche e culturali il cui migliore reimpiego è un dovere civile per l'intera comunità. Ed è in questo contesto che vanno lette le possibili azioni di riuso dei siti industriali dimessi o la cui dismissione per una rilocalizzazione territoriale più confacente alla naturale vocazione urbanistica dei siti. Così è per la ex Ols di Costa Volpino e Pisogne, ma così è anche per i siti dimessi di Artogne. Analogamente va valorizzata la vocazione turistico ricettiva termale di Darfo B.T. adottando gli opportuni provvedimenti per la eventuale delocalzizazione di attività non compatibili con questa attività.

Inoltre, nell'ambito dei lavori di elaborazione del Programma Integrato di Sviluppo Locale, sono stati perseguiti 2 obiettivi strettamente riferiti al ruolo di coordinamento della Provincia di Brescia:

1. la costruzione di un Programma che contenesse:
    - la definizione delle strategie di assetto e organizzazione del territorio e di tutela dell'ambiente e delle risorse;
    - il quadro delle politiche e degli interventi strategici di medio-lungo periodo sull'ambiente, sulle infrastrutture, sul sistema insediativo nelle componenti residenziali e di servizio e in quelle legate al sistema economico e produttivo;
    - il sistema dei vincoli associati alle strategie.

2. la costruzione di un sistema di conoscenze e valutazioni, che mettesse a disposizione dei soggetti interessati un sistema informativo in grado di:
    - inquadrare la pianificazione locale nel contesto della pianificazione intercomunale e intervallare;
    - fornire quadri aggiornati di conoscenze sui grandi sistemi di interesse del territorio: ambiente, sistema insediativo, mobilità, sistema produttivo, sistema storico-culturale e paesaggistico;
    - valutare in modo puntuale, attraverso indicatori, la qualità delle condizioni ambientali e socio-economiche del territorio;
    - valutare lo stato di attuazione delle politiche e degli interventi di interesse del territorio.

Sul piano istituzionale il P.I.S.L. intende individuare le politiche dì sviluppo e costruire attorno ad esse la convergenza ed il consenso della più vasta platea di attori sociali ed istituzionali, con l'obiettivo, successivo, di organizzare queste politiche, ricercando le risorse finanziarie, perfezionando la fattibilità e costruendo le condizioni gestionali per il loro successo.

Le azioni del Programma Integrato di Sviluppo Locale sono state strutturate in funzione di un sistema di obiettivi, dichiarando l'intenzionalità cui esse fanno riferimento.
Questo sistema di obiettivi potrà essere opportunamente articolato in 3 modalità di intervento:

- la prima corrisponde alla individuazione di alcune grandi finalità che interpretano e danno significato strategico alle politiche di Sviluppo;
- seconda coincide con l'individuazione di obiettivi veri e propri, che sono circostanziati tematicamente e geograficamente;
- la terza modalità, infine, da realizzarsi una volta approvato il Programma, sarà quella relativa all'attuazione dei progetti individuati, sulla base delle diverse procedure di ricognizione e di valutazione condotte dal Programma, come azioni concretamente praticabili, pur se giunte a diverso livello di maturità progettuale, per tradurre operativamente gli obiettivi individuati.

Le questioni emergenti che sono proposte, con generale condivisione di intenti, come linee guida di una strategia di sviluppo sostenibile sono rinconducibili a:

- esigenza di migliorare la qualità della vita per la popolazione residente nel sistema locale e la sua desiderabilità per i fruitori del sistema turistico ed ambientale;
- esigenza di garantire una elevata qualità dell'ambiente naturale e di quello antropizzato, attivando le azioni più opportune per la sua piena valorizzazione economica e sociale, intendendo la qualità dell'ambiente come condizione essenziale dello sviluppo economico e della qualità della vita;
- esigenza di aumentare la competitività del sistema economico locale nelle relazioni alla scala regionale e nel mercato globale.

Al primo tema**,** della qualità della vita, si possono ricondurre obiettivi quali:

- rafforzare e qualificare il sistema dei servizi come essenziale riferimento per la conservazione ed il recupero della insediabilità dello spazio rurale;
- promuovere iniziative di promozione culturale che valorizzino il patrimonio locale e migliorino la qualità del sistema formativo.

Al secondo tema**,** quello relativo alla qualità dell'ambiente, si possono ascrivere, tra altri, obiettivi come:

- assicurare adeguati livelli di manutenzione del territorio che ne conservino la desiderabilità ed il valore realizzando un efficace convergenza tra azioni pubbliche, comportamenti e culture delle comunità locali, sistemi innovativi;
- migliorare le condizioni di sicurezza del territorio, rimuovendo o mitigando i fattori di rischio e di degrado del sistema ambientale;

Al terzo tema, quello della competitività, possono invece essere ricondotti obiettivi del tipo:

- innovare la struttura economica del sistema locale individuando l'offerta ambientale come nuova occasione di valorizzazione della fruizione turistica e come occasione di crescita del sistema-economico;
- sostenere i livelli di specializzazione produttiva incentivando i processi di qualificazione imprenditoriale e i livelli formativi;
- migliorare la capacità di governo del sistema locale (governance) attraverso lo sviluppo dì azioni di cooperazione istituzionale, un miglior rapporto pubblico privato, il rafforzamento delle relazioni con i soggetti istituzionali esterni;
- favorire la costruzione di reti urbane e rurali che consentano al sistema locale, di partecipare ai processi di trasformazione territoriale di più vasto raggio.

Gli interventi programmati nell'ambito del P.I.S.L. — per quanto attiene alle Misure di cui all'Asse 1 - vedono il coinvolgimento delle forze economiche e produttive locali oltre che degli enti ed organismi pubblici chiamati a contribuire con il loro apporto diretto alla definizione delle linee di sviluppo con ricadute positive per l'occupazione e l'economia locali. In particolare si sono poste le condizioni per avviare un

proficuo confronto fra mondo del credito e mondo dell'associazionismo. I punti di confronto e di intesa riguardano essenzialmente:

- Attivazione di strumenti finanziari in grado di soddisfare le esigenze del tessuto produttivo locale e di sostenere gli investimenti.
- Attivazione di linee di credito a tasso convenzionato-agevolato assistite da garanzia sussidiaria da parte dei confidi locali nell'ambito delle vigenti convenzioni opportunamente estese nella portata e nelle condizioni;
- Attivazione di servizi di informazione capillare nei confronti degli operatori economici mediante strumenti di comunicazione disponibili presso i singoli sportelli degli istituti di credito e delle associazioni di categoria presenti sul territorio;
- Attivazione di iniziative formative per gli operatori degli istituti di credito e dei confidi al fine di realizzare un aggiornamento costante delle modalità di analisi e valutazione del rischio in relazione alla bancabilità delle operazioni oggetto di finanziamento.
- Attivazione di specifici interventi a favore dei piccoli esercizi commerciali marginali al fine di favorirne il consolidamento e il radicamento nel territorio.

Gli interventi proposti nell'ambito delle Misure di cui all'Asse 2 rispondono invece all'esigenza di offrire una serie di strumenti infrastrutturali in grado di determinare le condizioni per lo sviluppo della qualità della vita nel territorio considerato.
In particolare sono stati previsti investimenti nell'ambito delle Misure 2.1 recante "Sviluppo e qualificazione delle dotazioni infrastrutturali per la valorizzazione e la competitività del territorio" e 2.2 recante "Potenziamento e qualificazione delle dotazioni infrastrutturali per lo sviluppo del turismo". Sono state inoltre previste iniziative a valere sulle provvidenze di cui alla Misura 2.5 recante "Sviluppo delle competenze programmatorie degli enti locali" con l'obiettivo di fornire al territorio adeguate capacità programmatorie per avviare interventi specifici nel corso della durata di validità del DocUp. Per ciascuna delle iniziative previste dalle varie Misure è stata predisposta una scheda di sintesi che raccoglie le informazioni utili a inquadrare puntualmente i singoli interventi sia sotto il profilo economico, sia sotto il profilo della cantierabilità sia in relazione alle modalità e tempi di realizzazione.
Nello specifico degli interventi previsti ai sensi della Misura 2.1 si evidenzia la presenza di proposte distribuite sia sul territorio dei comuni in sostegno transitorio sia nei comuni non riconducibili alle aree obiettivo 2. Per quanto attiene alla classificazione degli interventi previsti si registrano le seguenti categorie di spesa:

- Interventi per la viabilità
- Interventi relativi al recupero di aree produttive.

Nello specifico degli interventi previsti ai sensi della Misura 2.2 si evidenzia la presenza di proposte distribuite sia sul territorio dei comuni in sostegno transitorio sia nei comuni non riconducibili alle aree obiettivo 2. Per quanto attiene alla classificazione degli interventi previsti si registrano le seguenti categorie di spesa:

- Interventi sulle aree verdi e sui percorsi pedonali
- Interventi di arredo urbano
- Interventi sulle aree di sosta a lungolago
- Campeggi
- Centri di accoglienza
- Interventi per la realizzazione di piste ciclabili
- Strutture ricettive — aree di sosta attrezzate
- Impianti a fune
- Seggiovie - Impianti sciistici
- Impianti sportivi
- Interventi di manutenzione e recupero edifici e manufatti

Infine anche nel caso del PISL si riprende esplicitamente *Un progetto integrato trasportistico e urbanistico per le infrastrutture storiche del Sebino* , così schematicamente riassunto.
La realizzazione della nuova 55 510 rappresenta una grande opportunità, oltre che per la riqualificazione dei tessuti urbani del Sebino, anche per il potenziamento delle altre modalità di trasporto. La congestione e la inadeguatezza attuale dei servizi sono uno dei punti di debolezza del territorio, che, oltre a rendere difficile la mobilità dei residenti, lo rende poco concorrenziale rispetto alla domanda insediativa più qualificata. Oltre alla riqualificazione dell'asse storico della SS 510, occorre ora puntare ad un progetto complessivo che preveda:

- il potenziamento della linea ferroviaria e la sua messa in sicurezza;
- l'integrazione ferro-gomma, in modo da servire anche le aree che non hanno accessibilità diretta alle stazioni con la messa a disposizione di aree di interscambio con l'auto privata e con l'adozione di servizi non convenzionale (a chiamata);
- il potenziamento del servizio di navigazione del lago, aumentando e attrezzando le banchine di partenza e di approdo;
- la ricucitura e la valorizzazione delle aree demaniali di costa, per la creazione di percorsi ciclopedonali di lungolago;
- lo sviluppo di polarità accessibili con il trasporto pubblico, per attrezzature di servizio, ricreative e culturali.

### *3.1.4 Un antecedente: il Progetto integrato per l'accessibilità del Medio Lago (1999)*

Il persistente riferimento allo studio promosso dalla Comunità Montana già nel 1998-1999, studio che per primo aveva affrontato in termini urbanistici, il tema della diversa ripartizione del traffico di attraversamento del Medio Lago e delle profonde implicazioni sul piano del riassetto insediativi, motiva le riproposizione di un breve estratto tratto dalla documentazione originale.
Inoltre, si fa notare che la base dati dello studio – soprattutto relativa alla mobilità – è l'unica ad oggi disponibile per valutazioni di carattere previsionale.
In prima istanza, si riassumono brevemente qui di seguito i principali risultati dello studio relativi alle fasi più propriamente analitiche.

*Risultati della I fase*

La prima fase dello studio (*Fascicolo I -Mobilità e infrastrutture. Definizione e verifica degli scenari e relativi fascicoli allegati A e B*) ha permesso di approfondire sistematicamente le questioni viabilistiche sulla base, sia dei rilievi di traffico aggiornati (conteggi e interviste O-D), che delle verifiche simulative (modello di traffico) sull'utilizzo della Nuova SS 510 e sulla ripartizione dei flussi rispetto al tracciato storico.
In primo luogo, come si è potuto dimostrare sia attraverso l'analisi delle matrici sia attraverso il modello, è stata quantificata la prevalente quota di attraversamento del traffico feriale, pervenendo alle seguenti conclusioni:

a) La ripartizione dei volumi di traffico nelle simulazioni di progetto privilegia per il 70% circa il nuovo tracciato, liberando la strada storica e rendendola conveniente per gli spostamenti rivieraschi e migliorando significativamente il livello di servizio.
b) I volumi di traffico giornalieri stimati risultano nell'ordine dei 12-15 mila v/giorno sulla nuova SS 510 e 5-7 mila sulla vecchia, con ora di punta sulla nuova infrastruttura stimabile in circa 1600 v/h nei due sensi di marcia. Viene pertanto confermata l'efficacia dell'infrastruttura nel drenare il traffico di lunga percorrenza dalla litoranea ; allo stesso tempo, si evidenzia un relativamente ristretto margine di capacità della nuova SS 510, soprattutto in considerazione delle reali condizioni di esercizio (traffico pesante, gallerie, pendenze).
c) Anche per il traffico operativo e pesante, si è evidenziata l'origine "remota" (da sud soprattutto) ovvero della prevalenza del traffico di attraversamento dell'area del Medio Lago.

In secondo luogo, per quanto riguarda il giorno festivo, è stato messo in luce – anche oltre le attese - il ruolo importante della Valle Camonica, ruolo che a tutt'oggi è risultato preponderante su quello del Medio Lago, anche a livello turistico.

Dunque, la mobilità che interessa il Medio Lago, pur caratterizzata da valori relativi non trascurabili e dall'incremento (oggi divenuto "peso" effettivo) del traffico operativo, non produce un numero significativo di spostamenti per i quali sia appetibile far uso della infrastruttura in quota utilizzando le connessioni interne agli abitati.
Risultato saliente delle simulazioni degli scenari (senza interconnessioni, con interconnessioni come da Progetto ANAS, con interconnessioni secondo alternative proposte dai Comuni, due ipotesi) è la sostanziale indifferenza alle connessioni intermedie : i risultati in termini di veicoli/minuti e veicoli/km restano sostanzialmente immutati.
Si può osservare che queste risultanze hanno consentito di valutare le ipotesi di connessione, in riferimento non soltanto alla domanda di traffico, quanto - più opportunamente - verificandone a fondo le complessive valenze urbanistiche. Infatti, la effettiva scarsa utilizzazione delle connessioni indicata dalle simulazioni di traffico, tolto ogni pretesto di "urgenza" e "necessità" a priori, spinge a riconsiderare aspetti urbanistici (nodi di interscambio) e caratteristiche geometriche (riqualificazione della rete comunale) in modo più specifico rispetto alla domanda reale da soddisfare.

Nell'aprile-maggio 1998 si sono svolti gli incontri ufficiali di presentazione della prima parte lavoro, poichè la Comunità Montana ha ritenuto indispensabile coinvolgere nella valutazione delle risultanze gli Amministratori locali, le cui competenze riguardano direttamente le politiche urbanistiche sul territorio comunale.
Nelle decisioni degli Amministratori è prevalsa la scelta di comunque confermare la realizzazione di una connessione tra nuova SS510 e litoranea nell'ambito del Medio Lago. Lo studio ha fatto propria come soluzione finale la proposta di due semi-svincoli (svincolo monodirezionale - da e per la Valle - in loc. Gandizzano e svincolo monodirezionale - da e per Brescia - in loc. Tassano, con collegamento in quota Tassano-Maspiano, realizzato mediante il riutilizzo della esistente strada di cantiere.
Tale assunzione chiarisce sostanzialmente l'indirizzo dei Comuni di incrementare l'offerta (infrastrutturale) concentrando i flussi sui rispettivi abitati, principalmente utilizzando la rete viaria esistente e ciascuno provvedendo ad una maggiore dotazione di parcheggi.

In sintesi, nella prima parte dello Studio si mettono in evidenza le seguenti questioni generali:

a) la sezione tipo della nuova SS 510, assimilabile al modello CNR IV, con unica carreggiata con corsia di 3,75 m per senso di marcia, rappresenta un limite di progetto rilevante in relazione alla pressochè totale impossibilità di sorpasso (galleria) e alla presenza del traffico pesante, che comunque ne rallenterà le percorrenze.
b) dalle simulazioni viene indicata la sostanziale indifferenza della gran parte del traffico alle destinazioni intermedie : i parametri del modello indicano cioè una utilizzazione minima delle connessioni della nuova SS 510 con la litoranea in tutte le alternative previste.
c) l'accesso alle località costiere del Medio Lago avviene, sia in giorno feriale che festivo, prevalentemente dalla SS 510 storica, ovvero privilegiando l'itinerario litoraneo.
d) le indicazioni di natura strettamente viabilistica, che da un lato aprono alcuni interrogativi sulle caratteristiche geometriche (larghezza, raggi di curvatura, pendenze) delle connessioni cioè della corretta progettazione in relazione alla domanda cui rispondono (o si presume debbano rispondere), dall'altro fanno cadere certe assunzioni deterministiche sulla necessità *a priori* delle infrastrutture, imponendo più stringenti riflessioni e motivazioni sul piano urbanistico generale (rapporto nuova connessione porto-commerciale, per esempio).
e) si evidenziano eclatanti problemi di impatto (Tassano, Maspiano, Presso), toccando l'infrastruttura tutta la serie dei borghi, storicamente formatisi su un preciso itinerario di "mezza costa" (attestato circa a quota + 340), scandito dalle Pievi; così anche in termini di reale funzionalità, l'attraversamento

di tali borghi presenta notevoli difficoltà per l'esiguità delle sezioni, le forti pendenze, la presenza di abitazioni con passi carrai, nonché difficoltose immissioni di strade locali secondarie.

Ed anche alcune questioni tecniche relative alla interconnessione, così come ad oggi prevista:

a) le capacità calcolate per gli itinerari di connessione ne limitano fortemente l'utilizzo oltre i 400 v/h (capacità minima stimata 250 vph), limite che li rende di fatto impraticabili per qualsiasi flusso che abbia una qualche consistenza, in particolare quelli turistici domenicali;
b) qualora si dovessero innescare - anche per motivi occasionali (interruzioni, incidenti, ecc.)- maggiori flussi sulle suddette connessioni, queste si troverebbero comunque a far transitare negli abitati volumi del tutto incompatibili con le caratteristiche geometriche e ambientali rilevate.

*Risultati della II fase*

A partite dagli approfondimenti specifici sul versante trasportistico, la seconda Fase dello studio (*Fascicolo II - Quadro urbanistico di riferimento e tavole generali*) ha fornito alcuni elementi per una riflessione sulle strategie di sviluppo e le politiche urbanistiche dell'area.

Si tratta di alcuni materiali - non esaustivi di un'analisi urbanistica complessiva - che tuttavia si richiamano al dibattito in corso per la formazione del PTCP, per quanto indicato dal *Documento di indirizzi per la definizione delle linee strategiche della pianificazione provinciale* del marzo 1998 e alle ancor più recenti assunzioni (Indirizzi normativi, novembre 1998).

Le elaborazioni indicano una sostanziale "frammentarietà" del contesto lacuale, a fronte dell'emergere - anche recente - di realtà dotate di maggior omogeneità socioeconomica e quindi maggiore competitività.

Per altro verso, la indubbia polarizzazione terziario-amministrativa su Iseo, emergente come "capoluogo" locale, non sembra generare rilevanti effetti di "integrazione" a livello di "area locale" ; Sulzano, Sale Marasino, Monte Isola conservano *performances* e caratteristiche prevalentemente influenzate dagli assetti socioeconomici interni. La relativa ripresa demografica, peraltro concomitante con un notevole consumo di suolo (cfr. aumenti di superficie delle abitazioni), non trova variazioni di segno concorde nei principali settori produttivi analizzati, dove al contrario emergono contrazioni significative.

Anche il settore turistico-ricettivo - per quanto emerso nell'indagine - è caratterizzato da aspetti problematici e manifesta *trends* negativi. In particolare, l'offerta, cioè la consistenza delle attrezzature ricettive, non presenta sostanziali spinte al rinnovamento (permane infatti la prevalenza delle tipologie degli esercizi con 1 e 2 stelle), né alla diversificazione e "specializzazione" (agriturismo, turismo culturale, ecc.). Anzi, a livello locale si manifesta una preoccupante contrazione dei posti letto (mediamente del -10%).

La domanda turistica, in rapida evoluzione, è contrassegnata da una maggiore presenza di stranieri, preferibilmente per soggiorni brevi, con richiesta di alta qualità del servizio, integrazione con l'offerta culturale e ricreativa, presenza, pertanto, che esprime domanda fortemente diversificata/integrata alle altre attività presenti sul territorio.

Si tenga conto che il saldo delle presenze totali nell'ultimo triennio è comunque in decremento al livello del comprensorio lacuale (-8,76%), così come nei diversi ambiti locali : Iseo -1,89%, Darfo Boario -9,09%, Edolo -74,10%, Ponte di Legno -65,24% (Ndr. Si vedano gli aggiornamenti al § 3.2)

In generale, dunque, si evidenziano problemi sia in ordine alla "dimensione" dell'offerta (basso livello di infrastrutturazione e età delle dotazioni), che pare del tutto improntata alla iniziativa "spontanea" dell'imprenditoria locale, sia in ordine alla mancata "diversificazione" rispetto ai recenti mutamenti di mercato.

In relazione alle acquisizioni critiche dello studio, il contesto del Medio Lago si caratterizza per l'interdipendenza con aree ben più consolidate e, anche alle soglie recenti, per una marcata "frammentazione" di tendenze.

Si ritiene, tuttavia, che il "circuito" delle relazioni e quindi il livello di "pianificazione strategica", vada oggi riferito all'intero bacino del Sebino, come aggregazione di realtà individuate : la Franciacorta, il Lago nel

suo complesso, la Bassa Valle. Tali ambiti, intesi entro un "circuito" unitario appunto, possono garantire una adeguata "massa critica" per politiche efficaci di riequilibrio insediativo e sviluppo socioeconomico.
In ottica attuale, potrebbe risultare necessario l'intervento pubblico : sia nel tradizionale ruolo di definizione e garanzia delle politiche di settore (quadro degli investimenti), sia di gestione diretta - *vera e propria commercializzazione* - dei "pacchetti turistici", costruiti con gli operatori privati ed indirizzata ai *tour-operator* italiani e stranieri. Il ruolo pubblico, nella forma di *Agenzia di promozione*, - evidentemente distinto dal interesse economico dell'operatore privato - diviene strategico a condizione di una alta capacità di accesso informazionale (anche ai mercati esteri, per esempio), di formazione professionale, di promozione sulla stampa, di organizzazione di iniziative culturali, ecc.

Il ruolo di Monte Isola nell'ambito dello sviluppo turistico locale del Medio Lago, appare fondamentale. La conclamata "vocazione turistica" ovvero la propensione alla definizione di un "parco Naturale", deve finalmente concretizzarsi in specifiche "politiche" di sviluppo.
L'individuazione di una "strategia" generale e di lungo periodo di valorizzazione turistica pare perciò l'obiettivo attuale di maggiore rilevanza anche a livello locale (scelte di PRG).
"Quanto" e "come" la risorsa Monte Isola verrà messa in gioco nell'ambito delle politiche di settore, resta a tutt'oggi un argomento di necessario approfondimento. La determinazione della domanda non potrà che essere fatta - sul terreno della pianificazione - in relazione a più precisi indirizzi di PRG.

In riferimento alle problematiche di mitigazione ambientale emerse nella prima fase, Lo Studio ha proceduto ad alcuni approfondimenti sulle questioni relative all'impatto ambientale, inserendo in un quadro complessivo le richieste effettuate da ciascun comune e verificando con opportuni elaborati le criticità principali e le possibili tipologie di intervento (*Fascicolo III – Quadro delle richieste comunali di mitigazione di impatto ambientale ed acustico e tavole relative*).
Da questo punto di vista, i Progettisti hanno indicato alcune linee di riflessione generali:

a) la sommatoria degli interventi in discussione proposti dai Comuni (ripristino idrogeologico e barriere fonoassorbenti di tipo vegetale e non) - comunque da ritenersi inderogabili - non assicura un sufficiente approfondimento del problema dell'impatto. La logica della "mitigazione", la quale presuppone l'esistenza di un "effetto dannoso" a valle del quale sia necessario intervenire, deve essere sostituita da una visione "integrata" del progetto stradale, in cui *ex ante* pesino adeguatamente gli effetti geopedologici e di progettazione ambientale.
b) si ritiene ci siano i margini per uno *Studio di Integrazione Ambientale* relativo al tratto della SS 510 del Medio Lago, capace di ricostruire una adeguata "mappa delle sensibilità" dei luoghi, delle modificazioni indotte, e delle soluzioni globali proponibili, non solo in ottica di "mascheramento", ma di vera e propria ricostruzione della continuità biotica e paesaggistica. I contenuti di tale specifico approfondimento, riguarderebbero un progetto capace di dare carattere unitario agli interventi richiesti dai Comuni in materia di ripristino idrogeologico, nonchè le indicazioni per un vero e proprio progetto di riforestazione-sistemazione a verde, e soprattutto le opere necessarie alla rete comunale per correttamente funzionare in relazione alla nuova SS 510.
c) si ritiene utile la predisposizione di uno *Strumento di zonizzazione acustica* redatto sulla base della vigente normativa, di ambito intercomunale, capace di costituire elemento cogente per i diversi attori coinvolti (Enti Locali ed Enti Appaltanti), sia per ciò che attiene ai parametri di valutazione che alla attribuzione di competenze per le fasi realizzative

Nel dettaglio le conclusioni proposte formulate dallo Studio individuano:

1. interventi generalizzati di sostituzione delle murature in pietrame con biomuri a gradoni realizzati in elementi in CA
2. combinazione di interventi complessivi di rimboschimento con misure di mitigazione acustica ovvero specifica progettazione di impianti arborei;
3. indicativamente si richiedono fasce alberate con impianto in almeno 3 filari disposti a *quinconce* per minimo 10-15 m di profondità, abbinati a piantagione di arbusti autoctoni;
4. le piantagioni possono essere integrate da barriere vegetative con effetto assorbente riflettente (biomuri)

5. l'impianto di alberi deve essere visto nel quadro di un più vasto quadro di ripristino ambientale ovvero eventualmente integrarsi con movimenti di terra per la formazione di "dune" frangirumore
6. in corrispondenza dei "punti neri" ovvero in prossimità di abitazioni le barriere vegetative devono essere integrate e/o sostituite da pannelli riflettenti con altezza minima di 3 m

In seconda istanza si riprendono i contenuti delle fasi III e IV, prettamente progettuali, che hanno contribuito a definire (*Fascicolo IV –Rete e nodi strategici. Progetti norma e Fascicolo V – Schede norma)* i seguenti contenuti:

1. Lo schema di circolazione intercomunale e il progetto di riqualificazione della SS 510 litoranea;
2. Le problematiche relative ai parcheggi nei due Comuni rivieraschi, con riferimento alle quantità e alle localizzazioni;
3. L'istruttoria critica sul processo di trasformazione dei servizi di navigazione da e per Monte Isola e del rapporto con le strategie di sviluppo locale;
4. Le "prefigurazioni" progettuali, intese come "schede norma", esemplificative dei Piani Attuativi che compongono il quadro delle priorità d'intervento, in particolare ipotizzando l'adozione di specifiche politiche di "concertazione" pubblico-privato;
5. La definizione degli ordini di grandezza degli investimenti.

*Lo schema generale di circolazione*

Conseguentemente alla entrata in esercizio della nuova SS 510, la tratta Iseo-Vello della litoranea viene declassata a strada extraurbana secondaria con funzione di distribuzione locale e accesso alle località turistiche. Si tratta di un'occasione storica per la riqualificazione complessiva dell'ambito rivierasco, in una progressione che, dalla graduale ridefinizione delle sedi stradali propriamente veicolari, si allarghi alla riqualificazione del connettivo ciclopedonale, alla riorganizzazione degli spazi pubblici, nonché alla valorizzazione di specifiche attrezzature turistico-ricreative. Per i Comuni rivieraschi del Medio Lago, infatti, la possibilità di intervenire concretamente sulla SS510 significa porre mano alle parti fondamentali e più pregiate del territorio a lago, riacquisendone l'originaria fruizione delle utenze non veicolari.
La tratta della SS 510 litoranea specificamente presa in considerazione dallo studio si estende dalla progr. 10+500 in territorio di Sale Marasino, alla progr. 6+000 in territorio di Sulzano, più propriamente identificabile come del "Medio Lago".
In generale, gli interventi prevedono il risezionamento della carreggiata dai m 10,50 attuali a m 8,00, con realizzazione di percorso ciclopedonale e di spazi di sosta; ove possibile è prevista la piantumazione in filare (vedi Tavole con sezioni tipo).
Nelle tratte urbane, contrassegnate da significativi restringimenti della sezione e dalla presenza di attività commerciali e spazi verdi lungolago, gli interventi prevedono la protezione delle utenze pedonali nei tratti di maggiore passaggio, con sezioni di corsia ridotte fino a 2,50-2,75 m e "corridoi pedonali" protetti con elementi verticali e provvedimenti di moderazione del traffico (Traffic calming). Per questi brevi tratti, il percorso ciclabile può trovare continuità soltanto in sede promiscua o sulla rete viaria interna degli abitati.
Gli interventi previsti dal Piano, si dividevano nelle seguenti categorie:

1. Interventi sulla rete locale e regolamentazione del traffico: con alcuni tratti di nuova viabilità comunale e misure di limitazione e regolazione del traffico (anche in riferimento al traffico pesante). Sulla base dei criteri generali indicati, ed in linea con le indicazioni delle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani urbani del Traffico (Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale", n. 146 del 24 giugno 1995), si ritieneva significativa la predisposizione di un Piano Urbano del Traffico Intercomunale, tale da assumere coerentemente il tema della "riqualificazione lineare" della SS510 e allo stesso tempo indicare un unitario sistema dei parcheggi.
2. Piste ciclabili e percorsi pedonali . Lo studio si pone in relazione a due importanti iniziative in essere a livello intercomunale: il "progetto per la valorizzazione dell'antica strada Valeriana e il progetto per la pista ciclopedonale attrezzata sulla strada Toline-Vello (entrambi promossi dalla Comunità Montana del Sebino Bresciano).

*Problematiche relative ai nodi di interscambio (parcheggi).*
Lasciando sullo sfondo il diffuso deficit di parcheggi residenziali, che costituisce la "base" di ogni ulteriore quantificazione delle aree di sosta, si prendono in esame le quantità in gioco nel giorno feriale medio per l'interscambio acqua/gomma (quota parte movimenti sistematici per lavoro e studio) e nel giorno festivo della bella stagione. L'analisi comparata dei dati spinge ad una considerazione di fondo relativa al prioritario problema della sosta di interscambio sia feriale che festiva: data l'entità tale deficit potrà essere soddisfatto in una politica intercomunale di "riequilibrio" dell'offerta (e quindi opportunamente indirizzando la domanda). Si intende pertanto potenziare sostanzialmente il ruolo di interscambio (soprattutto festivo/estivo) di Sale Marasino, nonché meglio strutturare ed incrementare l'offerta in Sulzano per quanto possibile rispetto alle aree di possibile utilizzazione.

*Il "Porto commerciale" e il trasporto merci*
I dati relativi ai flussi turistici mettono in luce una sostanziale "stabilità" del numero di biglietti emessi, che si conferma come soglia attuale della domanda. Il tendenziale riequilibrio tra Sulzano e Sale Marasino (comunque pari a circa ¼ di quelli di Sulzano), nonché la concorrenza esercitata da Iseo, costituiscono fenomeni nuovi, imputabili alle criticità attuali, entro un quadro complessivamente stabile.
Più che ad aumenti generalizzati dei passeggeri si assiste ad una domanda di maggiore efficienza del sistema, soprattutto nel momento dell'interscambio gomma-acqua, testimoniata dallo spostamento spontaneo su Sale Marasino, tradizionalmente meno congestionato.
La riorganizzazione dell'interscambio passeggeri – così come stabilito dalle scelte amministrative fatte proprie dallo Studio – avviene consolidando le centralità urbane al fine di conseguire una maggiore ricaduta socioeconomica.
Tale criterio ridimensiona fortemente i possibili ruoli assumibili dal "porto commerciale", anche in relazione al trend stabile, ma soprattutto consiglia di distinguere tra funzioni "specializzate" strettamente riferite al porto (carico –scarico merci, artigiani, ecc.) e funzione di porto turistico con interscambio.
Non trascurabili sono, inoltre, alcune valutazioni di carattere ambientale e paesaggistico riferite all'ampio tratto di costa non edificato, caratterizzato da un unitario terrazzamento verde.
La riqualificazione lineare della statale SS510 costituisce la chiave di lettura progettuale di quest'ambito, ovvero l'elemento funzionalmente unificante una serie di "occasioni" che si danno lungo la costa, volutamente dimensionate con la massima attenzione ai valori di paesaggio.
La riqualificazione della Zona Portuale si basa pertanto sul risezionamento della carreggiata con l'introduzione di percorso ciclabile; in quest'ottica, pesa la futura diversa tipologia dell'infrastruttura, dimensionata su flussi giornalieri di massimo 6-8 mila veicoli/giorno, e quindi con condizioni traffico nell'ora di "morbida" largamente favorevoli alla fruizione ciclopedonale.

*Le problematiche particolari dell'interscambio per Monte Isola*
Alla luce di quanto esposto, alcuni obiettivi di base devono essere comunque perseguiti. Ci si riferisce alle problematiche dell'accesso "quotidiano" soprattutto dei residenti a Monte Isola, ma anche dei turisti ivi diretti per periodi di soggiorno, ai pontili di imbarco con bagagli o colli ingombranti.
Nello stesso quadro, si pone il problema di realizzare, con interventi appropriati - il superamento delle barriere architettoniche.
Ad oggi, le condizioni di accesso ai pontili per particolari esigenze non è correttamente disciplinata nei modi e negli spazi, ma soprattutto sono carenti quei minimi requisiti di "facilitazione" che permetterebbero di raggiungere agevolmente i natanti.
Tale problema si riscontra sia presso Sale Marasino (che tuttavia ha maggiore possibilità all'occorrenza di diversificare gli attracchi) e Sulzano.
In generale, si riscontra che mentre per le fermate di altri vettori è consuetudine fornire una serie di supporti all'utenza, prime tra tutto le "pensiline", le *fermate* del traghetto non sono adeguatamente attrezzate.
Per quanto riguarda, il trasporto merci verso l'isola, si ritiene che l'esistente struttura sia adeguata agli attuali volumi, per quanto riguarda la banchina di imbarco.
Problemi si riscontrano, invece, nei momenti di massimo afflusso, principalmente nella mattinata, problemi per la sosta degli automezzi.

L'incremento dello spazio di sosta per autocarri e furgoni rappresenta un input per i progetti proposti.

Si indicano, pertanto, i seguenti obiettivi:

- Identificazione mediante segnaletica orizzontale e verticale di appositi spazi per il carico scarico da mezzo privato (eventualmente identificato da contrassegno);
- Eliminazione delle barriere architettoniche sia per il miglioramento dell'accesso dei portatori di handicap, sia per le menzionate operazioni di carico-scarico;
- Ristrutturazione delle "fermate" del servizio di navigazione con la realizzazione di spazi di attesa coperti, anche su apposite piattaforme galleggianti (cfr. Venezia);
- Individuazione di aree di sosta per l'attesa delle operazioni di imbarco (mezzi pesanti) nelle vicinanze del Porto commerciale.

*Mobilità da e per Monte Isola: la riorganizzazione della navigazione lacuale.*
L'indagine diretta dell'aprile 1998 ha indicato che nel giorno medio feriale sulla tratta Peschiera-Sulzano vi sono 724 viaggi in uscita, di cui il 18% traghetta tra le 7.00 e le 8.00 a.m. Degli intervistati il 56% afferma di proseguire il viaggio con la propria auto, e il 21% come "passeggero" sempre in auto privata ; rispettivamente l'8% e il 5% proseguono con bus e treno (mezzo pubblico). Sulla tratta Carzano-Sale Marasino vi sono 387 passeggeri in uscita nella giornata; tra le 7.00 e le 8.00 si imbarcano in uscita il 16% passeggeri; di questi il 78% si muove per motivi di lavoro e il 10% per studio. Il 73% prosegue il viaggio con mezzo privato, di cui il 55% come conducente il 18% come passeggero. Il 5% prosegue con bus, il 4% in treno. Tuttavia, per valutare appieno il movimento di persone tra l'Isola e la terraferma, si pensi che nel 1997 sono stati emessi biglietti pari a 817 mila viaggi (numero teorico desunto dalla somma dei biglietti ed abbonamenti emessi), per un introito complessivo di oltre 900 milioni. L'andamento trimestrale rispecchia la stagionalità del turismo lacuale con oltre 257 mila viaggi nel terzo trimestre (luglio-settembre), contro i 177 mila del gennaio-marzo.
Il confronto con la soglia del 1994 consente alcune considerazioni (da effettuarsi con la dovuta cautela dovuta all'incidenza delle condizioni metereologiche) sulle tendenze in atto:

a) complessivamente i titoli di viaggio emessi sono stabili (leggerissima variazione negativa -1%);
b) il rapporto tra biglietti ordinari e biglietti ed abbonamenti per residenti varia rispettivamente da 82,9% e 17,1% nel 1994 a 85,2% e 14,8% nel 1997, con percentuale relativa di decremento dei titoli per residenti di circa il 20%;
c) a livello di introiti il 70% del totale è assicurato dai viaggi occasionali/turistici;
d) il maggiore incremento dei viaggi tra il 1994 e il 1997 avviene sulla tratta Carzano-Sale Marasino (+8% contro +4% e correlato aumento degli introiti rispettivamente di +23% e +7%), dovuto al netto aumento dei biglietti ordinari emessi +27% contro il 3% di Peschiera-Sulzano. Si ricordi, tuttavia, che il "peso" delle due tratte è rispettivamente di oltre 129 mila biglietti ordinari venduti sulla Peschiera-Sulzano contro i 43 mila della tratta Carzano-Sale.

Dal numero di viaggi effettuati in una domenica significativa (per ciascun mese dell'anno) si evince che le domeniche di maggior flusso verso l'Isola sono quelle di maggio e giugno con oltre 5.000 viaggi da e per Peschiera e oltre 1700 da e per Carzano:
Le ultime fasi dello studio hanno coinciso con un periodo di profonda trasformazione della regolamentazione della navigazione lacuale. Rispetto alle premesse poste già nel 1997 si è pervenuti all'assorbimento dei Servizi di Trasporto Comunali e la Cooperativa Barcaioli nella Gestione Governativa Laghi – Gestione Navigazione Lago d'Iseo, con interruzione di una particolare esperienza di imprenditorialità pubblico-privata locale[3].

[3] Delibera di Giunta Regionale n. 37057 del 29/6/1998 "Riorganizzazione del servizio pubblico di navigazione di linea sul Lago d'Iseo. Rinnovo al Comune di Monte Isola della concessione per l'esercizio pubblico di navigazione di linea tra Monte Isola e la terraferma (tratte Peschiera Maraglio-Sulzano e Carzano-Sale Marasino) dal 1 gennaio 1998 al 30 settembre 1998 – Affidamento del medesimo servizio pubblico dal 1 ottobre 1998 alla Gestione Governativa Laghi.

*Progetti norma nell'ambito del "Medio Lago"*
Attraverso la individuazione di precisi "ambiti di riassetto urbano/territoriale", ovvero comparti da sottoporre a piano attuativo (anche secondo la nuova Legge Regionale N° 151 "Disciplina dei programmi integrati di intervento", del 2 febbraio 1999, che si pone in linea con D.L. 6 agosto 1993, N° 280 relativo ai "Programmi di recupero urbano"), si intendono precisare criteri e contenuti di intervento sulle aree strategiche individuate dallo Studio. Le proposte – pur scontando certa approssimazione – hanno l'ambizione di:

- coerentamente inserirsi in un quadro unitario, in particolare di coordinamento degli investimenti in ottica sovracomunale;
- porsi come proposte "di indirizzo" ovvero capaci di innescare positivi processi di sviluppo e riqualificazione del territorio.

Le "schede norma" allora proposte erano le seguenti:
1. Scheda Norma - Area "Bredina" (Sale Marasino)[4]
2. Scheda Norma - Area "Perla Sebina-Porto" (Sale Marasino), a su volta suddivisa in 4 comparti: Comparto "Perla Sebina"; Comparto "Alveo del Ronzone"; Comparto "Porto"; Comparto "Viabilità di servizio".
3. Scheda Norma - Area "Ex Retificio Ziliani" (Sulzano)
4. Scheda Norma - Area "Menzino" (Monte Isola)[5]

[4] L'intervento proposto nell'area "Bredina" si pone in continuità con le scelte già perseguite dall'Amministrazione Comunale. Il Piano Integrato di Intervento proposto prevede un indice territoriale di 0,2 mc/mq (decisamente contenuto), con una *zona di concentrazione volumetrica* nella parte sud dell'area, tale da "delimitare" un ampio *parterre* di uso pubblico (zona ricreativa), nonchè di un parcheggio interrato.I termini della convenzione del P.I.I. riguardano, in particolare :

- la realizzazione di un parcheggio interrato per circa 120-140 stalli, di cui il 50% potrà essere ceduto ad uso privato (box in proprietà), il restante sarà di uso pubblico, secondo una formula di locazione mensile differenziata tra bassa stagione e alta stagione (utilizzo a rotazione) ;
- la realizzazione di un edificio di uso pubblico per complessivi 2970 mc (1 piano fuori terra + seminterrato), con destinazione ammessa di pubblico esercizio e/o circolo ricreativo ;
- la realizzazione di un corpo di fabbrica in linea di circa 2000 mc (2 piani +seminterrato) per ampliamento della Comunità Montana ;
- la realizzazione di un parcheggio di 100 posti c. in fregio alla ferrovia con funzione di "park and ride" ovvero interscambio ferro-gomma ;
- la realizzazione di un parcheggio di pertinenza della palestra e della sede comunitaria (70 posti c.), utilizzabile anche come spazio per il mercato settimanale.

[5] A fronte della complessità delle questioni sollevate dallo studio, che vedono intrecciarsi problematiche di natura amministrativa (la riorganizzazione dei capitoli di bilancio in relazione alla gestione della navigazione lacuale) e di natura urbanistica sugli indirizzi di sviluppo del territorio, si individuano i seguenti *criteri-ambiti* di intervento:

1. un intervento "trainante" di iniziativa pubblico-privata nella zona di Menzino, con destinazione ad attrezzature specializzate per lo sport di livello intercomunale, come più oltre precisato;
2. un "circuito alto" che tocca i nuclei di Senzano, Cure e Masse, con indicazione di zone di recupero (Complessi storici rurali) ai fini dell'aumento della ricettività agrituristica (con modalità estensive dei criteri della normativa di settore e delle NTA vigenti).

un "circuito lungolago", legato alla riqualificazione delle attrezzature lacuali esistenti (soprattutto sulle coste sud ed ovest) e di percorsi ciclopedonali

## 3.2 Geografia insediativa (palinsesto strutturale)

### *3.2.1 Principali indicatori macrourbanistici (prime note)*

L'esame dei principali parametri macrourbanistici è necessaria per meglio collocare il contesto di studio nel quadro delle tendenze evolutive del contesto bresciano e per stabilire alcuni ordini di grandezza di riferimento per le valutazioni sui "numeri" dei comuni interessati.
L'analisi non ha pertanto carattere esaustivo, né per ciascun argomento trattato (popolazione, abitazioni, addetti ai principali settori economici, indicatori specifici del settore turistico, ecc.) si vuole fornire un quadro statistico esaustivo, per il quale si rimanda ai numerosi studi di settore. Obiettivo proprio della metodologia utilizzata per il PidA è quello di costruire un quadro critico complessivo e infradisciplinare, necessario e sufficiente alla formulazione delle linee di indirizzo del piano.
Vengono, pertanto, qui di seguito enunciati i temi/problemi emersi dagli aggiornamenti statistici elaborati sulla base dati già impostata per il precedente *Studio integrato* del 1999.

*Tendenza insediativa 1951-2001*. Dal punto di vista dei "pesi insediativi", gli elaborati grafici mostrano una sostanziale continuità alle soglie 1951-61-71, contraddistinte dal consolidarsi delle aree della Bassa Val Trompia (tra Gardone e Lumezzane) e del comprensorio Chiari, Rovato, Palazzolo). Al 1981 si coglie un netto allargamento dei comuni compresi tra 5.000 e 10.000 ab., proprio nella suddetta area, che forma un continuo riconoscibile dall'Oglio fino al capoluogo. A cavallo del fascio delle infrastrutture regionali tende sempre più a consolidarsi ed espandersi una vasta area i comuni superiori ai 5.000 ab. (si veda a conferma anche la soglia successiva del 1996).
Per altro verso, l'ambito Gardone, Gussago, Lumezzane, Nave, diviene assolutamente preminente con popolazione superiore ai 30 mila abitati per ciascun comune.

Di grande chiarezza esplicativa è la lettura delle soglie decennali della variazione media annua, dal 1951 al 1991, della popolazione, che puntualmente registra i fenomeni strutturali di trasformazione del territorio del Dopoguerra.
In sintesi, si riconoscono :

- il deciso spopolamento dell'Alta Valle negli anni '50, con localizzati fenomeni di recupero tra il '71 e l'81, ed una generalizzata ripresa del *trend* negativo, con punte di notevole entità, nella soglia più recente (1991-96) ;
- i potenti fenomeni conurbativi dei capoluoghi nel periodo 1951-71, con aree di eccezionale concentrazione (si veda per esempio, alla soglia 1961-71, l'ambito Lumezzane, Sarezzo, Concesio fino a saldarsi a Brescia) ;
- la vera e propria inversione di tendenza dei capoluoghi già a partire dalla soglia 1971-81, con perdita di popolazione, contrapposta alla crescita dei comuni di corona (si veda il caso particolare di Rovato che riproduce fenomeno analogo con i comuni contermini) ; inversione che si accentua nel decennio successivo ;
- la relativa contrazione delle maggiori variazioni alla soglia 1981-91, con esclusione tuttavia della fascia della pianura, che registra un generalizzato movimento di crescita tale da interessare senza soluzione di continuità tutto il territorio tra Brescia e Bergamo ;
- una generalizzata, per quanto contenuto nei valori assoluti, ripresa della crescita demografica nell'ultimo quniquennio (1991-96), incremento che coinvolge anche la Bassa Valle. Si coglie altresì la recente accentuata dinamica espansiva dei comuni a cavallo della SS 510 tra Brescia e il Lago.

Per quanto attiene al Medio Lago e in generale all'area del Sebino, si può rilevare :

- la testata sud del Lago (in evidenza Sarnico ed Iseo) mantiene in tutte le soglie valori positivi di crescita ;
- la testata nord, al contrario, dopo il primo decennio di generalizzata espansione (legata alla vocazione industriale), evidenzia due diversi comportamenti : da un lato Lovere in tendenziale netto decremento fino a tutto il 1996, dall'altro, Costa Volpino, poi Rogno e l'area Pian Camuno, Artogne, Gianico, con *trend* positivi ;

- il Medio Lago, dove, anche per la esigua dimensione relativa dei comuni, prevalgono comportamenti particolari e non riconducibili a logiche unitarie :
  (1961-71). Decremento di Monte Isola e Sulzano. Iseo in crescita.
  (1971-81). Rilevante crescita di Sale e leggera ripresa di Sulzano. Monte Isola stabile.
  (1981-91). Netto decremento di Monte Isola ; crescita di Sulzano e stabilità degli altri comuni.
  (1991-01). Generale andamento positivo con stabilità di Sale Marasino; netta crescita di Sulzano; Iseo in crescita tendenziale; inversione della tendenza negativa di Monte Isola.

| | Incremento medio annuo | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **COMUNE** | **1881-1931** | **1951-61** | **1961-71** | **1971-81** | **1981-91** | **1991-2001** |
| **Marone** | 0,86 | 0,25 | 0,07 | -0,03 | -0,21 | -0,03 |
| **Monte isola** | 0,93 | 0,64 | -0,47 | -0,05 | -0,68 | 0,14 |
| **Sale marasino** | 0,28 | -0,26 | 0,20 | 1,06 | 0,49 | 0,35 |
| **Sulzano** | 0,82 | -0,22 | -0,64 | 0,17 | 0,53 | 0,82 |

La frammentazione di comportamenti demografici dei Comuni del Medio Lago, se confrontata esemplificativamente con certe omogenee variazioni della Franciacorta, non può che rimandare ai caratteri *strutturali* propri dell'area, dove Iseo esercita la sua egemonia con maggior propensione a sud (verso Paratico e per ceri versi Sarnico) ; mentre Sulzano, Sale Marasino, Marone, e ancor più Monte Isola, non assumono caratteri unitari di trasformazione, né hanno trovato una più integrata azione amministrativa.

*Abitazioni.* La variazione delle abitazioni occupate nei comuni del lago risulta essere positiva in tutti i comuni già nel decennio '81-'91, e si conferma positiva anche nel decennio successivo '91-01; in evidenza il dato di Sulzano con incremento del 30% circa.
Per quanto riguarda le abitazioni non occupate (che comprende lo stock delle seconde case) risulta confermato il trend positivo di Sale Marasino, Monte Isola e Marone; a variazione negativa di Sulzano è attribuibile alla progressiva "residenzializzazione" del comune che per primo è entrato a far parte nell'area di gravitazione del Capoluogo.

*Rapporto addetti/attivi e dati sui principali settori produttivi.* Rispetto al decennio precedente si riscontra una generalizzata diminuzione dei valori del rapporto, corrispondente ad una riduzione tendenziale della base produttiva. Risultano comunque confermate al 2001:
l'attrattività dei comuni dell'asta forte tra Bergamo e Brescia;
l'ambito Gardone Lumezzane,
le polarità della Valle Canonica: Edolo, Ponte di Legno, Cedegolo, Breno, Darfo Boario T.,
la "testata del lago" (o della Bassa Valle) costituita da Lovere e Sarnico.
Nell'area studio solo Sale Marasino supera il valore di 0,75 mentre, gli altri comuni confermano una sostanziale debolezza della struttura produttiva e la dipendenza da altri bacini produttivi.
Nei decenni '81-'91 e '91-'01 nel Medio Lago si rileva un generale decremento del secondario e del commercio ed una crescita del terziario: si distingue da questi il caso di Sale Marasino che rivela una accentuata e stabile prevalenza del settore manifatturiero che nei due decenni non subisce alcuna variazione.

| | Δ % 81-91 | | | Δ % 91-01 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| COMUNE | industria | commercio | Altre attività | industria | commercio | Altre attività |
| Marone | 31,5 | -15,1 | 21,7 | -0,7 | -48,1 | 85,4 |
| Monte isola | -73,8 | -34,3 | -40,0 | -2,8 | -41,1 | 127,5 |
| Sale Marasino | -0,1 | -36,0 | -12,4 | 0,0 | -39,9 | 110,4 |
| Sulzano | -5,8 | -13,8 | -53,0 | -32,7 | -27,0 | 80,0 |
| Iseo | -23,0 | 36,6 | -3,1 | 9,5 | -37,1 | 60,3 |
| Pisogne | -22,1 | 27,7 | 3,1 | -7,5 | -40,1 | 53,7 |

### *3.2.2 Indicatori del settore turistico.*

Il settore turistico ricettivo al livello regionale negli ultimi anni manifesta un trend di crescita sia negli arrivi che nelle presenze, in particolare nelle province di Bergamo e Brescia (cfr. allegato 1, tabb. 2c e 2d). Il divario dei due dati (arrivi-presenze) indica un calo nella permanenza media al livello provinciale.

| Variazione % arrivi e presenze 1995-01 | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Italia | Lombardia | Varese | Como | Sondrio | Bergamo | Brescia |
| Arrivi | 21,7% | 4,2% | 12,1% | 8,2% | 12,1% | 24,2% | 19,6% |
| Presenze | 22,3% | 7,9% | -1,5% | -2,8% | 0,7% | 7,5% | 17,6% |

Distinguendo tra gli arrivi in italiani e stranieri si nota che la crescita di questi ultimi è particolarmente accentuata.

In riferimento alla tipologia di struttura ricettiva l' 88% delle presenze complessive nella regione è distribuita tra alberghi 69% e campeggi 19%.

| Presenze totali per tipo di esercizio 2001 | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ALBERGHIERI | | | COMPLEMENTARI | | | |
| | 5 -4 stelle | 3 stelle | 2 -1 stella | campeggi | R.E.C. | altri | totale |
| Italia | 18% | 37% | 14% | 19% | 9% | 3% | 100% |
| Lombardia | 28% | 39% | 12% | 14% | 4% | 3% | 100% |
| Varese | 33% | 34% | 15% | 19% | - | - | 100% |
| Como | 32% | 36% | 8% | 23% | - | 1% | 100% |
| Sondrio | 8% | 59% | 20% | 2% | 9% | 2% | 100% |
| Lecco | 17% | 26% | 16% | 31% | 2% | 8% | 100% |
| Bergamo | 23% | 37% | 21% | 11% | 1% | 7% | 100% |
| Brescia | 19% | 28% | 9% | 32% | 9% | 3% | 100% |

Il movimento turistico si concentra soprattutto negli alberghi a 3* seguito da quelli a 4-5*. Sono in particolare gli stranieri che preferiscono gli esercizi alberghieri di categoria superiore (tabb. 3b e 4b.)
Per quanto riguarda il comparto extralberghiero le tipologie preferite sono campeggi e villaggi, con valori provinciali elevati in particolare nella provincia di Brescia dove l'offerta è più elevata.

Nella regione le mete preferite risultano essere le località di interesse storico-artistico-congressuale, località lacuali e montane assorbendo complessivamente il 65,7% degli arrivi ed il 72,30 delle presenze (tab 6f).
Del totale degli arrivi il 64% sono stranieri così come anche del totale delle presenze il 70% è di stranieri.
Il confronto tra le variazioni degli arrivi e delle presenze nelle località lacuali dal 1995 al 2001 (tabb. 6g e 6h) rivela una domanda stabile dei primi mentre tende ad aumentare notevolmente la permanenza.

Nel comprensorio del Lago d'Iseo negli ultimi sei anni si è verificata un'inversione di tendenza (tabb. 7) sia per quanto riguarda gli arrivi che le presenze: dal confronto dei grafici nn.10-11 si evince che gli ambiti locali in cui il fenomeno è più accentuato sono Iseo, Edolo e Ponte di Legno.

Grafico 10 - Ambiti locali (IAT): variazione % arrivi e presenze agli anni 1993-96

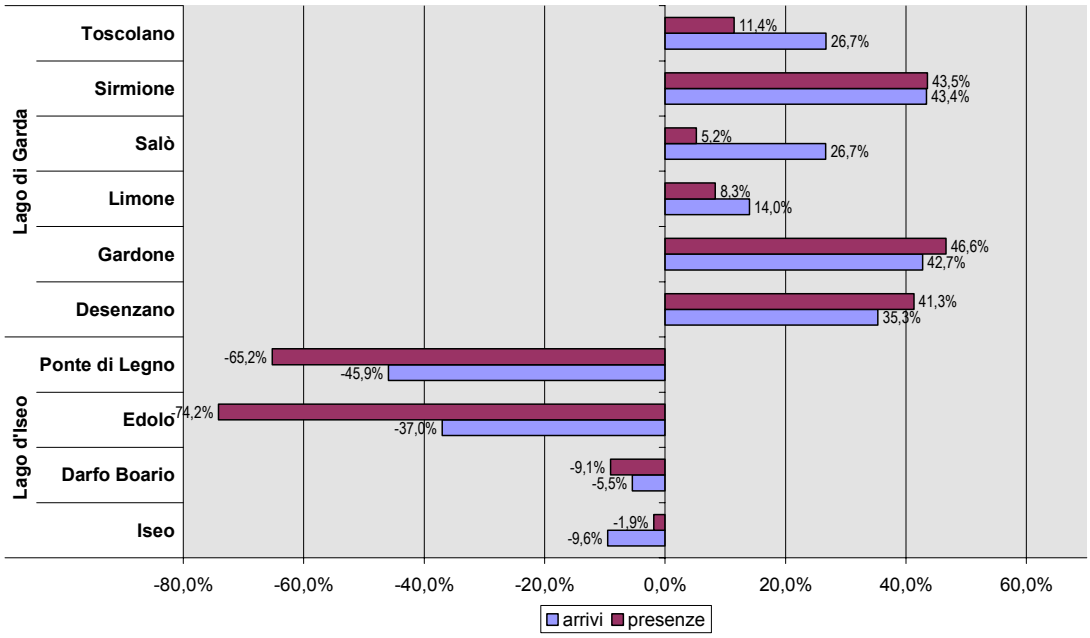



Grafico11 - Ambiti locali (IAT): variazione % arrivi e presenze agli anni 1996-02

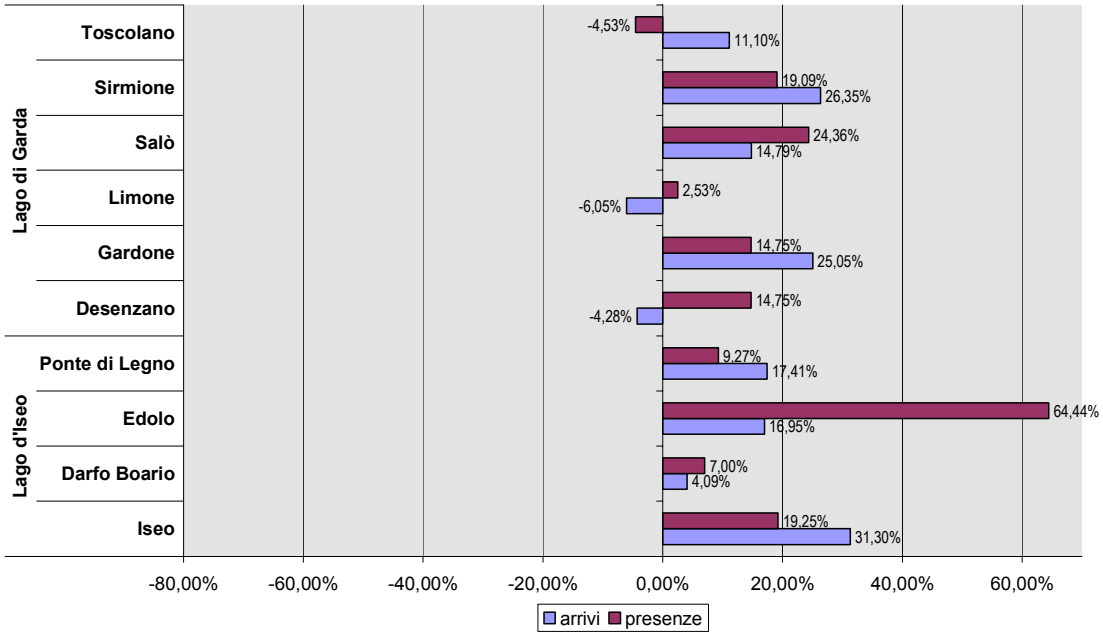



*Figura 2 – Grafici sul settore turistico: variazioni presenze-arrivi*

La tabella successiva riguarda l'ambito IAT di Iseo, comprendente i comuni di Iseo, Marone, Monte Isola, Paratico, Pisogne, Sale Marasino, Sulzano, Zone mostra la preferenza soprattutto degli stranieri per gli esercizi alberghieri:

| Ambito IAT Iseo: variazione % arrivi e presenze per tipo di esercizio 1996-02 | | | |
|---|---|---|---|
| | alberghieri | complementari | totali |
| *arrivi italiani* | *44,8%* | *12,4%* | *26,1%* |
| *arrivi stranieri* | *62,9%* | *10,7%* | *38,8%* |
| **arrivi totali** | **53,3%** | **11,8%** | **31,3%** |
| *presenze italiani* | *41,5%* | *9,8%* | *16,9%* |
| *presenze stranieri* | *60,8%* | *6,7%* | *22,3%* |
| **presenze totali** | **51,1%** | **8,5%** | **19,2%** |

Un'analisi più dettagliata riferita ai comuni del Mediolago risulta difficoltosa per la scarsità dei dati. Si può comunque constatare un aumento dell'offerta degli esercizi alberghieri (tab.9j) a fronte di una stabilità del comparto extralberghiero (campeggi, villaggi, Rec. e altri).

| Comuni rivieraschi: variazione % settore alberghiero 1999-01 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | esercizi | letti | camere | bagni |
| Monte Isola | 0,0% | -6,7% | -5,8% | 27,6% |
| Paratico | 25,0% | 18,2% | 18,3% | 18,6% |
| Sulzano | 100,0% | 79,4% | 81,0% | 300,0% |
| Sale Marasino | 25,0% | 20,6% | 22,7% | 41,7% |
| Iseo | 45,5% | 32,2% | 32,0% | 29,1% |
| Marone | - | - | - | - |
| Zone | 400,0% | 366,7% | 394,1% | 394,1% |
| Pisogne | -20,0% | -34,4% | -32,2% | -25,0% |

Grafico 2 - Regione Lombardia e province:variazioni arrivi italiani e stranieri 1995-01

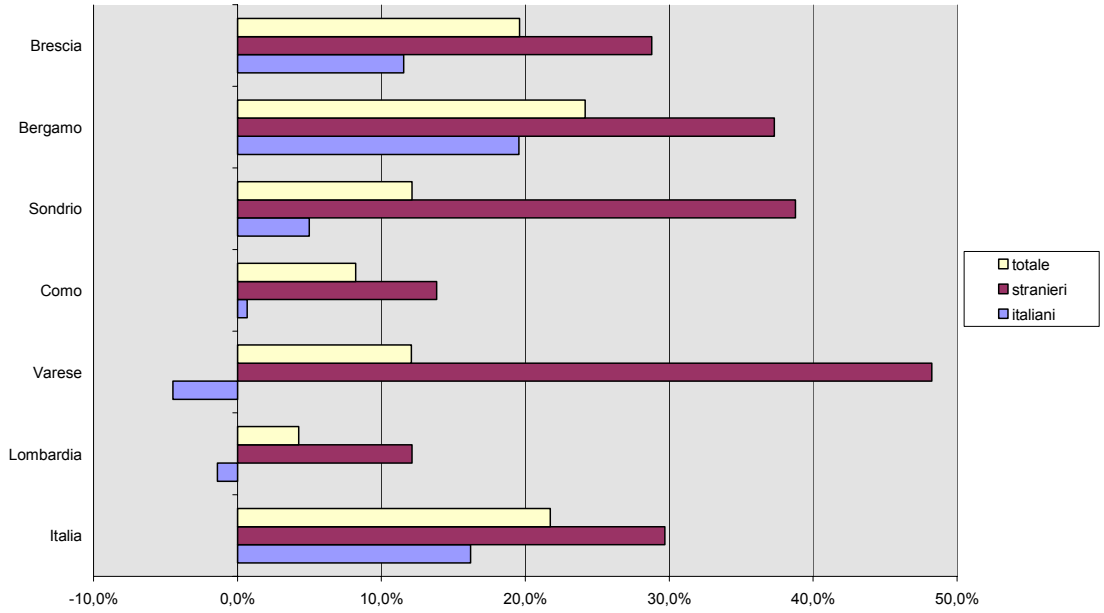



Grafico 14 - Comuni nel comprensorio: variazione % esercizi 1998-2001

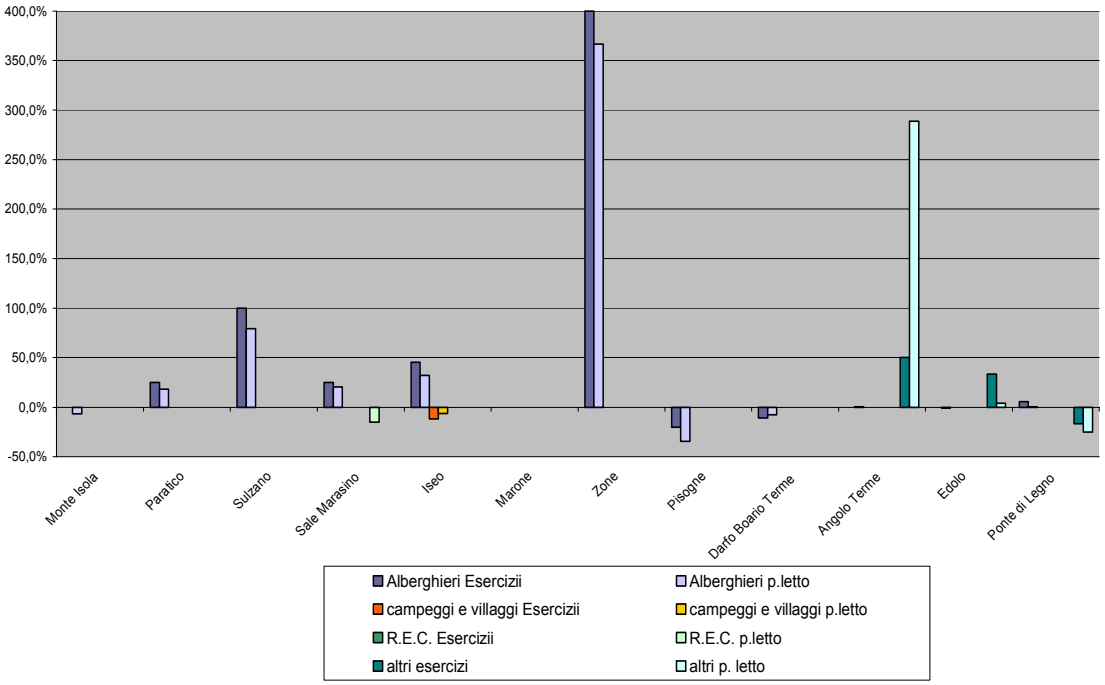



*Figura 3 – Grafici sul settore turistico: variazioi arrivi e consistenza esercizi ricettivi negli ambiti locali*

## 3.3 Aggiornamento dei dati di traffico

In via preliminare, si è ritenuto necessario verificare quanto contenuto nello Progetto integrato per l'accessibilità del Medio Lago (1998-2000) relativamente alle previsioni di traffico stimate con il modello Trips.
Sono stati eseguiti 2 tipi di rilevi del traffico:

- rilevi manuali;
- rilievi automatici con schede elettroniche tipo Numetrics.

Sulla nuova SP 510 sono stati effettuati conteggi manuali mediante rilevatori dalle ore 7.00 am alle ore 21.00 pm, ciò ha consentito di avere un profilo giornaliero del flusso senza interferire con la viabilità. Le postazioni prescelte per catturare l'intero flusso gravitante sul Lago sono state: la prima a monte dello svincolo di Vello, la seconda a monte dello svincolo per Ome-Provezze-Monticelli.
Il giorno individuato per l'esecuzione dei rilievi è stato quello di domenica 18 luglio 2004.
Sulla litoranea (ex SS 510) sono state replicate esattamente le postazioni del 1998, vale a dire una a Marone, in prossimità dei Campeggi, l'altra a Pilone, nella zona antistante ai ristoranti.
Tali rilevi sono stati effettuati mediante schede elettroniche Numetrics fissate al manto stradale per 3 giorni consecutivi, da domenica 18 luglio a martedì 20 luglio
Nella giornata di Lunedì 19 luglio nella postazione di Pilone direzione Nord, si è verificata un'anomalia (cantiere) che ha reso inutilizzabili i dati relativi alla giornata; restano perfettamente validi i dati di martedì 20 luglio.

In sintesi, i risultati dei rilevi indicano:

- sulla litoranea, postazione Marone, i flussi feriali si attestano a 3.783, intervallo 7.00-21.00, in direzione Nord (Valle), e 3.648 in direzione Iseo (totale postazione 7.431), con circa l'80% del flusso totale 0.00-24.00; tale ordine di grandezza conferma appieno le previsioni fatte nel 1999 per il traffico giornaliero, con un'ora di punta della mattina decisamente più bassa delle previsioni di circa 600 vph (7.00-8.00);
- sulla medesima strada, postazione Pilzone, si hanno dati differenti: 6.859 v/g in direzione Valle e 6.827 direzione Iseo (totale postazione 13.686 pari al 74,6% del totale 0.00-24.00); come si può rilevare si tratta di valori quasi doppi della postazione a monte, tali da mettere in luce il forte apporto del Medio Lago (in particolare Sale Marasino, Sulzano) generatori/attrattori ai quali può essere attribuito il mutamento dell'entità del flusso;
- è opportuno sottolineare che tali dati, consentono una valutazione più precisa della reale entità del traffico generato dal Medio Lago, individuando una sorta di discontinuità funzionale sulla ex SS510, tra un tratto Nord meno trafficato ed un tratto Sud decisamente più impegnato, il cui punto mediano sembra essere Sale Marasino. Ciò precisa e integra i dati del 1998 attribuendo un maggior "peso" all'insediamento del medio lago nella generazione dei flussi;
- per quanto riguarda i flussi festivi, essi non si discostano sostanzialmente da quelli feriali, confermando ordini di grandezza totali e percentuali relative.
- Il confronto, fondamentale ai fini dello studio, tra flussi festivi 1998 e 2004 sulla ex 510 portano da un totale di oltre 20 mila v/g ad una media di circa 10 mila con un decremento del 50%. Tale effetto fortemente migliorativo deve essere interpretato, sia alla luce dei diversi valori tra Marone e Pilzone, sia del tendenziale riequilibrio che i sistemi a rete tendono a conseguire se non opportunamente gerarchizzati;
- sulla strada di nuova apertura i flussi festivi rilevati sono assai consistenti e assommano a circa 26 mila veicoli nella postazione di Vello e 36 mila nella postazione di Ome. Tale differenza è ascrivibile per la gran parte alle origini/destinazioni di Iseo.

Vale la pena. inoltre, di confrontare in termini di ordine di grandezza – la variazione dei flussi totali in transito nord-sud; nel 1998, la sola SS510 era impegnata da 20.350 v/g, mentre nel 2004 la somma dei veicoli transitanti sulla nuova e vecchia infrastruttura è di oltre 36.000 v/g. Si tratta di un incremento notevole (di oltre il 70%), che deve essere attentamente valutato in relazione al possibile fenomeno di

"ritorno" del traffico sulla direttrice storica. In assenza di precisi interventi di gerarchizzazione delle infrastrutture, eventuali fenomeni congestivi (nelle ore di punta o in presenza di traffico pesante per esempio) potrebbero spingere ad un nuovo utilizzo della strada storica.
Inoltre, alcuni fenomeni negativi si sono già manifestati in relazione alla diminuzione assoluta del traffico. Soprattutto l'aumento della velocità dei veicoli costituisce oggi un tema di particolare attenzione per i Comuni rivieraschi.

In conclusione, si può affermare che:

- le previsioni modellistiche si sono rivelate sostanzialmente corrette l'effetto drenante della nuova infrastruttura ha abbattuto i livelli totali di traffico sulla strada litoranea;
- l'entità dei flussi consente la realizzazione di interventi di moderazione del traffico, tali da costituire un sistema coerente a livello intercomunale e un fattore di riqualificazione ambientale;
- la nuova condizione ha indotto nuovi fenomeni di pericolosità sia riferiti ai veicoli, sia soprattutto alle utenze deboli, tali da necessitare di un intervento urgente

la tipologia del traffico (con presenza di mezzi pesanti) e l'entità (sotto i valori critici, ma in decisa crescita) presente sulla nuova SP 510, potranno indurre un "ritorno" del traffico sulla vecchia infrastruttura qualora non intervengano coerenti e complessive politiche di moderazione e di "ridisegno" delle caratteristiche geometriche della stessa.

| 1) Ex SS 510-litoranea (intervallo 7.00-21.00) | | | |
|---|---|---|---|
| **A) Postazione Marone** | | **B) Postazione Pilzone** | |
| **Dir. Valle** | | **Dir. Valle** | |
| Domenica | 3.561 | Domenica | 6.443 |
| HDP 15.00-16.00 | 303 | HDP 11.00-12.00 | 768 |
| Martedì | 3.783 | Martedì | 6.859 |
| HDP 18.00-19.00 | 387 | HDP 18.00-19.00 | 806 |
| **Dir. Iseo** | | **Dir. Iseo** | |
| Domenica | 3.685 | Domenica | 6.664 |
| HDP 17.00-18.00 | 421 | HDP 18.00-19.00 | 914 |
| Martedì | 3.648 | Martedì | 6.827 |
| HDP 7.00-8.00 | 375 | HDP 7.00-8.00 | 909 |
| **Totali per postazione** | | | |
| Domenica | 7.246 | Domenica | 13.107 |
| Martedì | 7.431 | Martedì | 13.686 |

| 2) Nuova SS510 (intervallo 7.00-21.00) | | | |
|---|---|---|---|
| **Postazione svincolo Vello** | | **Postazione svincolo Ome** | |
| **Dir. Valle** | | **Dir. Valle** | |
| Domenica | 8.642 | Domenica | 11.093 |
| HDP 9.00-10.00 | 1.178 | HDP 9.00-10.00 | 1.338 |
| **Dir. Iseo** | | **Dir. Iseo** | |
| Domenica | 11.095 | Domenica | 12.004 |
| HDP 18.00-19.00 | 1.462 | HDP 18.00-19.00 | 1.732 |
| **Totali per postazione** | | | |
| Domenica | 19.737 | Domenica | 23.097 |

*Figura 4 – Tabella di sintesi dei rilievi di traffico del luglio 2004.*

# 4 Contenuti del PIdA

## 4.1 Una nuova identità come chiave del piano e delle sue politiche

I materiali dell'istruttoria danno forma – nei diversi aspetti trattati – ad una questione centrale che ci sembra costituire la premessa necessaria ad ogni ulteriore azione programmatoria.
Si tratta della definizione - o se si vuole ridefinizione - di una "identità territoriale" capace di tradursi in concreta operatività:

- sul piano della restituzione di un "diagramma chiave" dello sviluppo del territorio, necessario ed indispensabile per la riconoscibilità e la condivisione delle scelte di sviluppo, vale a dire della convergenza di risorse ed investimenti;
- sul piano della progettualità, con riferimento ad un "salto di scala" necessario nella elaborazione degli obiettivi di sviluppo e di riqualificazione, che devono essere sottratti ad una logica "di campanile" o rischiano di non usufruire più dei canali di finanziamento per mancanza di "massa critica";
- sul piano della attività istituzionale "esterna", intesa come capacità di interazione con realtà territoriali che hanno da tempo acquisito "coscienza di sé" ed operano decisamente su un piano di competitività territoriale (Valle Camonica e Franciacorta);
- sul piano della attività istituzionale "interna", anche attraverso percorsi innovativi di tipo consortile, ma che trova nella struttura Comunità Montana una risorsa già sperimentata ed imprescindibile nella filiera istituzionale pubblica.

Il tema di una chiara "identità territoriale" deve essere costruito soprattutto a partire dagli obiettivi di sviluppo della comunità locale e del suo territorio.
Cerchiamo di esplicitare in forma interrogativa alcune questioni fondamentali per il destino del Medio Lago. In riferimento a questo specifico contesto, dobbiamo dare risposta ai seguenti interrogativi

1. Quale vocazione produttiva?
2. Quali infrastrutture ed accessibilità?
3. Quale carico insediativo?
4. Quale livello qualitativo dei servizi alla collettività?
5. Quale grado di conservazione e tutela del paesaggio?

Le risposte che siamo ad oggi in grado di dare devono essere intese come griglia concettuale utile alla discussione e come "messa in chiaro" di prima approssimazione dei concetti di base

## 4.2 Linee guida per la discussione

Le risposte alle domande sulle linee guida dello sviluppo del Medio Lago, costituiscono allo stesso tempo, la sintesi degli incontri fatte con gli Amministratori dei Comuni e della successiva prima elaborazione dei Progettisti; tale fase di proposta preliminare, si limita alla "messa a sistema" e alla"gerarchizzazione" dei contenuti e delle proposte in essere, con l'aggiunta di alcune limitate indicazioni soprattutto per quanto riguarda la viabilità. Infatti, i temi della urgente riqualificazione e messa in sicurezza della ex SS510 e della determinazione definitiva delle modalità di connessione alla nuova SS510, hanno assunto carattere di priorità.
Le 5 chiavi proposte sono state oggetto delle seguenti considerazioni.

### *4.2.1 Quale vocazione produttiva?*

Un primo nodo programmatico da discutere è la permanenza o meno di una "base produttiva" manifatturiera. Dai dati Istat aggregati sui principali settori economici è possibile rilevare che:

- il settore secondario resta prevalente ai 3 censimenti '81-'91-'01, con oltre il 60% degli addetti;

- si registra una sensibile contrazione del settore del commercio tra ’91 e ’01, contro un incremento del settore altre attività (terziario) nel medesimo periodo.

Dal punto di vista della geografia produttiva e delle principali filiere, si ricorda che l’area del Sebino bresciano si trova in una collocazione prossima a 3 riconosciuti “distretti industriali”:

- il distretto del Sebino bergamasco, comprendente i comuni del Sistema locale di Sarnico, specializzato nelle guarnizioni di gomma;
- il distretto Sebino - Camuno, che comprende 6 comuni dei Sistemi locali di Esine - Breno, nel campo della metallurgia;
- il distretto Valtrompia - Valsabbia per la lavorazione dei metalli e la produzione di articoli in metallo.

Dunque, anche nella prospettiva di un tendenziale ridimensionamento del settore secondario, vale a dire di certe produzioni specifiche (gomma, metalmeccanica, ecc.), la presenza di una base produttiva manifatturiera è destinata per il medio-lungo periodo un elemento di riferimento dello sviluppo locale e conseguentemente della pianificazione d’area.
Nello specifico, le principali localizzazioni produttive-artigianali sono concentrate nei comuni di Marone e Sale Marasino, con diverse caratteristiche.
Nel comune di Marone, la presenza della Dolomite Franchi costituisce elemento storicamente caratterizzante l’assetto insediativo del comune. In questo senso, il PIdA si pone l’obiettivo di promuovere un dialogo tra Ente Locale e Azienda, con i seguenti obiettivi:

- mitigazione degli impatti ambientali acustici e atmosferici;
- politiche di accompagnamento relative alla riconversione di lungo periodo;
- forme di collaborazione per utilizzi innovativi di aree o parti di esse parzialmente sottoutilizzate (ex cava) .

Nel comune di Sale Marasino, si è formata un’area artigianale-industriale caratterizzata da una discreta diversificazione e da alcune produzioni consolidate (Iseo Gomma, Cam, Farme, Montel, per esempio). Di tale area si prevede la conferma e il potenziamento in relazione alla riqualificazione del porto commerciale.

Verso un’ “agricoltura DOP” (Denominazione di origine protetta). Potrebbe esser questo il titolo degli approfondimenti da svilupparsi nel PIdA. La caratterizzazione del settore agricolo e zootecnico è così riassumibile:

- presenza di *aziende zootecniche montane* e del *sistema degli alpeggi* del Sebino che costituiscono un primario interesse per il contributo che danno al presidio territoriale ed all’economia rurale;
- specializzazione del territorio in coltivazioni particolari e nell’allevamento d’alpeggio ha determinato l’affermazione di *produzioni tipiche* che interessano, sia il settore zootecnico caseario (formaggi Casolet e il Silter) che in quello vitivinicolo (Franciacorta) e olivicolo (che ha ottenuto l’attribuzione del D.O.P.- denominazione di origine protetta). Sono inoltre da rimarcare la produzione di salumi tipici, sardine (agoni essiccati) castagne ecc.;
- presenza di una attività *frutticola e floro-vivaistica* per produzioni di nicchia e di ambito prevalentemente locale. La presenza del clima mite intorno al lago ha determinato una precisa specializzazione colturale della media e bassa collina, dove prevalgono le colture legnose agrarie quali la vite e l’*olivo*; questa specializzazione ha determinato la formazioni di paesaggi tipici quali quello di Monte Isola e della fascia morenica di Sale Marasino e Sulzano;
- l’*olivicoltura* pertanto sta registrando una certa espansione (anche grazie ai finanziamenti della L.R. 30/91) ed è divenuta pertanto un’attività di prioritario interesse

Luci ed ombre del settore del turistico. Già lo Studio integrato del 1998 aveva messo in luce gli aspetti di frammentarietà e debolezza del settore. Il primo aggiornamento dei dati per il PIdA conferma una ulteriore riduzione dei posti letto tra il 1996 e il 2001 di circa il 30%. Questo solo dato è sufficiente a confermare un quadro fortemente critico cui devono corrispondere azioni settoriali specifiche di sostegno.
Il piano fa propri gli indirizzi già altrove espressi (Studio integrato, 1999):

- si ritiene che la scal di un efficace intervento settoriale vada oggi riferita all'intero bacino del Sebino bresciano, come aggregazione di realtà individuate: la Franciacorta, il Lago nel suo complesso, la Bassa Valle. Tali ambiti, intesi entro un "circuito" unitario appunto, possono garantire una adeguata "massa critica" per politiche efficaci di riequilibrio insediativo e sviluppo socioeconomico.
- si ritiene necessaria una politica pubblico di "accompagnamento" del settore, sia nel tradizionale ruolo di definizione e garanzia delle politiche di settore (quadro degli investimenti), sia di gestione diretta - *vera e propria commercializzazione* - dei "pacchetti turistici", costruiti con gli operatori privati ed indirizzata ai *tour-operator* italiani e stranieri. Il ruolo pubblico, nella forma di una *Agenzia di promozione* - evidentemente distinto dal interesse economico dell'operatore privato - diviene strategico a condizione di una alta capacità di accesso informazionale (anche ai mercati esteri, per esempio), di formazione professionale, di promozione sulla stampa, di organizzazione di iniziative culturali, ecc.
  si ritiene fondamentale che il ruolo di Monte Isola nell'ambito dello sviluppo turistico locale del Medio Lago,. La conclamata "vocazione turistica", ovvero la propensione alla definizione di un "parco naturale", dovrebbe attuarsi mediante specifiche politiche settoriali di tipo paesistico. "Quanto" e "come" la risorsa Monte Isola verrà messa in gioco nell'ambito delle politiche di settore, resta a tutt'oggi un argomento di necessario approfondimento.

### *4.2.2 Quali infrastrutture ed accessibilità?*

Il ruolo della nuova SS510 e gli svincoli principali

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 (Bisogna, Vello) ed a valle (Iseo), introducendo sulla strada litoranea, sia limitazioni di carattere amministrativo, sia attraverso interventi di moderazione del traffico.

In questo senso, la vecchia statale è destinata a costituire la rete comunale (intercomunale) primaria di distribuzione; pertanto la questione degli svincoli del Medio Lago, viene coerentemente così definita:

- identificazione delle principali "porte" di accesso al sistema viabilistico locale da Iseo e da Vello;
- 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);
- proposta/definizione di un sistema di arroccamento secondario, al servizio del traffico locale (escluso traffico pesante), con collegamento tra Tassano e Ma spiano, e raccordo con la viabilità di Sale; raccordo tra viabilità di Marone (loc Carai Park) e Sale (loc. Villaggio Motta e Carebbio);

Sulla strada litoranea deve essere progettato e realizzato un nuovo modello di mobilità, dove le componenti non meccanizzate possano convivere in totale sicurezza. Le priorità vanno così attribuite:

- riqualificazione nodi principali con viabilità secondaria, in termini di sicurezza e moderazione del traffico;
- riqualificazione dei principali spazi legati ai centri storici, intersecati dalla strada (Sultano, Sale, Marone);
- realizzazione della continuità ciclopedonale, mediante restringimento dell'attuale carreggiata; realizzazione di attraversamenti pedonali illuminati e protetti;
- completamento della rete dei sentieri escursionistici, con particolare riferimento alla ciclabilità delle strade rurali storiche (valorizzazione e potenziamento della Valeriana).

Nel 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 si 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).

Infine, il tema della carenza dei parcheggi deve essere affrontato disaggregando la domanda nelle sue diverse componenti e studiando risposte mirate ai diversi fabbisogni espressi; le categorie principali possono essere così individuate:
- sosta residenziale dei comuni rivieraschi
- sosta residenziale di Monte Isola
- sosta turistica/interscambio gomma-acqua media
- sosta turistica/interscambio gomma/acqua massima

In generale, il criterio d'intervento che il PIdA è quello della messa a regime di un sistema complessivo articolato a scala intercomunale, nel quale si evitino concentrazioni superiori a 200-300 posti auto, sia per l'impatto ambientale di tali strutture/superfici, sia per le problematiche indotte di accesso. Solo una attenta ripartizione su un più ampio numero di punti di interscambio potrà garantire adeguata flessibilità ad un sistema che è soggetto ad una forte variabilità stagionale.
Infatti, nel caso delle ultima componente della sosta turistica/interscambio risulta necessario distinguere i momenti di massima punta da quelli di medio utilizzo, onde non incorrere in errori di dimensionamento che porterebbero di fatto alla irrealizzabilità di qualsiasi iniziativa.
Non solo; ma nei momenti in cui la domanda di parcheggio – come già attualmente – mette in crisi il sistema viario e ambientale, dovranno essere assicurati migliori servizi di trasporto pubblico collettivo e su ferro e su gomma), ben sapendo che politiche di puro adeguamento della viabilità non potranno comunque soddisfare adeguatamente l'utenza del lago.

### *4.2.3 Quale carico insediativo?*

Oggi: una realtà urbana di 10.000 abitanti
Da un punto di vista urbanistico è necessario porsi il problema del carico insediativi incrociando i dati demografici con valutazioni di carattere socioeconomico.
Se osserviamo la dinamica della popolazione dell'ultimo secolo relativa all'area del Medio Lago (o meglio dei 4 comuni interessati dal piano), si nota come dopo un salto significativo a a cavallo del secolo scorso, i valor complessivi restano sostanzialmente stabili; solo il Comune di Monte Isola, mantiene fino all'ultimo intervallo censuario andamenti negativi, mentre il Comune di Marone risente di una crisi "più recente" (dagli anni '80 in poi) legata al mutamento della sua monocultura industriale (Dolomite Franchi).

| COMUNE | 1881 | 1931 | 1951 | 1961 | 1971 | 1981 | 1991 | 2001 | 2003 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Marone** | *1.489* | *2.287* | *3.041* | *3.117* | *3.140* | *3.130* | *3.065* | *3.057* | *3.143* |
| **Monte Isola** | *1.141* | *1.814* | *1.846* | *1.968* | *1.878* | *1.868* | *1.745* | *1.769* | *1.776* |
| **Sale Marasino** | *1.963* | *2.259* | *2.648* | *2.580* | *2.631* | *2.924* | *3.071* | *3.180* | *3.276* |
| **Sulzano** | *744* | *1.117* | *1.374* | *1.344* | *1.261* | *1.282* | *1.352* | *1.467* | *1.674* |
| **Totale** | **5.337** | **7.477** | **8.909** | **9.009** | **8.910** | **9.204** | **9.233** | **9.473** | **9.869** |

In questa sede, più che ad un dettagliato meccanismo di previsione demografica (peraltro non applicabile a sistemi territoriali così ristretti), interessa proporre alcune riflessioni sugli ordini di grandezza attendibilmente stimabili sul medio periodo.

Dalla tabella seguente si ricavano i tassi medi annui di variazione della popolazione residente. Si noti la netta accelerazione dell'ultimo triennio, evidentemente legato alle aspettative di maggiore accessibilità rispetto al concentrico bresciano (si noti in primo luogo Sulzano).

| COMUNE | 1881-31 | 1951-61 | 1961-71 | 1971-81 | 1981-91 | 1991-01 | 2001-03 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Marone** | *0,86* | *0,25* | *0,07* | *-0,03* | *-0,21* | *-0,03* | *1,40* |
| **Monte Isola** | *0,93* | *0,64* | *-0,47* | *-0,05* | *-0,68* | *0,14* | *0,20* |
| **Sale Marasino** | *0,28* | *-0,26* | *0,20* | *1,06* | *0,49* | *0,35* | *1,50* |
| **Sulzano** | *0,82* | *-0,22* | *-0,64* | *0,17* | *0,53* | *0,82* | *6,82* |
| **Totale** | *0,68* | *0,11* | *-0,11* | *0,33* | *0,03* | *0,26* | *1,72* |

Domani: verso una realtà urbana di 15.000 abitanti
Se con un processo di stima elementare di tipo lineare, interpoliamo i valori di i.m.a. relativi alle ultime tre soglie, estendendoli (tendenza lineare) ai due decenni successivi otteniamo i seguenti ordini di grandezza:

| COMUNE | 2003 | 2011 | 2021 |
|---|---|---|---|
| **Marone** | *3.143* | *3.416* | *4.091* |
| **Monte Isola** | *1.776* | *1.912* | *2.219* |
| **Sale Marasino** | *3.276* | *3.484* | *3.909* |
| **Sulzano** | *1.674* | *2.368* | *4.763* |
| **Totale** | **9.869** | **11.180** | **14.983** |

Fermo restando la natura rigidamente statistica della "simulazione" (dove il valore di Sulzano non pare attendibile proprio per l'applicazione dei tassi recenti notevolmente superiori alla media), e valutandone tutti i limiti intrinseci, si guardi all'ordine di grandezza dei 15 mila abitanti come soglia critica dell'insediamento al 2021, utile alle riflessioni di carattere urbanistico.
Se il limite teorico della capacità insediativa dei 15 mila abitanti rappresenta un orizzonte di riflessione (anche per il dimensionamento dei PRG), risulta evidente che il contenimento dell'urbanizzato deve essere posto con sufficiente anticipo.
Il tema del recupero delle frazioni e dei nuclei, nonchè di una normativa urbanistica i grado di consentire recuperi volumetrici e nuovi standard qualitativi nella riqualificazione del tessuto esistente, si pone come tema di prioritario interesse.
Correlando i dati del triennio 2001-2003, alla entrata in esercizio della nuova SS510, non si può che segnalare il pericolo di una crescita del costruito, non solo in termini quantitativi, ma soprattutto qualitativi, legata all'erosione delle fasce dei terrazzamenti intermedi della conca del Medio Lago.
Se si dovesse coniare uno slogan per la discussione, si potrebbe dire: decentrare concentrando ovvero limitare il consumo di suolo aumentando le possibilità di trasformazione dell'esitente.

### *4.2.4 Quale livello qualitativo dei servizi alla collettività?*

E' questo un tema chiave per tutto il PIdA, poiché costituisce il terreno di sperimentazione di qualle forme di partenariato e organizzazione consortile che stanno alla base della "nuova dimensione" territoriale e istituzionale che si prospetta.
In questo senso, il primo confronto coi comuni ha mostrato luci ed ombre della situazione attuale, con esiti diversi delle pratiche concerative e negoziali: positivi i risultati in campo assistenziale e del tempo libero (assistenza domiciliare e nuovo campo sportivo), non soddisfacenti gli esperimenti di unificazione delle Polizie Locali; di informatizzazione di alcuni servizi della PA, ecc.
Posto che la Comunità Montana è stata comunque indicata da tutte le Amministrazioni come il luogo deputato del confronto sulle tematiche di partenariato istituzionale, il PIdA conferma che il rafforzamento della gestione associata dei servizi resta condizione/requisito imprescindibile dell'orizzonte di sviluppo prospettato.
Si propone di concentrare la discussione sui seguenti filoni prioritari:

- implementazione e potenziamento dello"sportello unico", allargandone le competenze;
- costituzione di un "ufficio tecnico" unificato, con potenziamento dei sistemi di informatizzazione della cartografia e dei database collegati (GIS, SIS)
- la redazione di un "piano intercomunale dei servizi", secondo le indicazioni della legislazione regionale in materia urbanistica;
- avvio di procedure per la gestione delle reti tecnologiche e dei servizi ambientali.

### *4.2.5 Quale grado di conservazione e tutela del paesaggio?*

Il PIdA intende conferire alle problematiche ambientali particolare centralità in riferimento alle specifiche condizioni generate dalla nuova infrastruttura della Sebina Orientale. Non deve sfuggire infatti, quanto questa potenzialità in termini di accessibilità possa tradursi in un impattante erosione del territorio pedecollinare, in particolare della "conca" del Medio Lago.
Tale area, al pari di Monte Isola, costituisce un patrimonio che è allo stesso risorsa e garanzia per il futuro sviluppo turistico dell'area.
Le problematiche ambientali e paesaggistiche di paricolare rilevanza afferiscono almeno a due ordini di questioni:

- la prevenzione e controllo del dissesto idrogeologico;
- il problema specifico della "manutenzione ambientale" della nuova SS510.

Si sottolinea ancora una volta che l'analisi paesitica e la redazione di un piano paesistico sovra-comunale derivano, oltreché dall'art. 24 e 30 del P.T.P.R. soprattutto dall'art. 84 delle NTA del PTCP.
Infatti, il criterio che quest'ultimo introduce non è più quello di una semplice verifica degli effetti paesistici delle proposte di trasformazione, bensì di una verifica preliminare per evidenziare, come già è prassi consolidata per gli studi geologici, la "vocazione dei suoli" dal punto di vista paesistico.
Riferire questo lavoro non solo ad un singolo territorio comunale, bensì ad ambiti caratterizzati da importanti tratti identificativi comuni, consente, accanto ad una elaborazione più completa, una miglior valutazione e valorizzazione degli elementi sovracomunali.

## 4.3 Gli Assi di intervento

E' giunto il momento di precisare le linee di lavoro specifiche del piano, linee da intendersi sia come temi di approfondimento progettuale alla scala urbanistica, sia di intesa istituzionale attraverso gli strumenti dell'Accordo di Programma e dei PISL.
Sono stati identificati 4 assi portanti delle politiche di piano; gli Assi raggruppano trasversalmente alcuni tematismi tradizionali cercando di cogliere il massimo delle sinergie tra politiche settoriali (convergenza degli investimenti) e delle opportunità per il territorio.

Gli assi di intervento del PIdA proposti sono:
1. Viabilità e trasporti
2. Approdi e parcheggi
3. Nodalità e attività i vita associata
4. Linea di costa

### *4.3.1 La carta delle risorse e delle potenzialità*

In questa fase di lavoro è stata redatta una carta delle risorse e delle potenzialità, intesa come "diagramma chiave" del territorio.
La carta rappresenta i citati tematismi, sia per le parti esistenti (risorse) che per le prime indicazioni progettuali (potenzialità) che vengono sottoposte alla discussione.
Gli interventi sono altresì riportati in forma diagrammatica.

- nella parte alta, le relazioni relative alla viabilità ed alle nodalità proposte;
- nella parte bassa, le relazioni tra potenziale utilizzo della "linea di costa", portualità esistente e prevista, nuove attrezzature per il turismo e il tempo libero.

### *4.3.2 Primo schema delle politiche di intervento*

Le politiche del PIdA dovrebbero, dunque, essere tematizzate, discusse e attuate sulla base di specifici accordi, secondo la seguente articolazione.

1. Viabilità e trasporti

1.1. definizione di uno studio di prefattibilità per il completamento delle connessioni alla SS510 secondo un'ipotesi definita "leggera", mediante la ricucitura del reticolo esistente e la realizzazione di alcune previsioni già presenti nei PRG; il piano indica l'opportunità di dare continuità ad una rete secondaria attraverso limitati interventi di adeguamento infrastrutturale;

1.2. Interventi urgenti di messa in sicurezza della litoranea; sono emerse da parte di tutti i comuni rivieraschi pressanti richieste in questo senso; infatti, in presenza di una minor congestione, si assiste al nuovo fenomeno dell'aumento delle velocità veicolari. Si può pertanto affermare che la riprogettazione della litoranea deve assicurare e coniugare:

- la messa in sicurezza rispetto alla velocità veicolare, mediate tutti gli interventi di carattere infrastrutturale (rotatorie e moderatori) che si rendono necessari;
- la protezione delle utenze deboli, con sostanziale modificazionedella carreggiata (riduzione delle velocità di progetto, riduzione della capacità, ecc.);
- la previsione di un sistema integrato tra spazi pubblici, zone turistico-ricreative, approdi della navigazione e archeggi (zone di interscambio), in un'ottica unitaria di riqualificazione ambientale.

1.3 Completamento della rete comunale/intercomunale: questo tema di pianificazione di competenza comunale dovrebbe essere il primo oggetto di uno specifico accordo per una ridefinizione complessiva entro uno schema di circolazione unitario e opportunamente gerarchiazzato; se è vero che la SS510 storica continuerà a svolgere il ruolo primario di distribuzione, lo scenario di consolidamento delle frazioni e dei nuclei implica la identificazione di alcuni interventi chiave di ricucitura della rete (vedi elaborato grafico in bozza).

1.3. L'opportunità della ferrovia: una scelta improcrastinabile. In coerenza con gli indirizzi da assumersi nel lungo periodo (traforo del Mortirolo, riforma del nodo di Rovato), devono essere confermati e

perseguiti gli interventi di ammodernamento della linea attuale mediante elettrificazione e aumento della capacità.
In dettaglio, per la tratta del Medio Lago restano da completare gli interventi di:

- ammodernamento e messa in sicurezza della linea;
- eliminazione dei passaggi a livello e protezione con barriere di quelli non eliminabili;
- potenziamento dei nodi di interscambio gomma-ferro e dei fabbricati passeggeri;
- potenziamento delle linee automobilistiche di apporto.

2. Approdi e parcheggi

2.1. Potenziare la navigazione lacuale. Nel quadro delle attività già intraprese dal Consorzio della Navigazione riguardanti gli aspetti infrastrutturali (ammodernamento pontili, ecc.), si devono sottoporre a verifica le tratte di collegamento tra comuni rivieraschi e Monte Isola per rafforzarne il servizio. In particolare può essere ripristinato il collegamento diretto con Marone e Vello in relazione alle previste nuove dotazioni di parcheggio.

2.2. Il PIdA identifica i nodi principali di interscambio acqua-ferro-gomma, nel seguente ordine:

1. Sulzano (centro sorico): parcheggi di interscambio in via Dante e in via Tassano, parcheggio stazione FNME, approdo Navigazione in piazza 28 Maggio.
2. Sale Marasino (centro storico): parcheggi interscambio area Bredina (previsione); parcheggio stazione FNME (previsione), approdo Navigazione.
3. Sale Marasino (porto commerciale): parcheggi bus, carico/scarico merci; fermata FNME (previsione); approdo integrativo Navigazione.
4. Marone (centro storico): parcheggi interscambio area via Risorgimento (previsione); parcheggio stazione FNME, approdo Navigazione.
5. Marone (Vello): parcheggi interscambio area ex Calchera (previsione); approdo Navigazione.

2.3. Domanda di sosta turistica: potenzialità e limiti strutturali. La possibilità di rilancio turistico del Medio Lago è strettamente legata alla questione dell'accessibilità e della qualità delle infrastrutture. Soprattutto in relazione alle tipologie prevalenti del turismo domenicale e di breve permanenza, il problema della sosta va correttamente inquadrato individuando un corretto equilibrio tra domanda teorica di sosta e vincoli insediativi ed ambientali del territorio.
Infatti, devono essere perseguite le seguenti pre-condizioni:

- diversa ripartizione sui 3 principali nodi di collegamento, con potenziamento di Marone
- diversa ripartizione modale tra auto, bus e treno
- valutazione della stagionalità dei flussi

Obiettivi assumibili per il dimensionamento dell'offerta di parcheggio di interscambio turistico in relazione alle suddette condizioni sono:

- per Sulzano, conferma dell'attuale quota parte con sostanziale conferma della soglia di 400-500 stalli;
- per Sale, potenziamento della sosta fino a circa 250-300 stalli;
- per Marone, potenziamento della sosta fino a circa 200-250 stalli.

2.4. Condivisione delle esigenze di Monte Isola. Il PIdA deve farsi carico di una politica degli interventi organica e complessiva per far fronte alle esigenze di sosta per i residenti di Monte Isola. La piena fruibilità dell'Isola rappresenta una potenzialità imprescindibile per tutto il Medio Lago per le ricadute sulle strutture turistiche nel suo complesso. Per altro verso, assicurare un adeguato standard di vita per i residenti costituisce un investimento per la comunità locale.
Obiettivo del PIdA è quello di garantire l'individuazione progressiva fino a 600 stalli totali per residenti nei prossimi 5 anni, indicativamente così ripartiti: Sulzano n. 400-450 (di cui circa 400 già disponibili); Sale M. n. 150-200 (di cui circa 75 già disponibili); Marone n. 100-150.

3.Nodalità e attività i vita associata
Questo il tema centrale viene assunto dalle diverse Amministrazioni comunali come momento di ripensamento e riqualificazione dei nuclei storici.
Le ragioni afferiscono almeno a 3 livelli:

- le opportunità fornite dal diverso utilizzo della ex SS510;
- la presenza di alcune "aree chiave" di cui sta maturando un progetto di adeguato utilizzo;
- la necessità di rafforzare i "centri civici", intesi sia in senso funzionale (presenza dei principali servizi pubblici, sia in senso urbanistico ed ambientale (riqualificazione degli spazi pubblici)

Si possono individuare alcuni "segmenti" o "tratte urbane" della ex SS510 che ritornano ad essere elemento strutturante del tessuto urbano:

- per Sulzano, il nuovo PRG in itinere delinea con evidenza un complessivo progetto di riqualificazione che coinvolge la via Battisti con la piazza del Municipi, la Stazione, il porto;
- per Sale, la riqualificazione dell'area Bredina si pone come cerniera di un ampio programma di riqualificazione del "centro civico" compreso tra Municipio, Scuole, sede della Comunità Montana, nuova portualità;
- per Marone, i progetti di riqualificazione del Lungolago Marconi, dell'ex Cittadini, e del Municipio, costituiscono elementi di un complessivo progetto di riqualificazione e allargamento del centro urbano.

Le attività di vita associata: attrezzature sportive
Le attività di vita associata: attrezzature assistenziali

4. La linea di costa
Il piano assume l'idea di un "sistema lineare" come progetto unitario da condividere e verso il quale indirizzare in modo coordinato gli investimenti. Il sistema è composto da:

- viabilità intercomunale;
- percorsi ciclopedonali;
- parcheggi;
- aree di pregio "centrali" e lungolaghi;
- aree di sosta a lago (accessi) e balneazione;
- attrezzature turistiche private;
- attrezzature per l'approdo temporaneo.

In prima fase sono state identificate le seguenti priorità:

- Comune di Sulzano: interventi di riqualificazione della viabilità e degli spazi pubblici di via Battisti e riqualificazione e potenziamento aree turistiche e di balneazione area Base Ans-Palafitte;
- Comune di Sale: interventi di riqualificazione della viabilità e degli spazi pubblici via Roma e Mazzini;
- Comune di Marone: completamento connessione ciclopedonale Vello-Toline.

## 4.4 Le Azioni

### *4.4.1 Azioni amministrative immediate (0-3 mesi)*

Nel quadro del PIdA si propone l'attivazione di un *tavolo interistituzionale di accompagnamento* formato dai Sindaci o loro delegati, con funzione di discussione e approfondimento delle proposte.
In particolare, il Tavolo interistituzionale dovrebbe pervenire alla stesura di almeno 3 Accordi di programma (o atti di concertazione):

- per la realizzazione delle interconnessioni viabilistiche tra Sulzano e Sale Marasino
- per la realizzazione di parcheggi per i residenti a Monte Isola
- per la attivazione di servizi tecnici consortili

### *4.4.2 Azioni amministrative successive (3-6 mesi)*

Nelle fasi successive, il piano d'area dovrebbe trovare almeno 2 momenti di approfondimento con carattere di radicamento nel territorio e di aggiornamento delle professionalità presenti:

- un momento seminariale/convegnistico specificamente destinato alle problematiche del turismo;
- un "Laboratorio territoriale del Medio Lago", da attivare in collaborazione con il Politecnico di Milano.