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

Piano integrato d'area del Medio Lago

Indirizzi per la pianificazione

Luglio 2005

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

Piano integrato d'area del Medio Lago

Indirizzi per la pianificazione

Rapporto conclusivo

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

Luglio 2005 – REV. 1

Indice

1 METODO E COLLOCAZIONE DEL PIdA 4

1.1 IL RUOLO COGENTE ATTRIBUITO DAL PTCP 4
1.2 STRATEGIA E STRUTTURA: DUE DEFINIZIONI IMPORTANTI 4

2 PERCORSO ISTITUZIONALE 6

2.1 METODO PROPOSTO E AGENDA DEGLI INCONTRI 6
2.2 CONCLUSIONE DEL PIDA E ULTERIORI APPROFONDIMENTI 7

3 PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA 12

3.1 VERSO UNA NUOVA "IDENTITÀ TERRITORIALE" 12
3.2 ALCUNE QUESTIONI APERTE 13
3.3 SOSTA, PARCHEGGI E INTERSCAMBIO PER MONTE ISOLA 17
3.4 PERMANENZA DI ALCUNE CRITICITÀ DELLA RETE INFRASTRUTTURALE 18

4 POLITICHE DI INTERVENTO 20

4.1 LINEE GUIDA DEL PIDA 20
4.1.1 Viabilità e trasporti 20
4.1.2 Parcheggi, approdi e ciclabilità: la "linea di costa" 20
4.1.3 Nodalità e attività di vita associata 21
4.1.4 Il progetto della "linea di costa" 22
4.2 COGENZA ED ITER DI LEGITTIMAZIONE DEI CONTENUTI DEL PIDA 23
4.3 INDIVIDUAZIONE DEGLI AMBITI E DEI COMPARTI 23
4.3.1 Individuazione degli ambiti e dei comparti 23
4.3.2 Linee guida per l'attuazione degli ambiti 24
4.3.3 Linee guida per l'attuazione dei comparti 26
4.4 COME LEGGERE GLI ELABORATI DEL PIDA 27
4.4.1 La carta delle risorse e delle potenzialità 27
4.4.2 Le carte e le schede normative d'indirizzo per la di verifica paesistica 27
4.4.3 La carta della "linea di costa" 27
4.4.4 La carta degli ambiti e dei comparti 27

5 ELENCO COMPLESSIVO DEGLI ELABORATI DEL PIdA 28

1 Metodo e collocazione del PIdA

1.1 Il ruolo cogente attribuito dal PTCP

Come già sottolineato, 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** d'interesse Provinciale 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.

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.

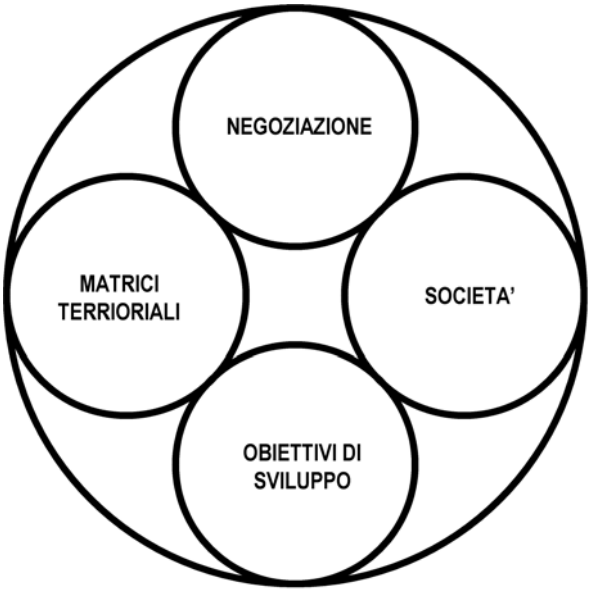
1.2 Strategia e struttura: due definizioni importanti

Il termine "strategico" rimanda ad una precisa connotazione del termine, che ci avvicina alle tematiche delle **pratiche negoziali** o, come si usa dire, 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 aperte**, 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.

Se, dunque, da un lato, il termine "**strategico**" rimanda alla dimensione dei "processi" e della costruzione del consenso attorno ad obiettivi comuni, dall'altro, nel campo della pianificazione territoriale, la specifica "dimensione fisica" obbliga ad un continuo confronto con una dimensione "**strutturale**", che, in definitiva, è quella propria dell'insediamento, costituita dalle matrici storico-culturali e dalla convergenza dei fattori naturali originali.
Si ricordi in proposito 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 definiscono lo sfondo per una corretta collocazione del piano integrato, un altrettanto imprescindibile riferimento è costituito dal **"palinsesto insediativo"** rappresentato dalla sedimentazione storica di un contesto, quello lacuale, caratterizzato da una storica funzione di "cerniera" tra Valle Camonica e Franciacorta
L'etimologia del termine palinsesto 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 per il paesaggio, la lenta riscrittura della storia, cancella soltanto superficialmente i segni profondi – di "lunga durata" – lasciando all'architetto-urbanista il difficile compito di compierne pazientemente la lettura *in filigrana* della sua originalità.

In conclusione, si ritiene che il termine "strategico" possa e debba essere declinato con un più ampio significato, il quale sappia istituire un proficuo confronto tra le attuali istanze di trasformazione socio-economica e conoscenza della propria storia e delle proprie radici culturali (matrici territoriali).



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 Percorso istituzionale

2.1 Metodo proposto e agenda degli incontri

Nel quadro del PIdA si è proposta l'attivazione di un *Tavolo interistituzionale di accompagnamento* formato dai Sindaci o loro delegati, con funzione di discussione e approfondimento della bozza presentata nel dicembre 2004.
Il calendario degli incontri è stato il seguente.

data	***luogo***	***partecipanti***	***Contenuti***
02.08.04	**Comunità Montana del Sebino Breciano**	**Le Amministrazioni e la Comunità Montana**	**Metodologia e presentazione dati mobilità**
06.12.04	Monteisola	Le singole Amministrazioni	Seminari propedeutici con le Amministrazioni
06.12.04	Comunità Montana Sebino Bresciano	Le singole Amministrazioni	Seminari propedeutici con le Amministrazioni
07.12.04	Sale Marasino	Le singole Amministrazioni	Seminari propedeutici con le Amministrazioni
07.12.04	Sulzano	Le singole Amministrazioni	Seminari propedeutici con le Amministrazioni
07.12.04	Marone	Le singole Amministrazioni	Seminari propedeutici con le Amministrazioni
13.12.04	**Comunità Montana del Sebino Breciano**	**Le Amministrazioni e la Comunità Montana**	**Presentazione Primo stato di avanzamento del P.d.A**
10.03.05	Tutti gli enti coinvolti	Tutti gli enti coinvolti	Confronto con il Piano di Bacino e il Piano PTCP
21.03.05	Comunità Montana del Sebino Breciano	**Le Amministrazioni e la Comunità Montana**	**Presentazione Secondo stato di avanzamento del P.d.A**
08.04.05	Provincia di Bs- Ass. al Territorio		
13.06.05	**Comunità Montana del Sebino Breciano**	**Le Amministrazioni e la Comunità Montana**	**Presentazione dei contenuti finali del P.d.A**

A seguito di tali incontri sono state compilate delle schede di verbale per ciascuno dei comuni interessati con l'obiettivo di:

- individuare l'assetto insediativo attuale del territorio comunale;
- individuare i principali parametri quantitativi e qualitativi di carattere urbanistico;
- costruire un quadro aggiornato degli strumenti urbanistici vigenti e degli altri strumenti di gestione dei servizi.

2.2 Conclusione del PIdA e ulteriori approfondimenti

Con il PIdA sono state avviate le procedure di concertazione istituzionale che, per la prima volta, concretizzano e rafforzano l' "identità territoriale" del Medio Lago.

La sottoscrizione dell'Accordo di programma per gli interventi del PNSS, il successivo Protocollo d'intesa sulle opere di realizzazione degli itinerari ciclopedonali e delle attrezzature connesse (proposto dal PIdA), il successivo Progetto preliminare/Studio di fattibilità – unitario e complessivo – delle opere previste, finalizzato alla loro esatta definizione e quantificazione, costituiscono i passaggi salienti dell'attuale fase tecnico-amministrativa.
Per altro verso, si può dire che i problemi sollevati dal PIdA rimandano ad un'ulteriore fase di approfondimento intorno ai punti indicati al paragrafo 3.1.2

In particolare, il piano d'area dovrebbe trovare almeno due significativi momenti di ulteriore approfondimento con carattere di radicamento nel territorio e di aggiornamento delle professionalità presenti:

- un momento seminariale/convegnistico specificamente destinato alla discussione/pubblicizzazione problematiche del turismo;

- l'istituzione di un "Laboratorio territoriale del Medio Lago", inteso come luogo di studio permanente da attivare presso la Comunità Montana del Sebino Bresciano in collaborazione Istituzioni pubbliche di livello universitario (per es. con il Politecnico di Milano).

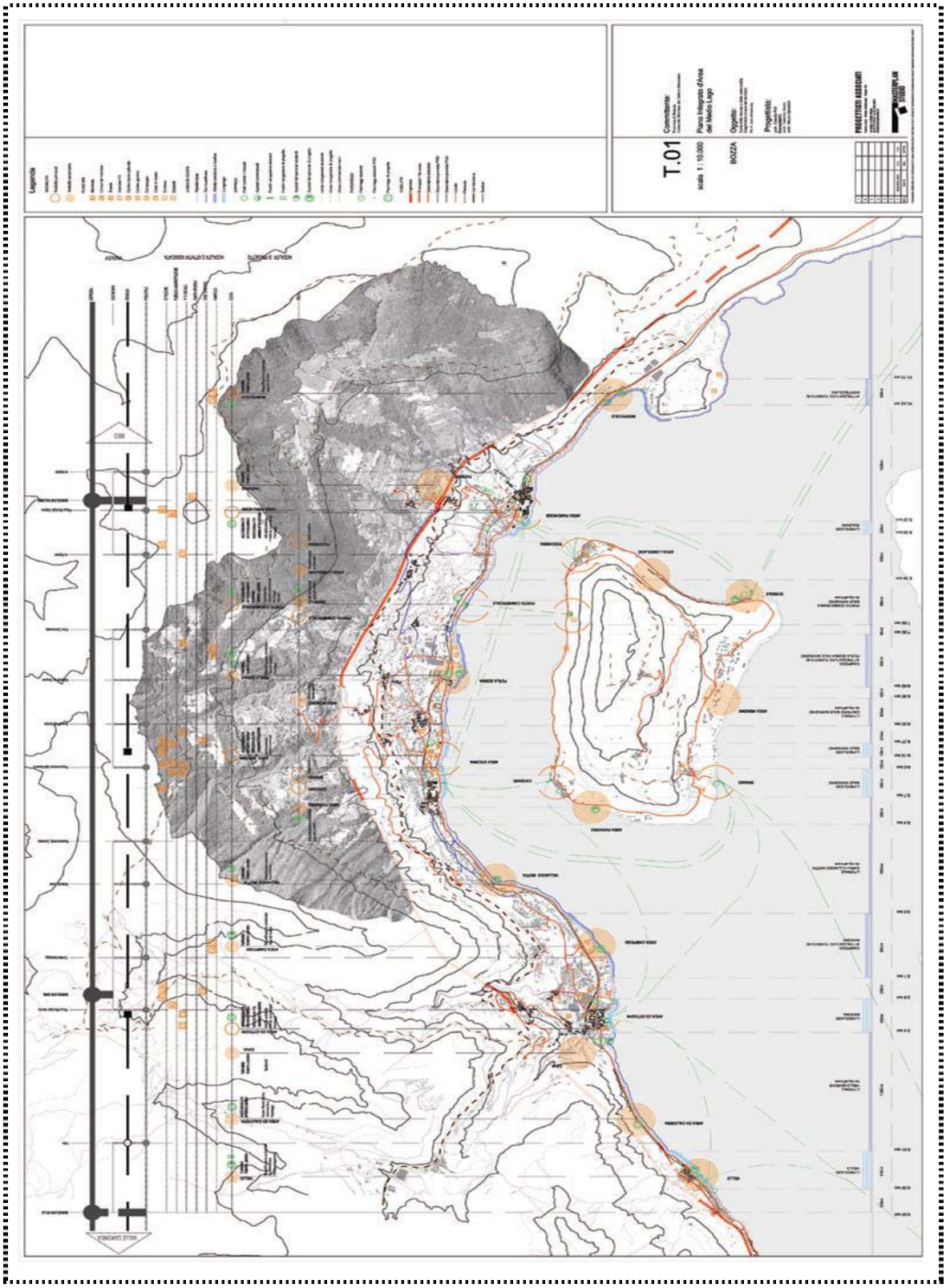


Figura. 1 – Carta delle risorse e delle potenzialità. Diagramma chiave del territorio.

Figura 2 – Progetto della "linea di costa"

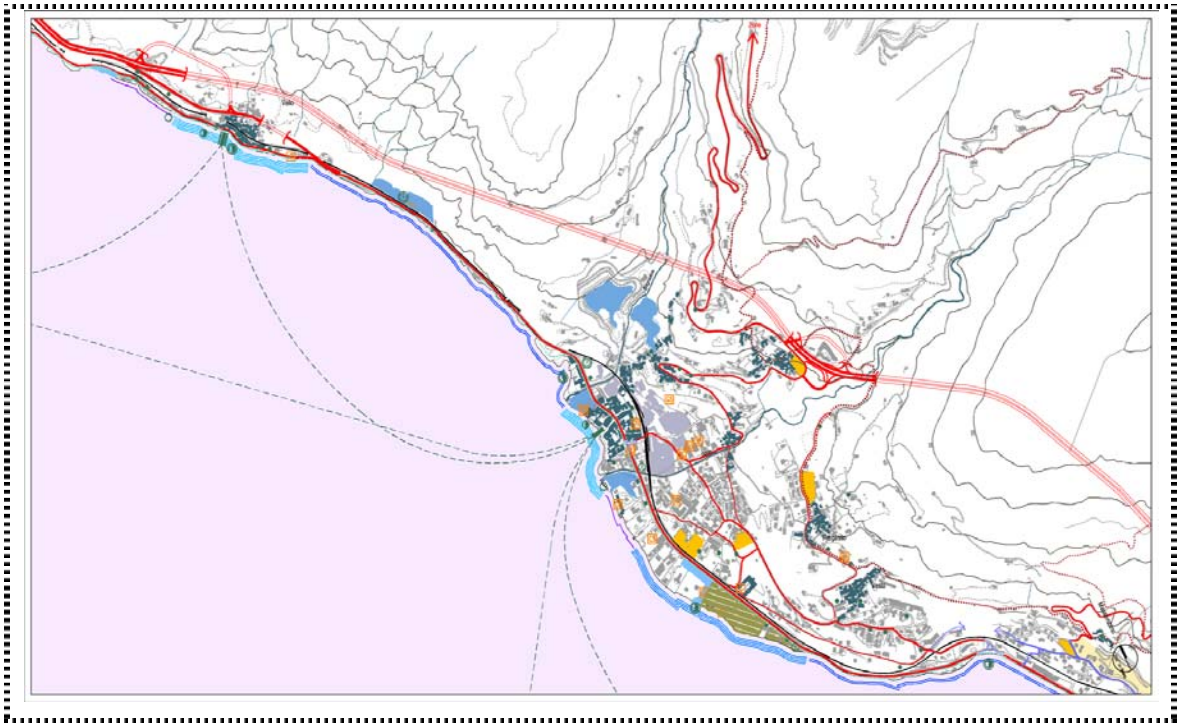


Figura 3 – Carta delle risorse e delle potenzialità. Comune di Marone

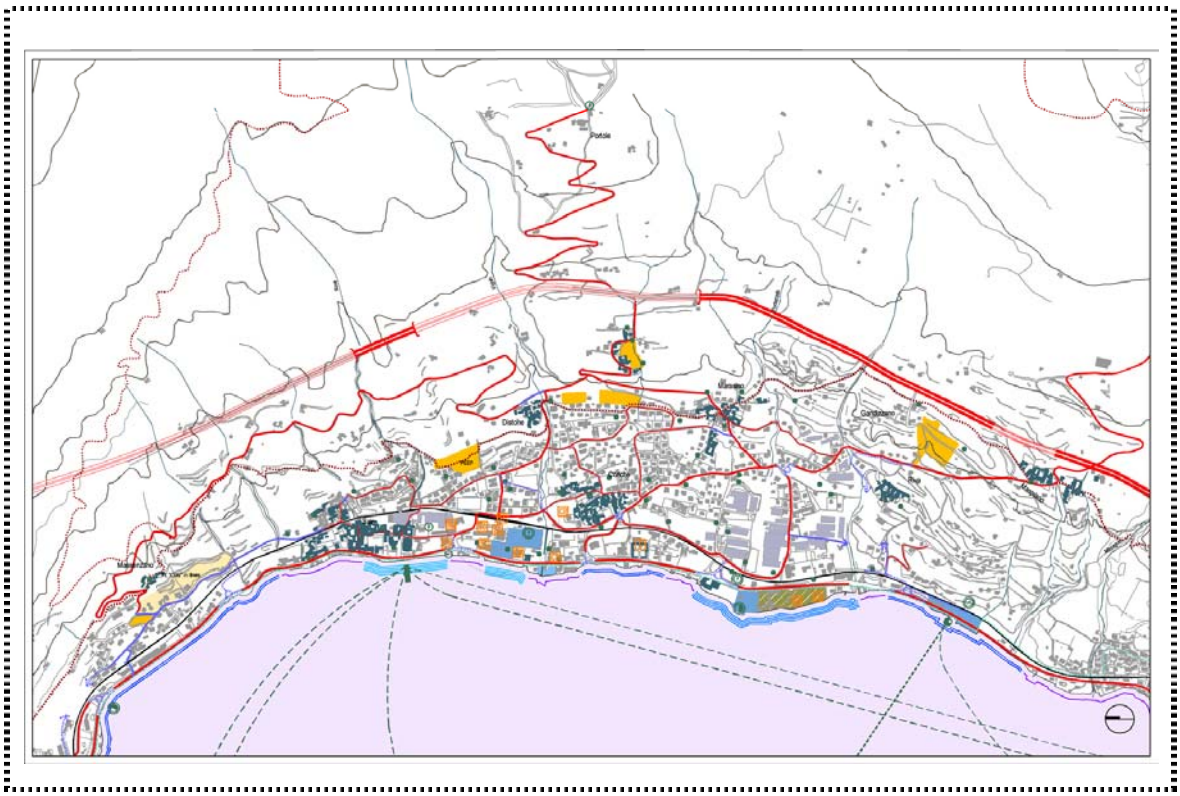


Figura 4 – Carta delle risorse e delle potenzialità. Comune di Sale Marasino

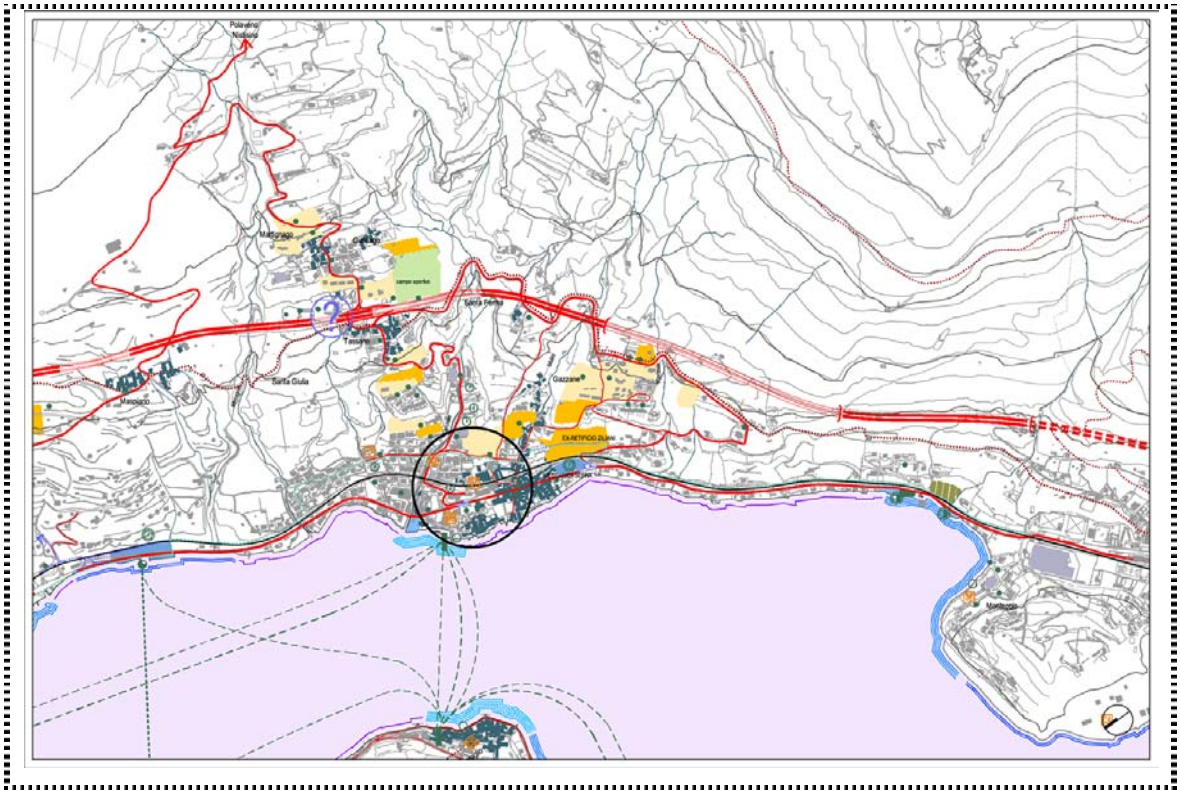


Figura 5 – Carta delle risorse e delle potenzialità.Comune di Sulzano

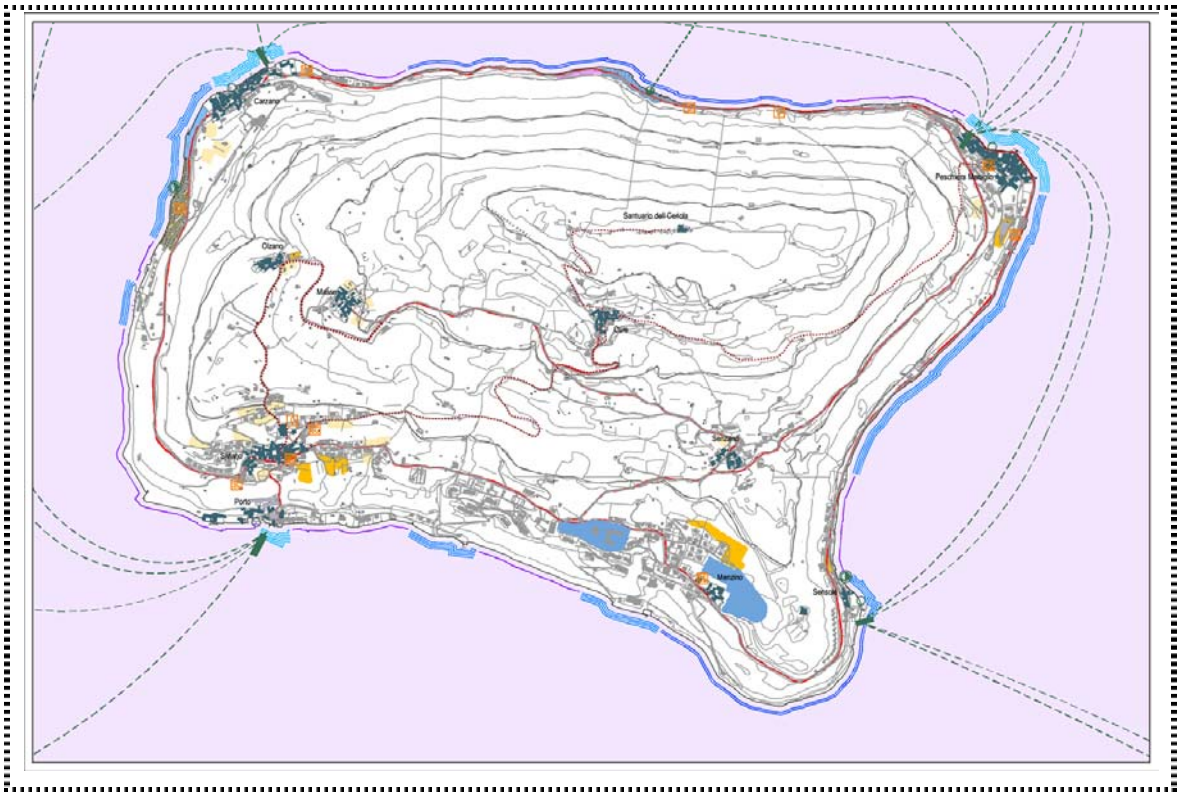


Figura 6 – Carta delle risorse e delle potenzialità. Comune di Monte Isola

3 Punti di forza e di debolezza

3.1 Verso una nuova "identità territoriale"

Le elaborazioni del PIdA e soprattutto il percorso istituzionale promosso (cfr. § 2) confermano che la questione della maturazione di un più preciso "punto di vista comune" sulle tematiche dello sviluppo territoriale, supportato da precisi strumenti amministrativi (dallo Sportello Unico a forme consortili di gestione), costituisce il nodo centrale delle politiche future.

In questo senso si ritiene che tale "percorso comune" debba passare attraverso la definizione - o se si vuole ridefinizione - di una "nuova identità territoriale", non più basata sulle singole realtà comunali, e pertanto capace di tradursi in una più 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.

Nella prima fase di discussione il *Tavolo istituzionale di accompagnamento*, formato dalla Provincia, dalla Comunità Montana e dai Comuni, ha sostanzialmente privilegiato alcune questioni di carattere infrastrutturale, che divengono il principale punto di forza delle "politiche comunitarie" di piano; sono state messe in evidenza i seguenti temi/problemi:

- interventi per la sicurezza stradale nell'ambito del PNSS, già finanziati per € 1.250.000,00;
- interventi per la realizzazione di percorsi cilopedonali, in particolare relativi al completamento del circuito Valle Canonica, con realizzazione ove necessario di nuove opere di sostegno e allargamento della carreggiata esistente;
- interventi relativi alla sosta e all'interscambio turistico a servizio di Monte Isola, con particolare riferimento alla zona di Sale Marasino (Porto Commerciale) e Marone;
- interventi di riqualificazione ambientale e viaria delle aree a lago connesse al sistema infrastutturale.

Inoltre, non bisogna dimenticare che tale impegno prioritario viene perseguito anche a fronte della prossima dismissione della Provincia del tratto costiero della ex SS 510.

Tali contenuti oggetto di specifico Protocollo d'Intesa e di progettazione preliminare, costituiscono il primo risultato tangibile del piano.

3.2 Alcune questioni aperte

A fronte di questo primo importante risultato di coordinamento e condivisione degli interventi, restano aperti alcuni altri interrogativi di medio periodo.
Da questo punto di vista, è significativo ricordare che la recente LUR 12/2005 pone nuove problematiche di programmazione territoriale in relazione al dimensionamento delle utenze (e quindi dei servizi) superando definitivamente certa "contabilità" di piano regolatore, e dando nuova centralità ad un corretto dimensionamento della domanda.
La prospettiva di una condivisone di determinati obiettivi di investimento – anche a fronte della scarsità di risorse pubbliche – sarà pertanto ulteriormente incentivata dalla necessità di procedere alla formazione di "Piani dei servizi" di livello intercomunale.

Nello specifico contesto dello studio, restano da far maturare risposte condivise sulle seguenti problematiche:

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

Sui suddetti punti il PIdA ribadisce da un punto di vista tecnico quanto proposto con il Documento strategico, riassumendo qui di seguito alcune considerazioni di fondo.

a) Quale carico insediativo. Da un punto di vista urbanistico è necessario porsi il problema del carico insediativi incrociando i dati demografici con valutazioni di carattere socioeconomico. La dimensione demografica attuale è di circa 10 mila abitanti per i 4 comuni considerati.
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 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 sede di PIdA, 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***

Se con un processo di stima elementare di tipo lineare, interpoliamo i valori di incremento medio annuo relativi alle ultime tre soglie, estendendoli 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.

Ciò significa:

a) 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;
b) 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;
c) correlando i dati del triennio 2001-2003, alla entrata in esercizio della nuova SS510, evidenziare il pericolo di una crescita del costruito, non solo in termini quantitativi, ma soprattutto qualitativi, legata all'erosione delle fasce dei terrazzamenti intermedi (quota +350-400 m slm) della conca del Medio Lago.

Se si dovesse coniare uno slogan per il futuro, si potrebbe affermare: **decentrare concentrando**, vale a dire limitare il consumo di suolo aumentando le possibilità di trasformazione dell'esistente.

b) Quale vocazione produttiva. Mantenimento della base manifatturiera. Un primo nodo 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.

Mentre 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, ci si dovrebbe porre 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 pare difficile non prevedere comunque la conferma e il potenziamento (con specifico riferimento al problema delle infrastrutture).

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 (Cfr. PSSE della Comunità Montana):

- 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. Se lo Studio integrato del 1998 aveva messo in luce gli aspetti di frammentarietà e debolezza del settore, gli approfondimenti del PIdA mostrano come nel comprensorio del Lago d'Iseo negli ultimi sei anni si sia verificata una positiva inversione di tendenza, sia per quanto riguarda gli arrivi che le presenze.
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%**

Il PIdA indica le seguenti linee d'azione generali:

- si ritiene che la scala 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 ulteriore approfondimento.

c) Quale livello qualitativo dei servizi alla collettività. E' questo un tema chiave per tutto il PIdA, poiché costituisce il terreno di sperimentazione di quelle forme di partenariato e organizzazione consortile che stanno alla base della "nuova dimensione" territoriale e istituzionale che il PIdA prospetta.
In questo senso, il primo momento di confronto coi comuni ha mostrato luci ed ombre della situazione attuale, con esiti diversi delle pratiche concertative 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 i successivi sforzi amministrativi 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.

Infine, un tema "trasversale" a tutte le problematiche citate è quello della salvaguardia e della valorizzazione dell'ambiente. Da questo punto di vista, 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.
Il progetto strategico introduce altresì, a supporto di una migliore qualità degli inserimenti, l'obbligatorietà alla redazione preliminare ai singoli strumenti attuativi del Piano Paesistico di contesto ai sensi dell'art. 83 delle NTA del PTCP

3.3 Sosta, parcheggi e interscambio per Monte Isola

Il tema delle infrastrutture capaci di sostenere e valorizzare le potenzialità di una maggiore integrazione tra Monte Isola e Comuni rivieraschi, si è concretizzata come tema centrale del PIdA.
Il primo criterio d'intervento proposto, è quello della messa a regime di un sistema complessivo ed unitario, 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.
Infatti, 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.

Il secondo criterio, è quello di una attenta risposta alle diverse tipologie della domanda si sosta, alla luce di specifici approfondimenti e risposte mirate ai diversi fabbisogni espressi; in questo senso, le categorie principali possono essere così individuate:

- sosta residenziale dei comuni rivieraschi
- sosta residenziale di Monte Isola
- sosta turistica/interscambio gomma-acqua (nei momenti di morbida e di punta)

Nel caso dell'ultima componente della sosta turistica/interscambio, risulta necessario distinguere i momenti di massima punta da quelli di medio utilizzo, onde non produrre stime sovradimensionate che porterebbero di fatto alla irrealizzabilità di qualsiasi iniziativa.
Non solo; ma nei momenti in cui la domanda di parcheggio – come già attualmente accade – mette in crisi il sistema viario e ambientale, dovranno essere assicurati migliori servizi di trasporto pubblico collettivo (anche mediante l'uso della ferrovia), ben sapendo che politiche di puro adeguamento delle infrastrutture di viabilità e parcheggio non potranno comunque soddisfare adeguatamente l'utenza del lago.

Il quadro sintetico fornito dal PIdA è il seguente:

Comuni	Domanda			Offerta			PRG/PIdA			Saldo		
	SR	SRMI	ST-P	SR	SRMI	ST-P	SR	SRMI	ST-P	SR	SRMI	ST-P
Marone	620	-	250 [2]	600	-	100	50	-	310	30	-	160
Monte Isola	-	**600**	-	-	-	-	-	-	-	-	- **600**	-
Sale Marsino	654	-	417	600	**35**	120	120	**65**	260	66	**100**	- 37
Sulzano	307	-	667	350	**450**	350	50	**50**	100 [3]	93	**500**	- 217
Totale	**1.581**	**600** [1]	**1.333**	**1.550**	**485**	**570**	**220**	**115**	**670**	**189**	-	- **93**

NB
1. Numero famiglie
2. Numero di viaggi del giorno festivo di giugno diviso per coeff. occ. pers/auto= 3
3. Stalli Porto commerciale considerati come sfogo massima punta in quota a Sulzano

La tabella sopra riportata costituisce un riferimento di massima per fissare gli "ordini di grandezza" in gioco, vale a dire:

a) la **domanda di sosta residenziale** è generalmente soddisfatta; essa è stata computata suddividendo le aree " a standard" destinate dai PRG a parcheggio per 25 mq (1 stallo); ciò che

emerge è la sua frammentazione e talvolta il posizionamento poco utilizzabile; in generale tale tipologia di sosta non soffre di deficit significativo;

b) la **sosta residenziale per abitanti di Monte Isola**. In questo caso, il deficit attuale di circa 100-150 stalli/box deve essere prioritariamente soddisfatto; tuttavia, data la natura privata, si opta per la realizzazione di strutture private complementari ad operazioni integrate (vedi "comparti" del PIdA) mediante strumenti di programmazione negoziata pubblico/privato (P.I.I.). Si può pertanto affermare che il PIdA pone le condizioni urbanistiche e procedurali per il soddisfacimento del fabbisogno pregresso;

c) **la sosta turistica** (prevalentemente di interscambio per Monte Isola); è questo il tema più complesso da affrontare per l'entità dei viaggi/traghetto della domenica estiva di massima punta (ca. 8000), e quindi della domanda di sosta per mezzi privati (autovetture). Stimando un coefficiente di occupazione delle auto di 3 persone, si ottengono complessivamente oltre 1.300 stalli teorici da collocaresi nei 3 comuni di Sulzano, Sale e Marone; tra di essi Sulzano ha da sempre assolto al ruolo di principale interscambio per il Medio Lago – ruolo che viene confermato – con circa 450 stalli disponibili (di fatto, con un sistema di parcheggi privati su aree a verde si ottiene una disponibilità anche superiore fino a 600 stalli); a questa dotazione esistente, andranno aggiunti sia la nuova "porta nord" di Marone-Vello con almeno 310 stalli, sia l'approdo baricentrico di Sale Marasino com 260 stalli ca, distribuiti sul territorio. A questi numeri si aggiunge la quota "di riserva" da allocarsi presso il "nuovo porto turistico-commerciale" (ex Porto Commerciale) per altri 100 stalli ca., "in condivisione" tra Sale e Sulzano;

d) di grande importanza è la necessità di collocare un adeguato numero di **stalli per bus turistici**, per un totale di almeno 25 bus (di cui 10 a Marone e 5+10 a Sale);

e) la questione degli **stalli/box attrezzati per commercianti/artigiani di Monte Isola** viene risolta nell'ambito del "Nuovo porto turistico-commerciale", mediante la realizzazione di 5-10 box di ca 40 mq seminterrati da conceder in affitto.

3.4 Permanenza di alcune criticità della rete infrastrutturale

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

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

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

Ferro. 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 il PIdA ribadisce che:

- l'orizzonte di lungo periodo della realizzazione del traforo del Mortirolo, non deve essere ritenuto velleitario e irrealizzabile; ma una chiave fondamentale di un diverso sviluppo del sistema vallivo; così anche i vincoli relativi ad eventuali nuovi tracciati o messa in scurezza dell'attuale non devono essere trascurati nella pianificazione comunale;
- Servizio Ferroviario Regionale significa utilizzo del treno come metropolitana, e dunque orari cadenzati e frequenze adeguate; significa anche ammodernamento delle linee e del materiale rotabile; significa altresì potenziare i nodi di interscambio ferro-gomma;
- risultano prioritarie le opere di ammodernamento e potenziamento soprattutto della tratta sud Iseo-Brescia e Iseo-Rovato; soprattutto quest'ultimo nodo merita un generale ripensamento in funzione della accessibilità diretta dall'Area Milanese (attualmente la relazione ferroviaria diretta non è garantita).

4 Politiche di intervento

4.1 Linee guida del PidA

In linea generale, il PIdA ha fissato le seguenti linee guida:

4.1.1 Viabilità e trasporti

1.1. Interventi urgenti di messa in sicurezza della litoranea (attuati mediante Accordo di Programma relativo al PNSS); sono state espresse da parte di tutti i comuni rivieraschi pressanti richieste di intervento urgente; infatti, in presenza di una minor congestione, si assiste al nuovo fenomeno dell'aumento delle velocità veicolari. Si può pertanto ribadire 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 modificazione della 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 parcheggi (zone di interscambio), in un'ottica unitaria di riqualificazione ambientale (definito progetto della "linea di costa").

1.2. Necessità di approfondimenti per lo studio del 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;

1.3. 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 Tavola 2 – Infrastrutture. Scenario a regime).

1.4. 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.

4.1.2 Parcheggi, approdi e ciclabilità: la "linea di costa"

In materia di sosta e parcheggi, le proposte del PIdA si riassumono nei seguenti punti:

2.1. 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 500-600 stalli;
- per Sale, potenziamento della sosta fino a circa 250-300 stalli;
- per Marone, potenziamento della sosta fino a circa 200-250 stalli.

2.2. 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 di Monte Isola** nei prossimi 3 anni, indicativamente così ripartiti: Sulzano n. 500 (di cui circa 450 già disponibili); Sale M. n. 100 stalli (di cui circa 35 già esistenti).

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

1. Sulzano (centro storico): parcheggi di interscambio in via Dante e in via Tassano, parcheggio stazione FNME, approdo Navigazione in piazza 28 Maggio, già esistenti, nuovi parcheggi "di compensazione" presso "nuovo porto turistico-commerciale" per 100 stalli auto private e 5 stalli bus.
2. Sale Marasino (ex porto commerciale): parcheggi "di compensazione" massima punta per 100 stalli; parcheggi bus per 5-10 stalli, carico/scarico merci per 10 box-magazzino; fermata FNME (previsione); approdo integrativo Navigazione.
3. Sale Marasino (centro storico): parcheggi interscambio area Bredina per 100 stalli auto private (cui aggiungere i 60 box per residenti Monte Isola); parcheggio a raso stazione FNME e area Bredina (previsione), approdo Navigazione; nuovi parcheggi a lato carreggiata realizzati mediante risezionamento della ex SS 510 per almeno 100 stalli
4. Marone (centro storico): parcheggi turistici area via Risorgimento (in struttura per 160 stalli); ulteriori parcheggi per 50 stalli a lato carreggiata; parcheggio stazione FNME, approdo Navigazione.
5. Marone (Vello): parcheggi interscambio area ex Calchera per 100 stalli auto e 10 stalli bus; approdo Navigazione.

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.

4.1.3 Nodalità e attività di 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.

Inoltre, almeno due aree si distinguono per particolari caratteristiche e per ubicazione strategica:

- l'area dell'ex porto commerciale, ora denominato "nuovo porto turistico-commerciale", la quale viene vista inserita in un unico sistema integrato con le aree a campeggio e le aree destinate ad attrezzature pubbliche per la balneazione della Perla Sebina. Tale "complesso lineare" dovrà costituire oggetto di specifica progettazione urbanistica;
- l'area denominata ex Calchera in comune di Marone. Tale area, malgrado i problemi di accessibilità dovuti all'interferenza con la ferrovia, costituisce l'unico punto di parcheggio e accesso al sistema ciclopedonale attrezzato della Vello-Toline e allo stesso tempo si colloca in diretta accessibilità con lo "svincolo nord" del Medio Lago, appunto di Vello; tale localizzazione motiva una particolare attenzione al possibile utilizzo di tale area come punto di intersacambio e parcheggio (eventualmente servito anche dal servizio di navigazione)

4.1.4 Il progetto della "linea di costa"

Il PIdA, inoltre, assume l'idea di un "sistema lineare", composto da infrastrutture e attrezzature a lago, come progetto unitario da condividere e verso il quale indirizzare in modo coordinato gli investimenti.
Il sistema è definito dai seguenti principali elementi:

- 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.

4.2 Cogenza ed iter di legittimazione dei contenuti del PIdA

A conclusione dell'iter istituzionale il PIdA individua nelle forme del protocollo d'intesa/accordo di programma, non tanto l'atto conclusivo, quanto il primo snodo di un percorso di concertazione tra i Comuni che appare definitivamente avviato.

Le opere e le procedure oggetto del protocollo sono prioritariamente finalizzate:

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

Inoltre, in coerenza con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, approvato con Del. CP n. 22 del 21 aprile 2004, le previsioni dei Piani Integrati d'Area divengono conformativi per i territori comunali interessati e determinano le previsioni d'uso del suolo.

Si sottolinea, pertanto, che:

- il progetto strategico d'interesse provinciale "Piano Integrato d'Area del Medio Lago" non costituendo variante, ma atto di definizione di maggior dettaglio del P.T.C.P., verrà approvato secondo le procedure di cui all'art. 11 delle NTA del PTCP (aggiornamenti) mediante formalizzazione con delibera di giunta Provinciale;
  Ai fini di garantire la corretta partecipazione ed i contributi delle Amministrazioni territoriali interessate (Comunità Montana e Comuni), la Provincia istituirà un tavolo di consultazione e concertazione sui risultati definitivi del Progetto Strategico, dando adeguato tempo per la formulazione delle eventuali proposte;
- con la sua formalizzazione come "aggiornamento" del PTCP, il Progetto Strategico verrà utilizzato dalla Provincia come riferimento per l'espressione del parere sulle varianti agli strumenti comunali interessanti le tematiche e gli ambiti territoriali, nonché come supporto, giuridicamente indispensabile, agli interventi diretti infrastrutturali da parte dell'Amministrazione Provinciale;
- la successiva evoluzione dello strumento potrà vedere, attraverso l'istituto della variante ai PRG mediante Accordo di Programma fra Enti, la trasformazione delle previsioni in atti formali con effetto di immediata conformizzazione del Regime giuridico edificatorio delle aree (vincolistica compresa).

4.3 Individuazione degli ambiti e dei comparti

Al fine di coordinare gli interventi e indirizzare correttamente i flussi di risorse attivabili e desiderabili, il PIdA identifica due livelli distinti di individuazione/localizzazione delle previsioni e, conseguentemente, della loro definizione procedurale; tali perimetrazioni sono state denominate: "ambiti" e "comparti".

Per quanto attiene agli "ambiti", così come descritti al paragrafo successivo, in forza dell'interesse di natura sovracomunale le prescrizioni del presente protocollo costituiscono a tutti gli effetti norma prescrittiva.

Per quanto attiene ai "comparti", fermo restando i criteri generali individuati dal Piano Integrato d'Area, gli strumenti attuativi, restano di esclusiva competenza comunale.

In osservanza a quanto disposto dell'attuale Legge Urbanistica Regionale tali ambiti sono attuabili mediante Programma Integrato di Intervento.

4.3.1 Individuazione degli ambiti e dei comparti

Il Piano Integrato d'Area del Medio Lago, attraverso il protocollo/accordo individua le seguenti zone di prioritaria attuazione:

- N. 6 "ambiti prioritari"; vale a dire porzioni del litorale, caratterizzati dalla compresenza di problematiche di carattere viabilistico e della connettività ciclopedonale, della riqualificazione viaria ed ambientale, nonché della sosta e dei parcheggi.

In tali ambiti si rileva altresì la presenza di aree di significativa valenza funzionale per i sistemi della mobilità sopra citati, sia di rilevanza strategica per il sistema dell'offerta turistico ricettiva del Sebino Bresciano.
Gli ambiti individuati sono così denominati:
N. 1 – Vello-Marone;
N. 2 – Marone-Sale Marasino;
N. 3 – Sale Marasino Polo amministrativo;
N. 4 – Sale Marasino Perla Sebina-Porto Commerciale;
N. 5 – Sulzano Vertine Palafitte;
N. 6 – Monte Isola Lungolago Peschiera Carzano;

- N. 4 "comparti", vale a dire aree puntuali caratterizzate da specifica valenza di "nodalità" territoriale, caratterizzate dalla compresenza di funzioni relative all'accessibilità ed alla portualità ed alla compartecipazione di soggetti pubblici e privati.
  I comparti individuati sono così denominati:
  A – Marone, area denominata "ex Cittadini";
  B – Sale Marasino, area denominata "Bredina";
  C – Sulzano, area identificata da PRG vigente come "C1" N. 1, soggetta a piano attuativo;
  D - Marone, area Valcarezzo.

4.3.2 Linee guida per l'attuazione degli ambiti

Si possono precisare i criteri di intervento per i singolo ambiti come segue.
Ambito N. 1: Vello-Marone. Tale ambito è caratterizzato dalla presenza di notevoli criticità viabilistiche e della connettività ciclopedonale, dovute alla conformazione fisica del litorale. Per altro verso, tale ambito costituisce elemento chiave, sia per l'accessiblità che per la sosta, del percorso ciclopedonale e sistema ricreativo-balneare della Vello-Toline. Obiettivi degli interventi, pertanto, dovranno essere:

- verifica dello stato dei versanti ed eventuali opere di consolidamento e recupero ambientale;
- il risezionamento dell'attuale nastro stradale con la creazione di spazi laterali di sosta;
- la realizzazione dia adeguata sede per percorso ciclpedonale da realizzarsi ove possibile sulla carreggiata esistente ovvero mediante nuove strutture pedonabili e ciclabili;
- la realizzazione di adeguate aree di sosta aggiuntive in località Calchera (da verificarsi con successivo studio di fattibilità), così individuate: a) sosta turistica veicoli privati; b) sosta bus turistici (parcheggio "di appoggio" alle destinazioni in Marone).

Contenuto urbanistico-normativo: le aree in località Calchera vengono destinate ad "atrezzature per la mobilità e parcheggi"; il restante sono destinate a viabilità ed aree ricreative. Inoltre, per questo ambito particolare, nelle more della definizione dei PGT comunali secondo le direttive regionali, si individua nel Programma Integrato di Intervento la forma attuativa appropriata.
Soggetti attuatori: Provincia di Brescia, Comunità Montana, Comune di Marone.

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

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

Contenuto urbanistico-normativo: le aree comprese nell'ambito sono destinate a viabilità e ad attività ricreative e per la balneazione. Non è consentita l'edificazione di alcun manufatto edilizio anche temporaneo.

Soggetti attuatori: Provincia di Brescia, Comunità Montana, Comune di Marone, Comune di Sale Marsino.

Ambito N. 3: Sale Marasino Polo amministrativo. Tale ambito è caratterizzato da notevoli criticità della sicurezza stradale, in considerazione della presenza di intersezioni pericolose e di una significativa utenza delle principali funzioni pubbliche (Municipio, Scuole, Comunità Montana, Porto Turistico, Cinema Parrocchiale, ecc.). Inoltre, lungo tutto l'ambito dovrà essere garantita la connettività ciclopedonale.
Obiettivi degli interventi, pertanto, dovranno essere:

- riqualificazione viaria consistente nella riqualificazione delle intersezione ed in interventi di moderazione del traffico
- realizzazione di percorso ciclopedonale mediante restringimento della carreggiata esistente; riqualificazione delle aree di sosta (parcheggio lato monte);
- realizzazione di parcheggi turistici e per residenti.

Contenuto urbanistico-normativo: le aree comprese nell'ambito sono destinate a viabilità e parcheggi.
Soggetti attuatori: Provincia di Brescia, Comunità Montana, Comune di Sale Marsino.

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

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

Obiettivi degli interventi, pertanto, dovranno essere:

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

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

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

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

Ambito N. 5: Sulzano Vertine Palafitte. Tale ambito è caratterizzato dalla presenza della struttura commerciale (ristorante) denominata "Palafitte" e da aree pubbliche da attrezzare per la balneazione. Inoltre, date la localizzazione protetta del litorale e la presenza della base velica ANS, il comparto si presta allo sviluppo di eventuali strutture per attracco temporaneo.
Obiettivi degli interventi, pertanto, dovranno essere:

- riqualificazione delle aree di sosta (parcheggio turistico);
- riqualificazione ambientale delle aree a lago con creazione di zone attrezzate per la balneazione;
- creazione di pontili per attracco temporaneo.

Contenuto urbanistico-normativo: le aree comprese nell'ambito sono destinate a viabilità e ad attività ricreative e per la balneazione. Non è consentita l'edificazione di alcun manufatto edilizio anche temporaneo.
Soggetti attuatori: Provincia di Brescia, Comune di Sulzano, Soggetti Privati.

Ambito N. 6: Monte Isola Lungolago Peschiera Carzano. Tale ambito è caratterizzato dalla presenza di attrezzature di servizio comunale (attracco commerciale, magazzini attività artigianali/commerciali, stoccaggio RSU), le quali definiscono una serie di precisi vincoli funzionali. Per altro verso, sebbene le condizioni orografiche e geologiche del versante richiedano particolare cautele (verifiche di stabilità), il carattere non edificato e naturalistico del litorale deve essere considerato come valore di primarie importanza e oggetto di valorizzazione. L'ambito assume specifico significato in funzione di un corretto "inserimento ambientale" delle infrastrutture e di "riqualificazione ambientale" del lungolago e dei suoi percorsi.
Obiettivi degli interventi, pertanto, dovranno essere:

- inserimento ambientale delle attrezzature di interesse comunale mediante interventi di piantumazione e ripristino vegetazionale (mitigazione);
- riqualificazione dei percorsi ciclopedonali lungolago; e
- creazione di aree di sosta e di zone attrezzate per la balneazione;

Contenuto urbanistico-normativo: le aree comprese nell'ambito sono destinate a viabilità (stando i vincoli vigenti sul territorio comunale) e ad attività ricreative e per la balneazione. Non è consentita l'edificazione di alcun manufatto edilizio anche temporaneo.
Soggetti attuatori: Provincia di Brescia, Comunità Montana, Comune di Monte Isola.

4.3.3 Linee guida per l'attuazione dei comparti

Fermo restando quanto stabilito dal precedente art. 4, il Piano Integrato d'Area indica le seguenti linee guida degli interventi:

A – Marone, area denominata "ex Cittadini":
Attività insediate: commerciali, artigianali, culturali e ricreative.
Parcheggi: parcheggio turistico in struttura per 160 stalli.
B – Sale Marasino, area denominata "Bredina";
Attività insediate: commerciali, residenziali, verde pubblico attrezzato.
Parcheggi: parcheggi a rotazione per 100 stalli;parcheggi per residenti Monte Isola in struttura interrata per 60 box.
C – Sulzano, identificata da PRG vigente come "C1" N. 1, soggetta a piano attuativo.
Attività insediate: commerciali, ricettive, residenziali.
Parcheggi: parcheggio turistico in struttura interrata per 120 stalli.

D – Marone, area Valcarezzo, soggetta a piano attuativo.
Attività insediate: attrezzature ricettive e sportive, parcheggi turistici.

4.4 Come leggere gli elaborati del PIdA

La struttura degli elaborati del PIdA è finalizzata:

- a restituire un essenziale aggiornamento del quadro conoscitivo a scala vasta (mediante gli Allegati 1, 2
- a fornire un dettagliato resoconto del percorso istituzionale svolto;
- a descrivere i contenuti progettuali del PIdA, in particolare del progetto della "linea di costa";
- a precisare i contenuti cogenti per la pianificazione comunale;
- a delineare successive fasi tecnico-amministrative di approfondimento.

Gli elaborati grafici sono classificati in due gruppi: la restituzione del "Quadro di riferimento" e la descrizione del "Quadro degli interventi".
Tra gli altri si segnalano i seguenti elaborati fondamentali.

4.4.1 La carta delle risorse e delle potenzialità

Come elaborato sintetico fondamentale stata redatta una carta delle risorse e delle potenzialità (T.06), 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.

4.4.2 Le carte e le schede normative d'indirizzo per la di verifica paesistica

Gli elaborati grafici T.07e T.08a,b,c, nonché le schede dell'allegato normativo specifico, ricogniscono le componenti paesistiche interessate e, coerentemente con il metodo del PTCP, stabiliscono indirizzi normativi ed eventuali mitigazioni da osservare in sede di progettazione definitiva e di Piano attuativo.

4.4.3 La carta della "linea di costa"

Elaborato di tipo meta-progettuale (T.09 a,b,c), vale a dire di messa in evidenza delle sinergie tra sistema viabilistico, parcheggi, interscambio gomma-acqua, zone turistico-ricreative. Tale elaborato in scala 1:2.000 si presta ad una prima verifica di fattibilità degli interventi del PIdA.

4.4.4 La carta degli ambiti e dei comparti

L'individuazione cartografica T.10, da leggersi in relazione alle "risorse attivate" ed alle verifiche di carattere paesistico, degli ambiti e dei comparti consente da un lato, di coordinare gli interventi previsti a livello d'area, anche in relazione alle politiche comunali; dall'altro di definire un corretto cronoprogramma attuativo da rapportasi al programma degli investimenti attivabili.
L'elaborato deve leggersi, pertanto, in termini territoriali, come localizzazione degli interventi, ed in termini temporali, in quanto individuazione di priorità.

5 Elenco complessivo degli elaborati del PIdA

Fanno parte integrante della presente relazione conclusiva i seguenti materiali:

RAPPORTI	
Documento strategico per il piano integrato d'area del Medio Lago.Elementi per una discussione. Primo rapporto	A4
Piano integrato d'area del Medio Lago.Traccia per la discussione 21.03.05. Secondo rapporto	A4
Piano integrato d'area del Medio Lago.Indirizzi per la pianificazione. Rapporto conclusivo	A4

ALLEGATI	
Documento strategico per il piano integrato d'area del Medio Lago.Allegato 1.Dati sul settore turistico	A3
Documento strategico per il piano integrato d'area del Medio Lago.Allegato 2a.Tavole urbanistiche	A3
Documento strategico per il piano integrato d'area del Medio Lago.Allegato 2b.Tavole urbanistiche	A3
Quadro degli interventi previsti. Rapporto conclusivo.Allegato 3.Individuazione urbanistica degli ambiti e comparti	A3
Schede di verifica di compatibilità paesistica delle previsioni del Piano Integrato d'Area con N.T.A. d'indirizzo.Allegato 4	ppt

PRESENTAZIONI
Presentazione 1° stato di avanzamento. Dicembre 2004
Giornate di discussione a. 21/03/05
Giornate di discussione b. 21/03/05
Giornate di discussione c. 21/03/05
Giornate di discussione d. 21/03/05
Giornate di discussione e. 21/03/05
Presentazione 3° stato di avanzamento. Giugno 2005

ELABORATI GRAFICI		
T.01	Quadro di riferimento. Infrastrutture. Scenario breve periodo	1:10.000
T.02	Quadro di riferimento. Infrastrutture. Scenario a regime	1:10.000
T.03	Quadro di riferimento. Lettura del territorio: restituzione ortofotografica	1:10.000
T.04	Quadro di riferimento. Lettura del territorio: mosaico degli strumenti urbanistici	1:10.000
T.05a	Quadro di riferimento. Elementi del sistema paesistico	1:5000
T.05b	Quadro di riferimento. Elementi del sistema paesistico	1:5000
T.05c	Quadro di riferimento. Elementi del sistema paesistico	1:5000
T.06	Quadro degli interventi. Carta delle risorse	1:10.000
T.06a	Quadro degli interventi. Carta delle risorse. Comune di SulzanO	1:6000
T.06b	Quadro degli interventi. Carta delle risorse. Comune di Sale Marasino	1:6000
T.06c	Quadro degli interventi. Carta delle risorse. Comune di Marone	1:6000

T.07	Quadro degli interventi. Verifiche di congruenza: sovrapposizione proposte di PIdA e strumenti urbanistici	1:10.000
T.08a	Quadro degli interventi. Verifiche di congruenza: sovrapposizione proposte di PIdA e Piano Paesistico	1:5000
T.08b	Quadro degli interventi. Verifiche di congruenza: sovrapposizione proposte di PIdA e Piano Paesistico	1:5000
T.08c	Quadro degli interventi. Verifiche di congruenza: sovrapposizione proposte di PIdA e Piano Paesistico	1:5000
T.09a	Quadro degli interventi. "Linea di costa": Sistema infrastrutturale - Comune di Marone	1:4000
T.09b	Quadro degli interventi. "Linea di costa": Sistema infrastrutturale - Comune di Sale Marasino	1:4000
T.09c	Quadro degli interventi. "Linea di costa": Sistema infrastrutturale - Comune di Sulzano	1:4000
T.10	Quadro degli interventi. Individuazione urbanistica degli ambiti e comparti	1:10.000