



Provincia di Brescia  
Comunità montana del Sebino Bresciano

## Piano Integrato d'Area del Medio Lago

(Comuni di Marone, Monte Isola,  
Sale Marasino, Sulzano)

Primo stato di avanzamento dicembre 2004

---

## Indice

- 1) **Premesse: geografia istituzionale e geografia insediativa**
- 2) **Definizione del quadro di riferimento**
- 3) **La coscienza di se: quale identità per il ML?**
- 4) **Discussione: scelte strategiche di riferimento**
- 5) **Discussione: carta delle risorse del ML**
- 5) **Discussione: ri-posizionare gli obiettivi del PdA**



## Il PIdA come strumento “strategico” per il territorio

- 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 prima fase di lavoro è caratterizzata dalla raccolta dei materiali necessari e dall’acquisizione diretta delle informazioni presso le AC, si articola in due attività o percorsi distinti, che sono stati elaborati in parallelo:

- *definizione di un quadro di riferimento strutturale*
- *raccolta delle informazioni sui comuni del PIdA*

---

- **programmazione negoziata come acquisizione delle risorse in funzione  
essenzialmente anticongiunturale**

- il “positional bargaining” del panorama italiano:  
trattativa istituzionale e lobbying

**Dall’alto-centro**

Accordi interistituzionali di programma

Accordi di programma quadro

**Dal basso-periferia**

Patti Territoriali

Programmi integrati di sviluppo locale (PISL)



## **5 COSE DA NON FARE**

**Considerare il PdA uno strumento tradizionale di pianificazione  
ovvero come un PRG più grande**

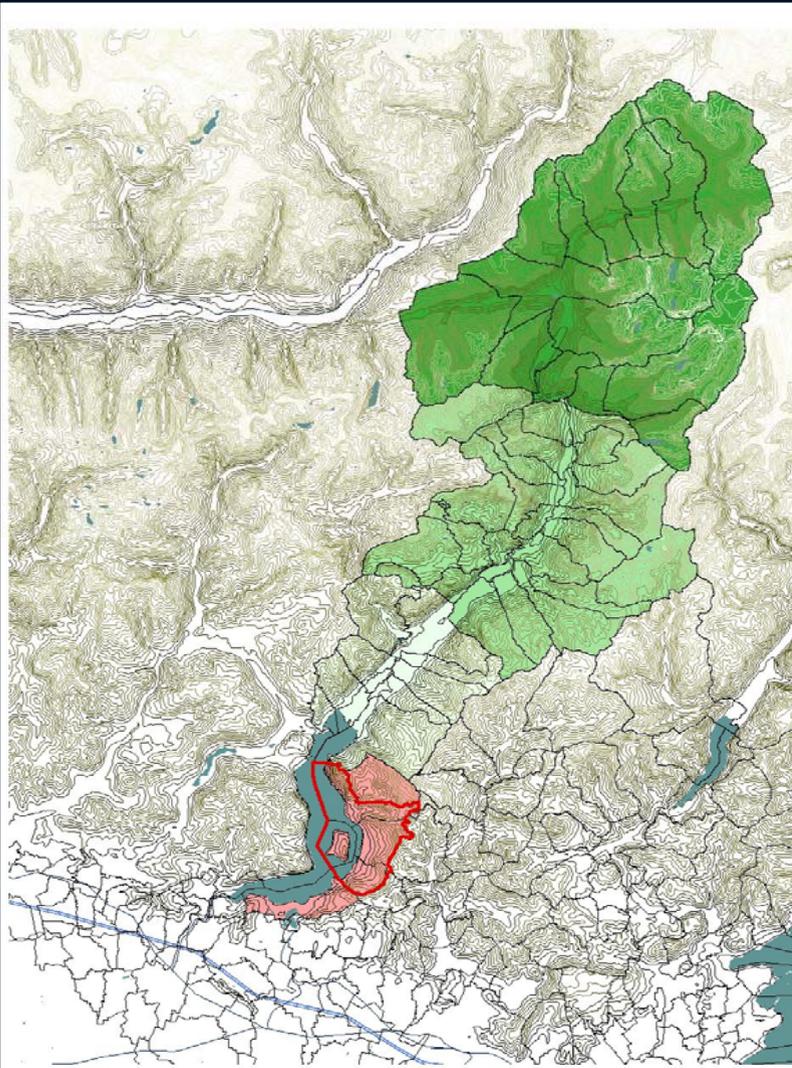
- 1. Assecondare logiche amministrative (confini e parametri)**
- 2. Trasformare il metodo in contenuto ovvero ragionare solo sui processi senza definire gli “investimenti”**
- 3. Escludere dalle arene i nuovi soggetti delle filiere istituzionali e non: per es. autonomie funzionali, enti bancari; associazionismo**
- 4. Cadere nella retorica dello sviluppo locale tralasciando i necessari legami con le strategie di scala vasta**

---

## 5 COSE DA FARE

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





### **ALTA VALLE**

PONTE DI LEGNO, VEZZA D'OGLIO, TEMU',  
VIONE, MONNO, INCUDINE, EDOLO, SAVIORE  
DELL'ADAMELLO, CORTENO, GOLGI, SONICO,  
MALONNO, BERZO DEMO, CEVO.

### **MEDIA VALLE**

PAISCO LOVENO, CEDEGOLO, SELLERO, CAPO  
DI PONTE, ONO SAN PIETRO  
PASPARDO, CERVENO, CIMBERGO, CETO,  
LOZIO, OSSIMO, LOSINE, BRAONE, BORNIO,  
NIARDO, BRENO, MALENGO, CIVIDATE CAMUNO,  
BIENNO, PIANCOGNO, BERZO INFERIORE,  
PRESTINE, ESINE

### **BASSA VALLE**

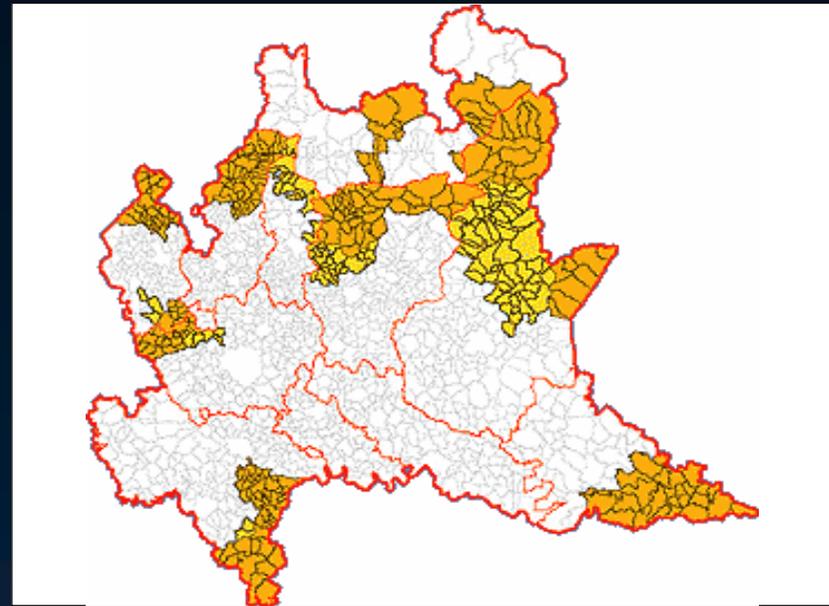
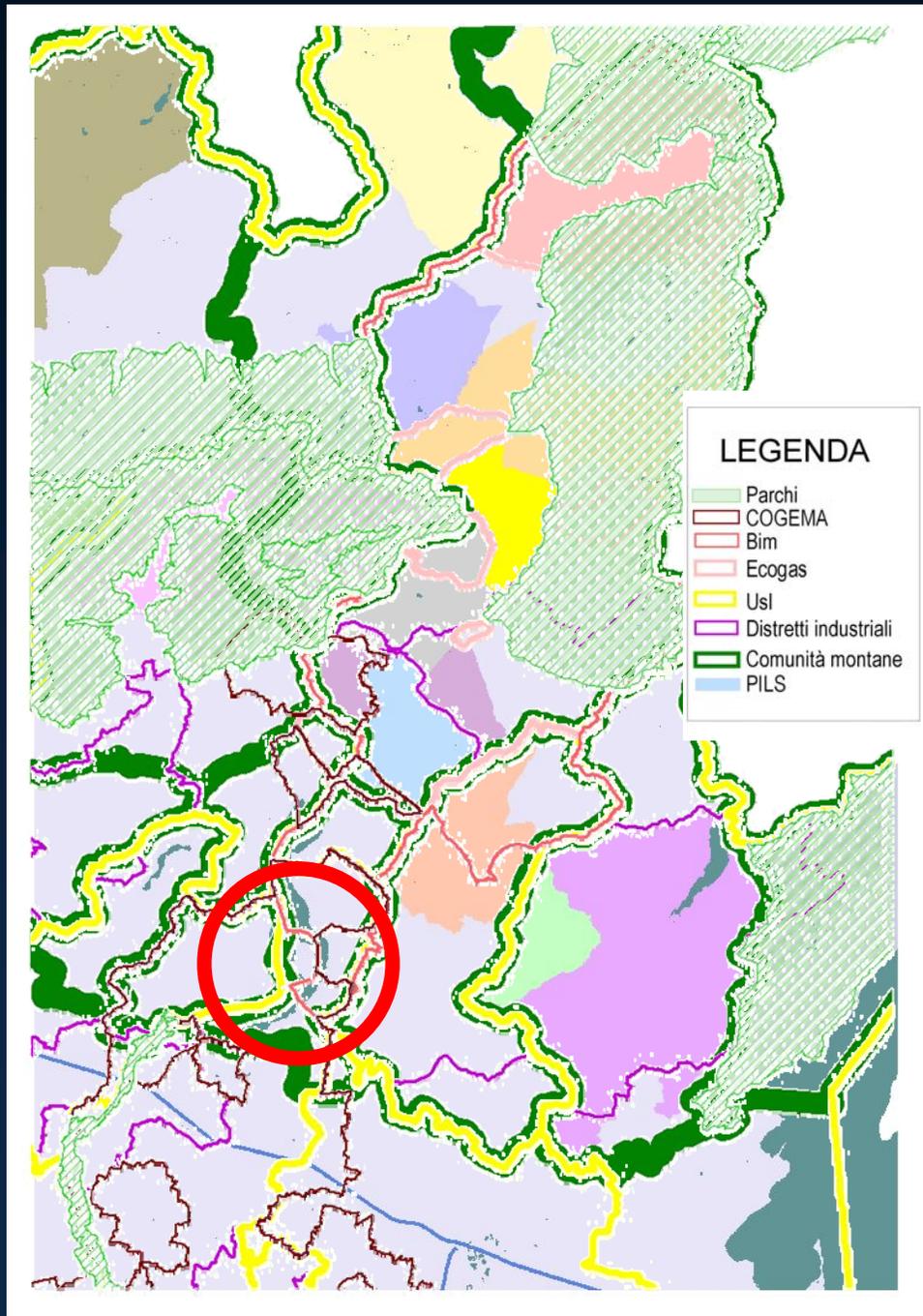
ANGOLO TERME, DARFO BOARIO TERME,  
ROGNO, COSTA VOLPINO, GIANICO, ARTOGNE,  
PIAN CAMUNO, LOVERE, PISOEGNE

### **MEDIO LAGO**

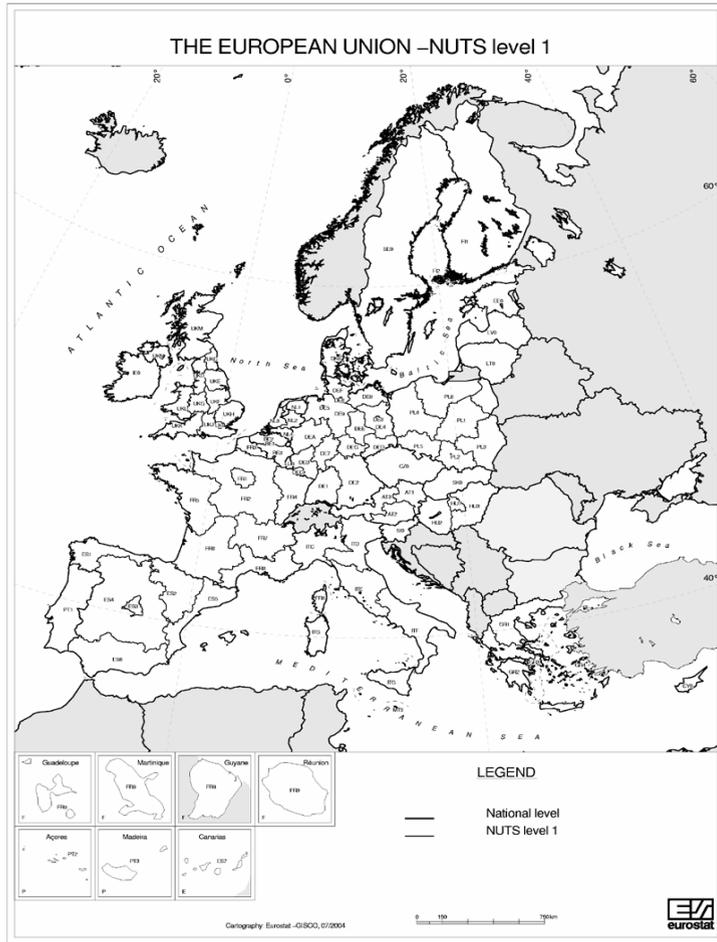
ZONE, MARONE, SALE MARASINO, MONTE  
ISOLA, SULZANO, ISEO.

### **AREA PIdA**

MARONE, SALE MARASINO, MONTE ISOLA, SULZANO,



Geografia istituzionale del territorio

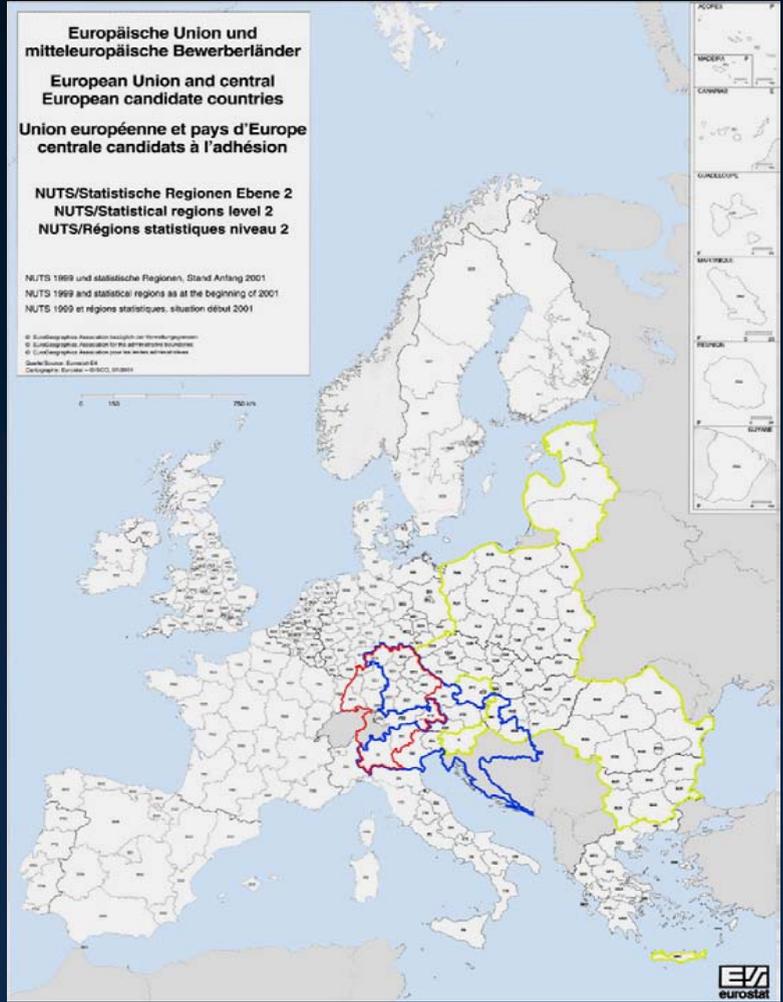


**Europäische Union und  
 mitteleuropäische Bewerberländer**  
**European Union and central  
 European candidate countries**  
**Union européenne et pays d'Europe  
 centrale candidats à l'adhésion**

**NUTS/Statistische Regionen Ebene 2  
 NUTS/Statistical regions level 2  
 NUTS/Régions statistiques niveau 2**

NUTS 1999 und statistische Regionen, Stand Anfang 2001  
 NUTS 1999 and statistical regions as at the beginning of 2001  
 NUTS 1999 et régions statistiques, situation début 2001

© Eurostat/Office des Nations Unies pour le Développement  
 © Eurostat/Office des Nations Unies pour le Développement  
 © Eurostat/Office des Nations Unies pour le Développement  
 Statistique Européenne  
 Cartographie: Eurostat - GISCO, 07/2004



**Geografia delle aree transfrontaliere**

---

## Geografia insediativa ed elementi di riferimento infrastrutturale

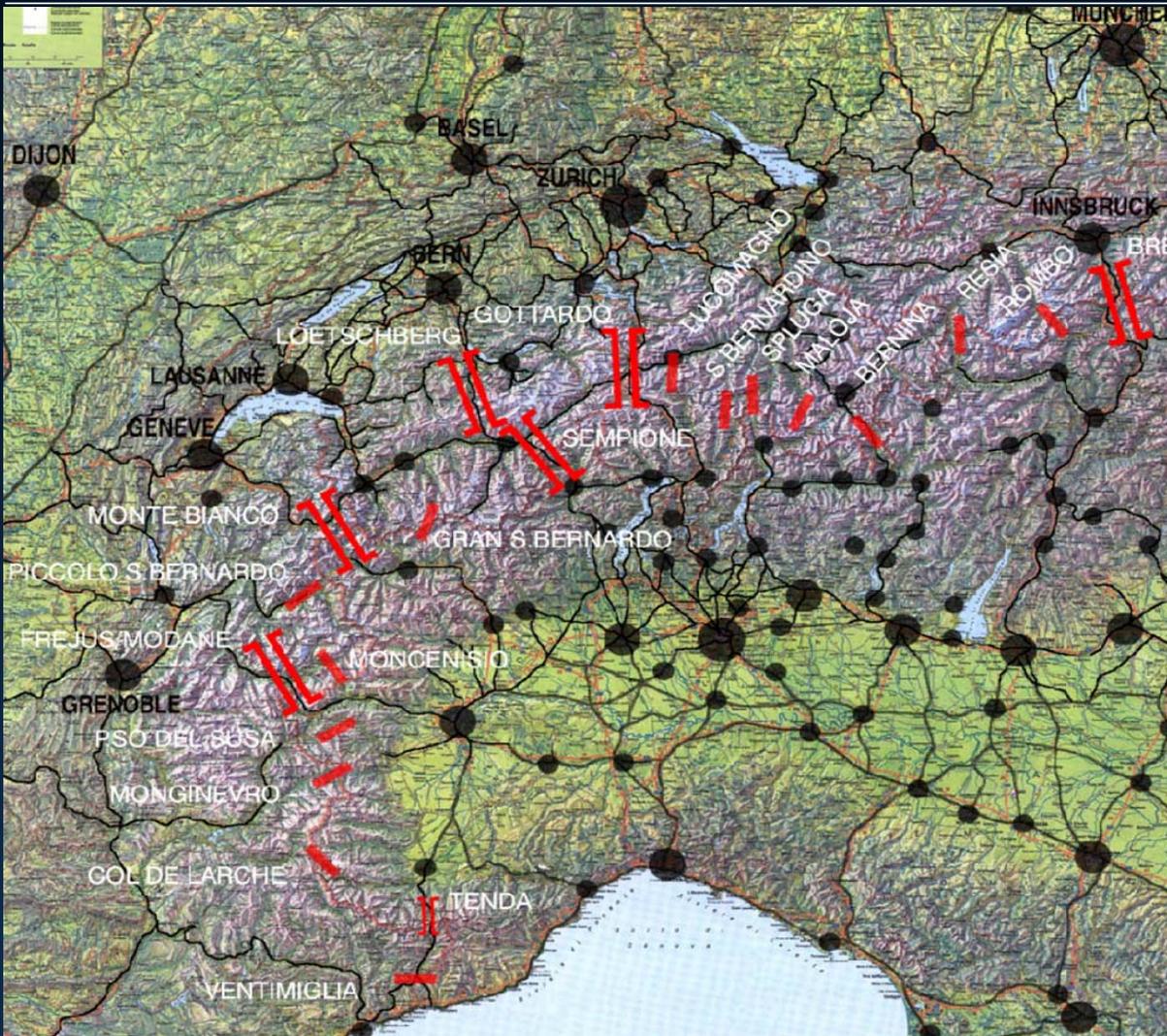
In generale:

- mosaico degli strumenti urbanistici comunali e previsioni di carattere esogeno, con riferimento ai principali strumenti sovraordinati;
- indagine sui caratteri insediativi dell'area, intesi come palinsesto delle permanenze di lunga durata (caratteri storici, monumentali, archeologici, paesaggistici, naturalistici), da rappresentare su idonee cartografie;
- indagine sui caratteri socio-economici attraverso i consueti strumenti statistici e cartografici di settore (principalmente del Turismo);

In particolare:

- verifica delle previsioni di traffico del 1999: nuova campagna di rilievi 2004
- verifica dei principali parametri macroubanistici
- verifica dei dati settoriali sul turismo





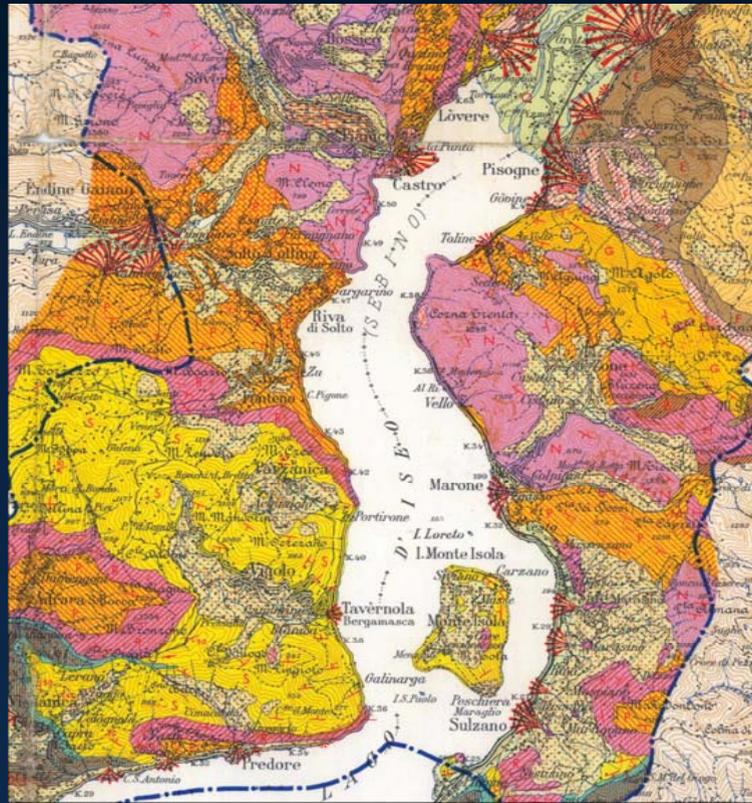
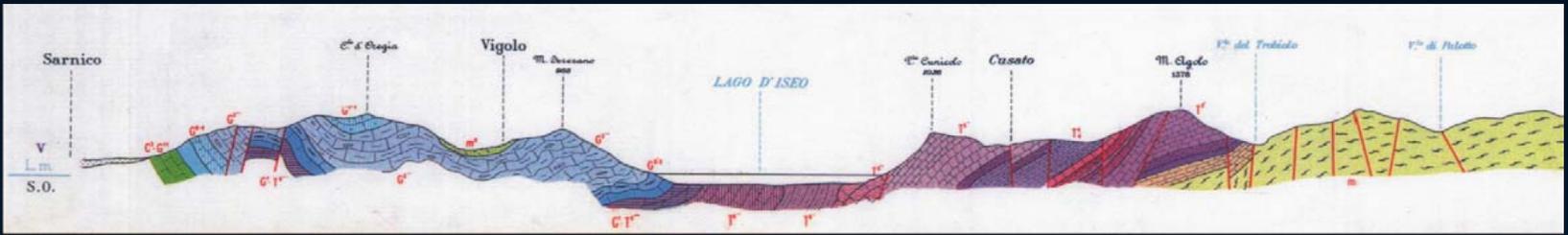
Nel 1996 sono stati adottati, con decisione del Parlamento europeo e del Consiglio, i primi orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto. Questi orientamenti identificano i progetti nei quali è canalizzata parte degli interventi finanziari dell'UE in materia di infrastrutture, nonché quelli della Banca europea per gli investimenti. [...]

Da: "Libro Bianco. La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte". Commissione Europea. Ufficio pubblicazioni ufficiali Comunità europee, 2001



Valichi e valli





Caratteri geomorfologici originali



**Carta Militare della Lombardia**, seconda metà del XV sec., carta manoscritta, mm 545X385, Paris, Bibliothèque Nationale.

Carta geografica della Lombardia e parte del Veneto compresi tra il Po e la catena Alpina settentrionale in cui sono dettagliatamente descritti i fiumi ed i loro possibili attraversamenti, le città e le distanze che le separano. Attendibilmente una carta militare strumentale alla politica di espansione della Repubblica di Venezia.

**Monte e pianura**



**Carta Topografica del  
Regno Lombardo  
veneto, foglio di  
Bergamo, 1840 c.**

La rappresentazione dei crinali consente di identificare chiaramente i terrazzamenti della conca del Medio Lago, che si configura come unità di paesaggio con caratteristiche di notevole valore paesaggistico. Inoltre, il rapporto con il promontorio dell'isola costituisce elemento di unicità.

**La "conca" del Medio Lago**

## SS 510-storica: rilievi del traffico luglio 2004

### A) Postazione Marone

#### Dir. Valle

Domenica 7.00-21.00	3.561	76,1%
Domenica 0.00-24.00	4.682	
HDP 15.00-16.00	303	

Martedì 7.00-21.00	3.783	83,8%
Martedì 0.00-24.00	4.512	
HDP 18.00-19.00	387	

### B) Postazione Pilzone

#### Dir. Valle

Domenica 7.00-21.00	6.443	78,4%	2.882
Domenica 0.00-24.00	8.222		3.540
HDP 11.00-12.00	768		

Martedì 7.00-21.00	6.859	85,5%	3.076
Martedì 0.00-24.00	8.021		3.509
HDP 18.00-19.00	806		

#### Diff B-A

### Dir. Iseo

Domenica 7.00-21.00	3.685	75,1%
Domenica 0.00-24.00	4.908	
HDP 17.00-18.00	421	

Martedì 7.00-21.00	3.648	80,2%
Martedì 0.00-24.00	4.548	
HDP 7.00-8.00	375	

### Dir. Iseo

Domenica 7.00-21.00	6.664	71,2%	2.979
Domenica 0.00-24.00	9.358		4.450
HDP 18.00-19.00	914		

Martedì 7.00-21.00	6.827	80,2%	3.179
Martedì 0.00-24.00	8.511		
HDP 7.00-8.00	909		

#### Diff B-A

### Totali per postazione

Domenica 7.00-21.00	7.246	75,6%
Domenica 0.00-24.00	9.590	

Martedì 7.00-21.00	7.431	82,0%
Martedì 0.00-24.00	9.060	

Domenica 7.00-21.00	13.107	74,6%	5.861
Domenica 0.00-24.00	17.580		7.990

Martedì 7.00-21.00	13.686	82,8%	6.255
Martedì 0.00-24.00	16.532		7.472

#### Diff B-A

### Confronti postazione Pilzone

Domenica 1998 (ex SS 510)	20.350	
Domenica 2004 nuova SS 510	23.097	13,5%
Domenica 2004 ex SS 510	13.107	-35,6%

## SS 510-nuova: rilievi del traffico luglio 2004

### Postazione svincolo Vello

#### Dir. Valle

Domenica 8.642  
HDP 9.00-10.00 1.178

### Postazione svincolo Ome

#### Dir. Valle

Domenica 11.093  
HDP 9.00-10.00 1.338

**Diff B-A**  
2.451



#### Dir. Iseo

Domenica 11.095  
HDP 18.00-19.00 1.462

#### Dir. Iseo

Domenica 12.004  
HDP 18.00-19.00 1.732

**Diff B-A**  
909

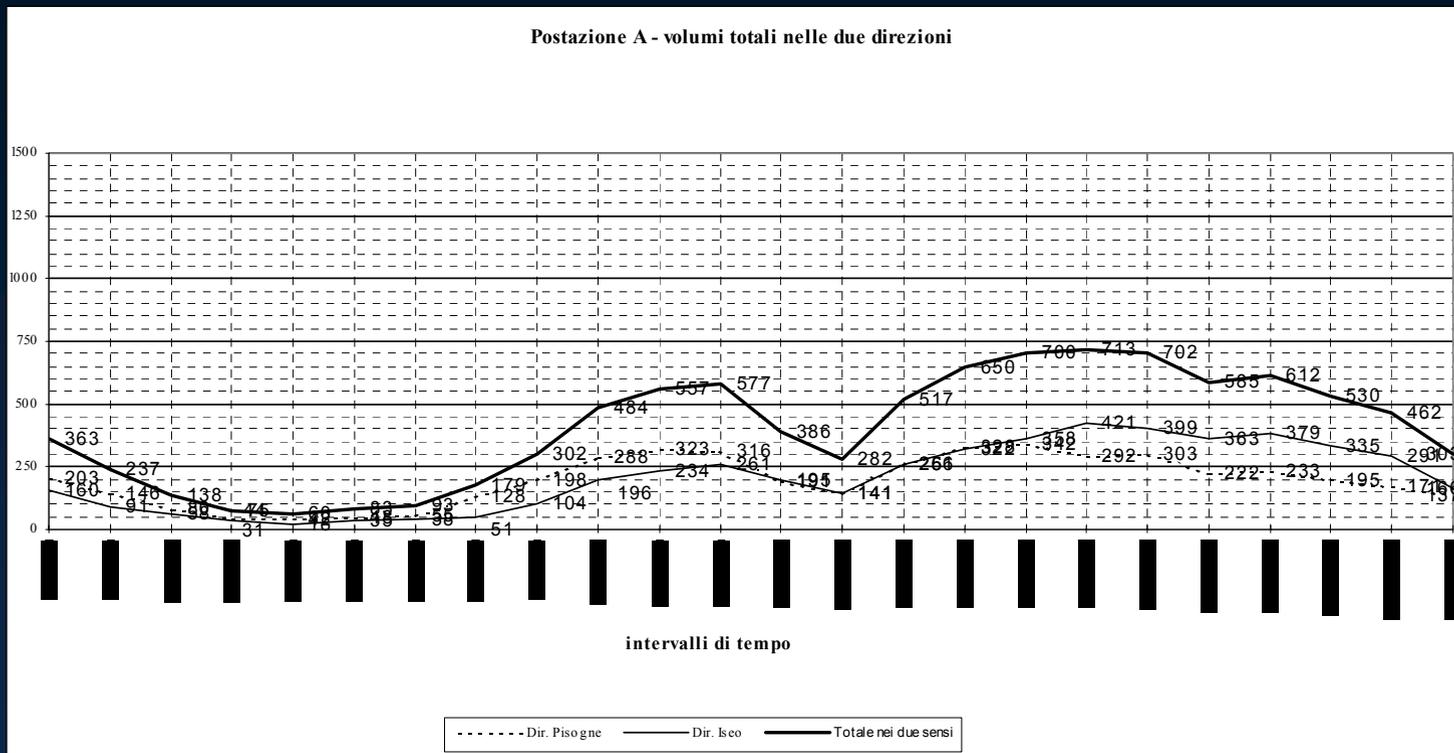
#### Totali per postazione

Domenica 19.737

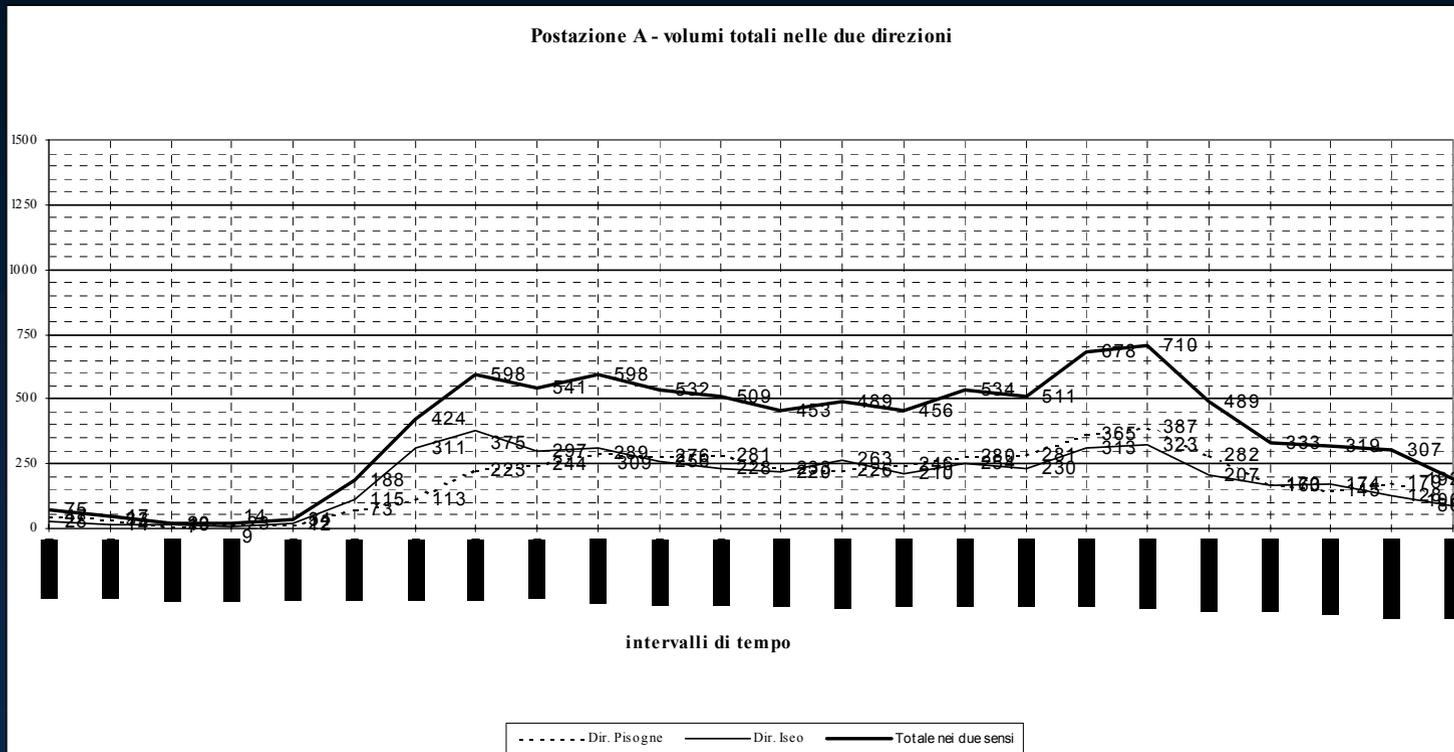
Domenica 23.097

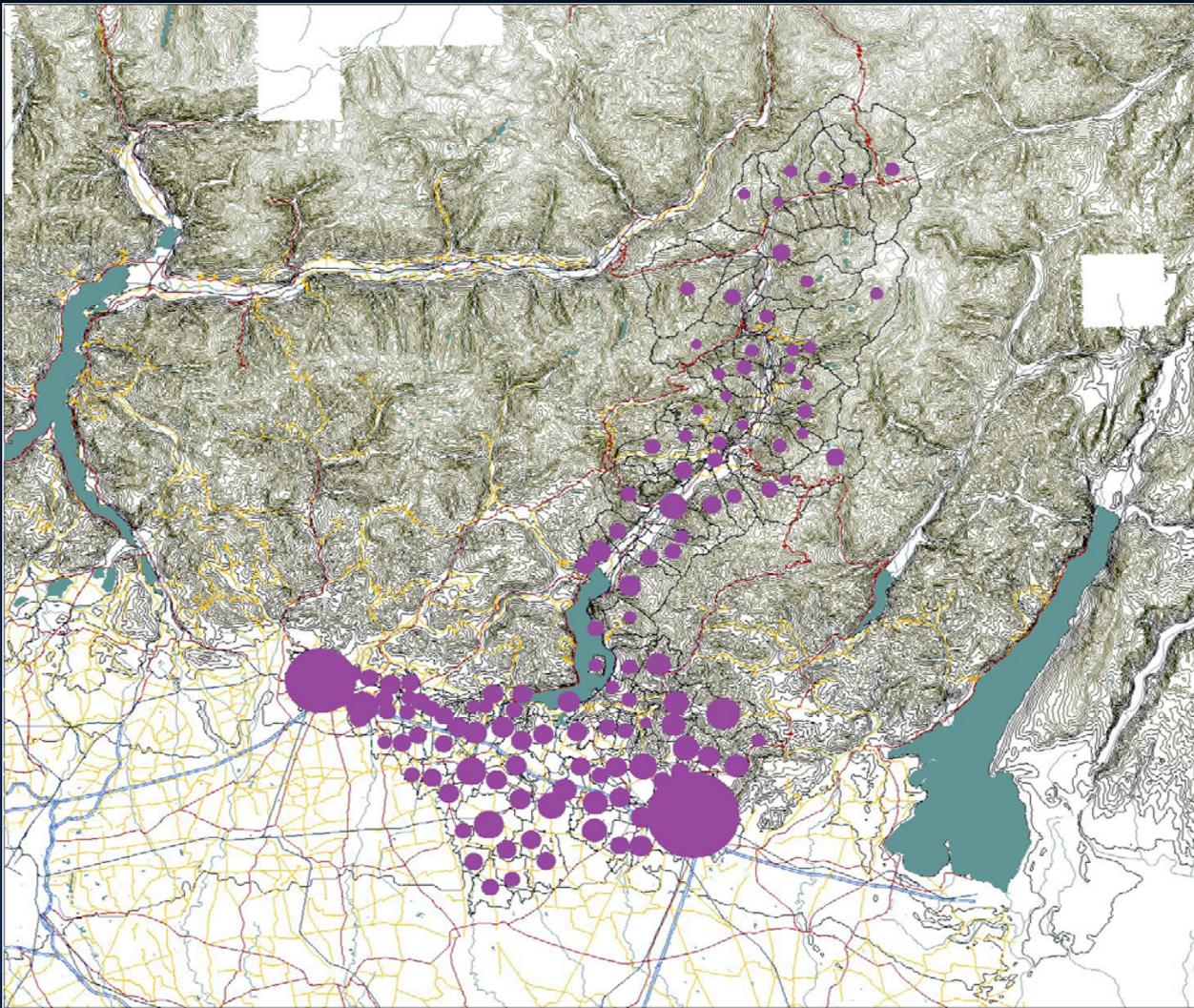
**Diff B-A**  
3.360

# Postazione A-Marone: traffico del giorno festivo e volumi totali



# Postazione A-Marone: traffico del giorno feriale e volumi totali





**Provincia di Brescia**

Comunità Montana del Sebino  
Comuni di Marone, Monte Isola,  
Sale Marasino, Sulzano

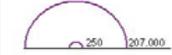
**Piano Integrato d'Area del Medio Lago**

**TAV.05**

Scala  
1: 450.000  
Data  
novembre 2004

2001  
Popolazione per comune residente  
nell'area.  
(Fonte dati Istat)

N Residenti



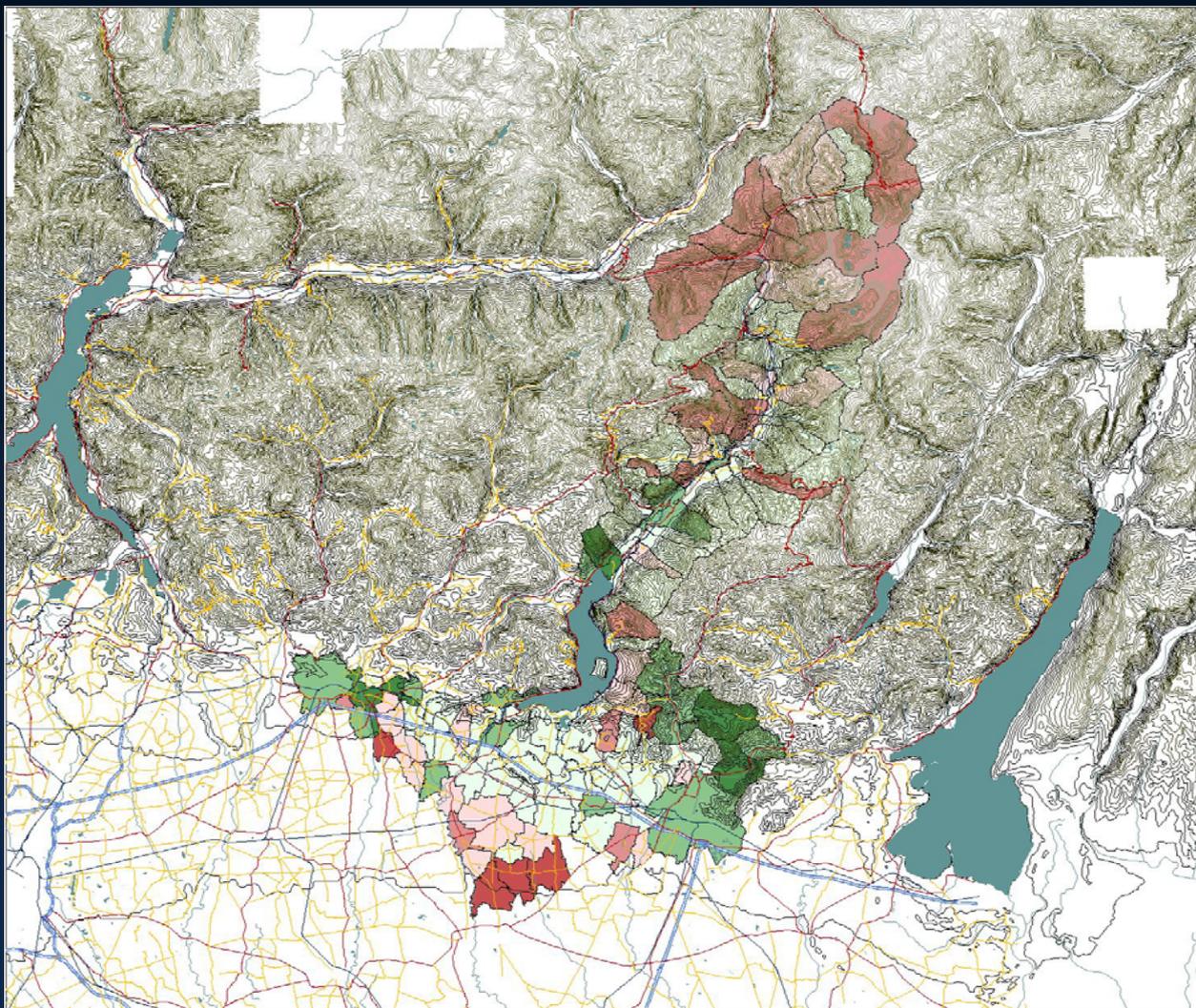
Infrastrutture

- Autostrade
- Strade Statali
- Strade Provinciali
- Ferrovia

**Arch. Claudio Poli**  
MASTERPLAN  
STUDIO

Consulenti:  
Arch. Federico Acuto  
Arch. Mauro Salvadori

**Parametri macroubanistici**



**Provincia di Brescia**

Comunità Montana del Sebino  
Comuni di Marone, Monte Isola,  
Sale Marasino, Sulzano

**Piano Integrato d'Area del Medio Lago**

<b>TAV.07</b>	1951-1961
Scala 1:450.000	Popolazione residente dell'area
Data Novembre 2004	Variazione media annua (Fonte dati Istat)

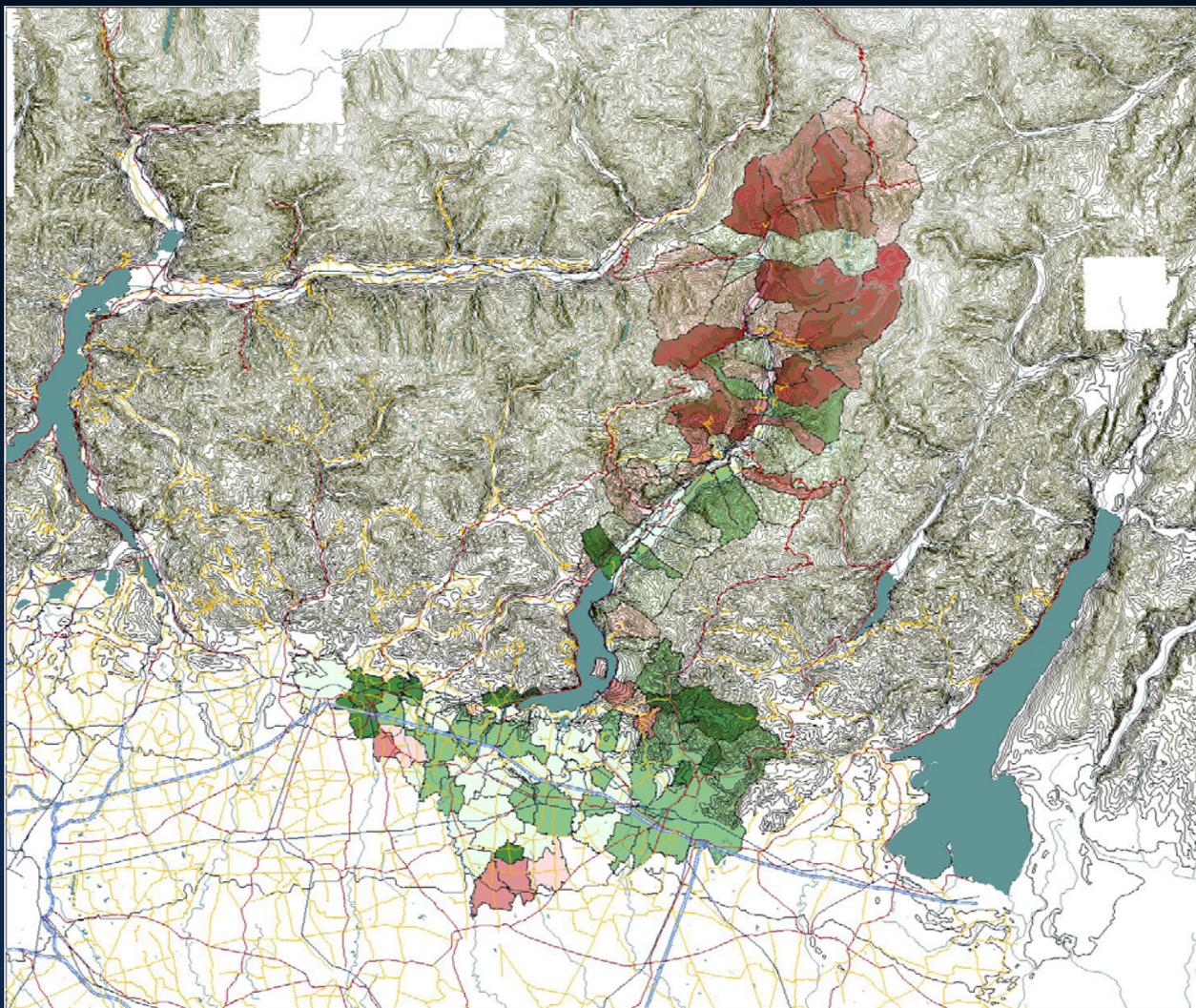


**Arch. Claudio Poli**



Consulenti:  
Arch. Federico Acuto  
Arch. Mauro Salvadori

**Parametri macroubanistici**



**Provincia di Brescia**

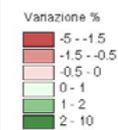
Comunità Montana del Sebino  
Comuni di Marone, Monte Isola,  
Sale Marasino, Sulzano

**Piano Integrato d'Area del Medio Lago**

**TAV.08**

1961-1971  
Popolazione residente dell'area  
Variazione media annua  
(Fonte dati Istat)

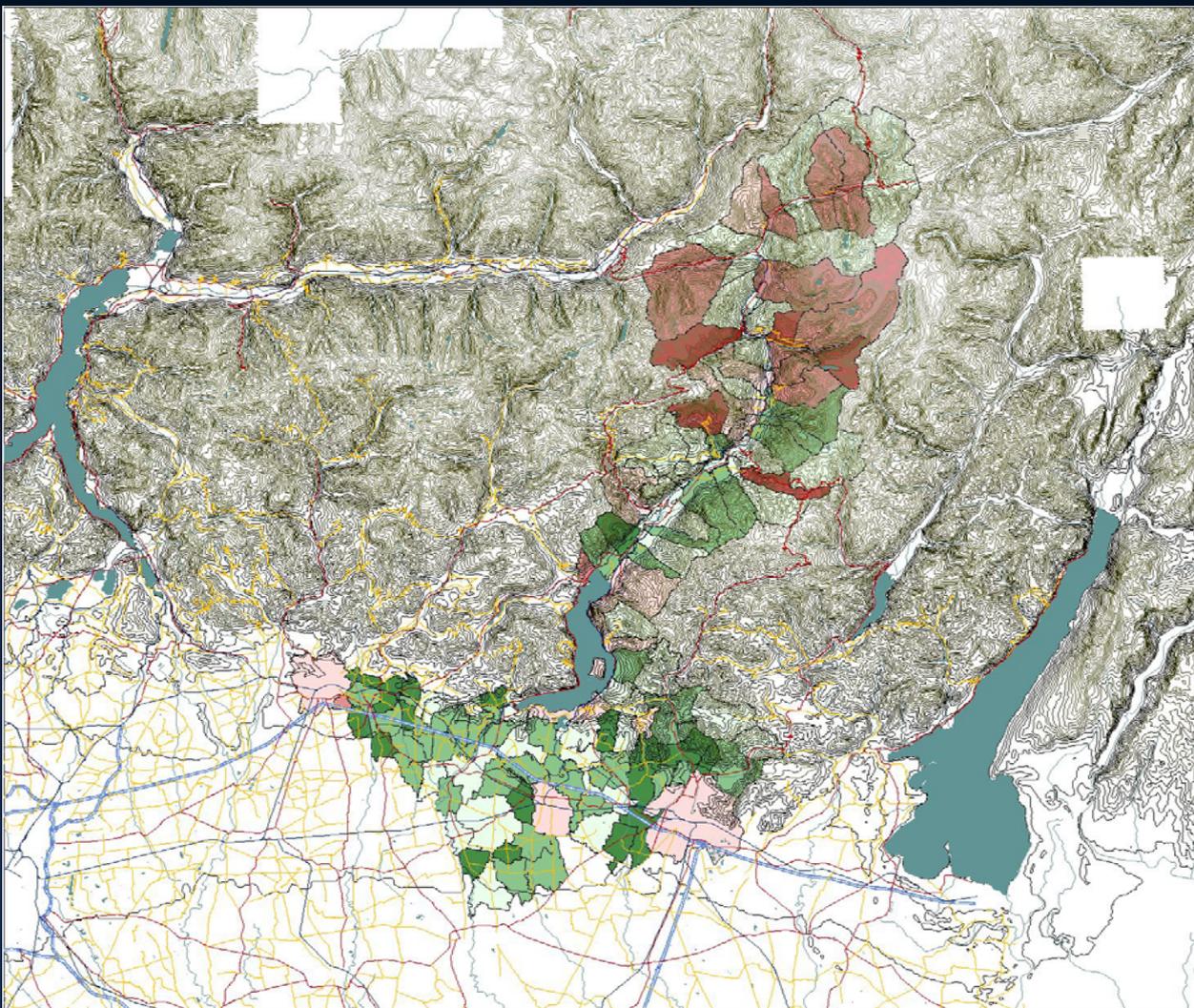
Scala  
1:450.000  
Data  
Novembre 2004



**Arch. Claudio Poli**  
 **MASTERPLAN  
STUDIO**

Consulenti:  
Arch. Federico Acuto  
Arch. Mauro Salvadori

**Parametri macroubanistici**



**Provincia di Brescia**

Comunità Montana del Sebino  
Comuni di Marone, Monte Isola,  
Sale Marasino, Sulzano

**Piano Integrato d'Area del Medio Lago**

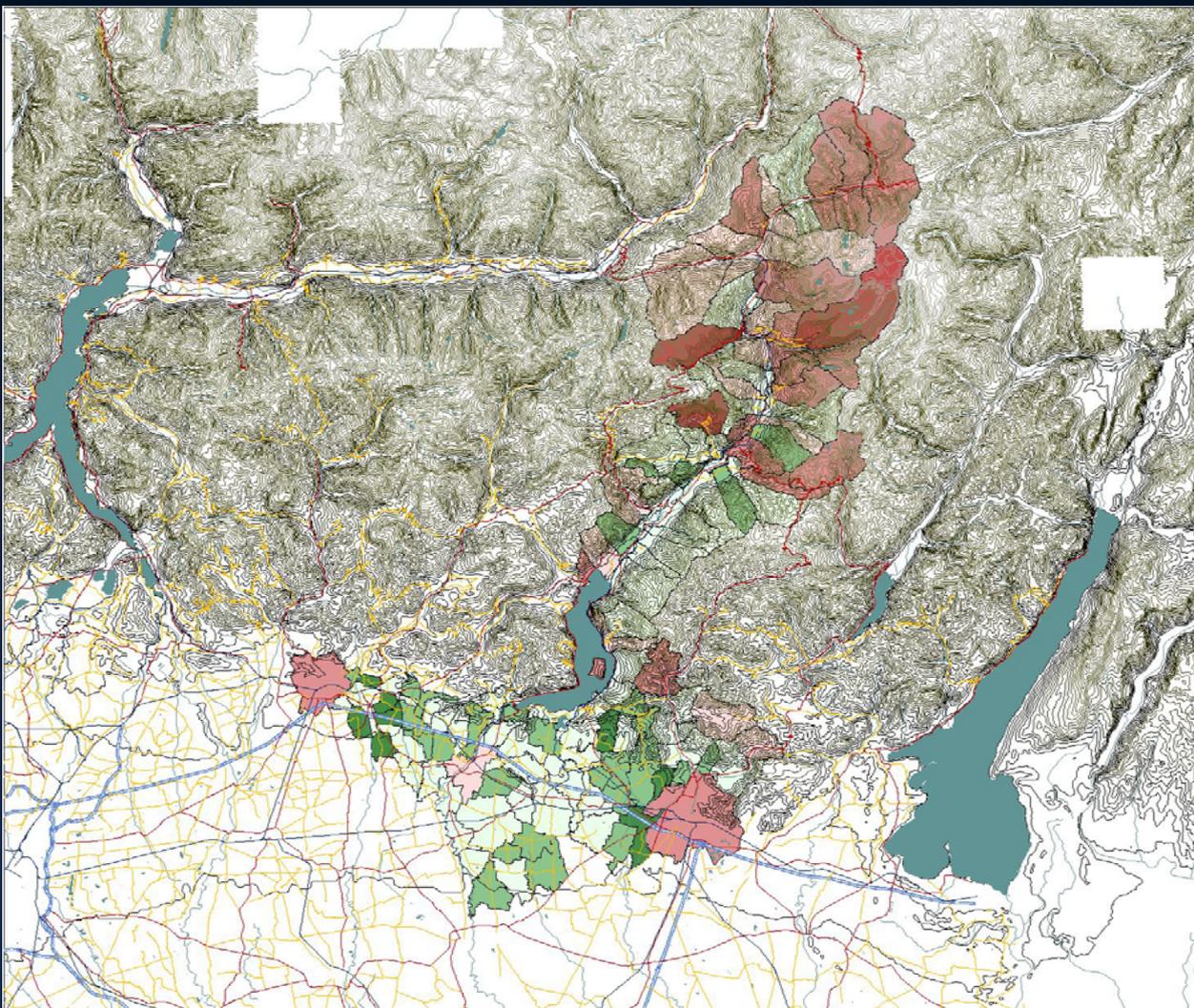
<b>TAV.09</b>	1971-1981
Scala 1:450.000	Popolazione residente dell'area
Data Novembre 2004	Variazione media annua (Fonte dati Istat)



**Arch. Claudio Poli**  
 **MASTERPLAN  
STUDIO**

Consulenti:  
Arch. Federico Acuto  
Arch. Mauro Salvadori

**Parametri macroubanistici**



**Provincia di Brescia**

Comunità Montana del Sebino  
Comuni di Marone, Monte Isola,  
Sale Marasino, Sulzano

**Piano Integrato d'Area del Medio Lago**

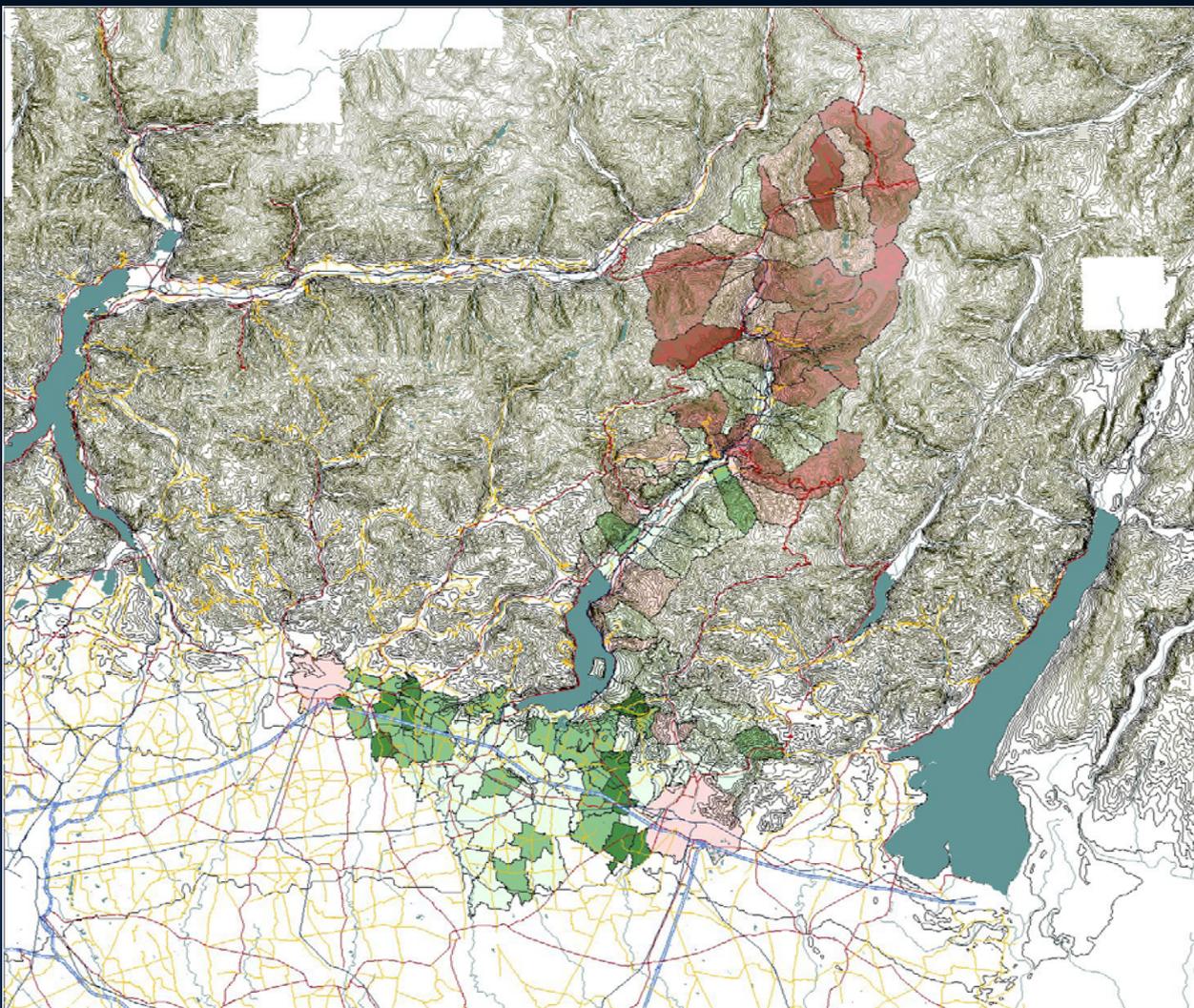
<b>TAV.10</b>	1981-1991
Scala 1:450.000	Popolazione residente dell'area
Data Novembre 2004	Variazione media annua (Fonte dati Istat)



**Arch. Claudio Poli**  
**MASTERPLAN  
STUDIO**

Consulenti:  
Arch. Federico Acuto  
Arch. Mauro Salvadori

**Parametri macroubanistici**



**Provincia di Brescia**

Comunità Montana del Sebino  
Comuni di Marone, Monte Isola,  
Sale Marasino, Sulzano

**Piano Integrato d'Area del Medio Lago**

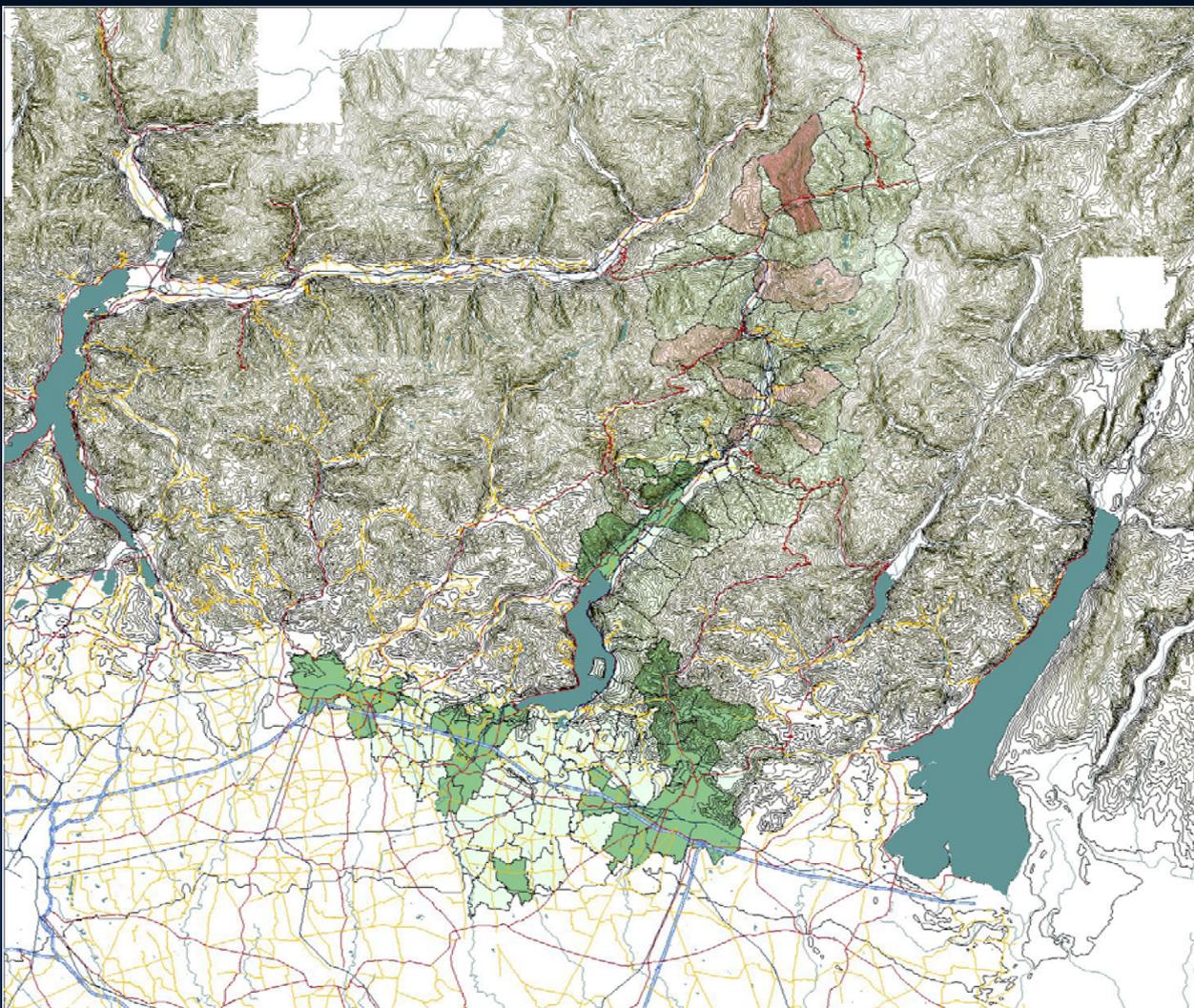
<b>TAV.11</b>	1991-2001
Scala 1:450.000	Popolazione residente dell'area
Data Novembre 2004	Variazione media annua (Fonte dati Istat)



**Arch. Claudio Poli**  
**MASTERPLAN  
STUDIO**

Consulenti:  
Arch. Federico Acuto  
Arch. Mauro Salvadori

**Parametri macroubanistici**



**Provincia di Brescia**

Comunità Montana del Sebino  
Comuni di Marone, Monte Isola,  
Sale Marasino, Sulzano

**Piano Integrato d'Area del Medio Lago**

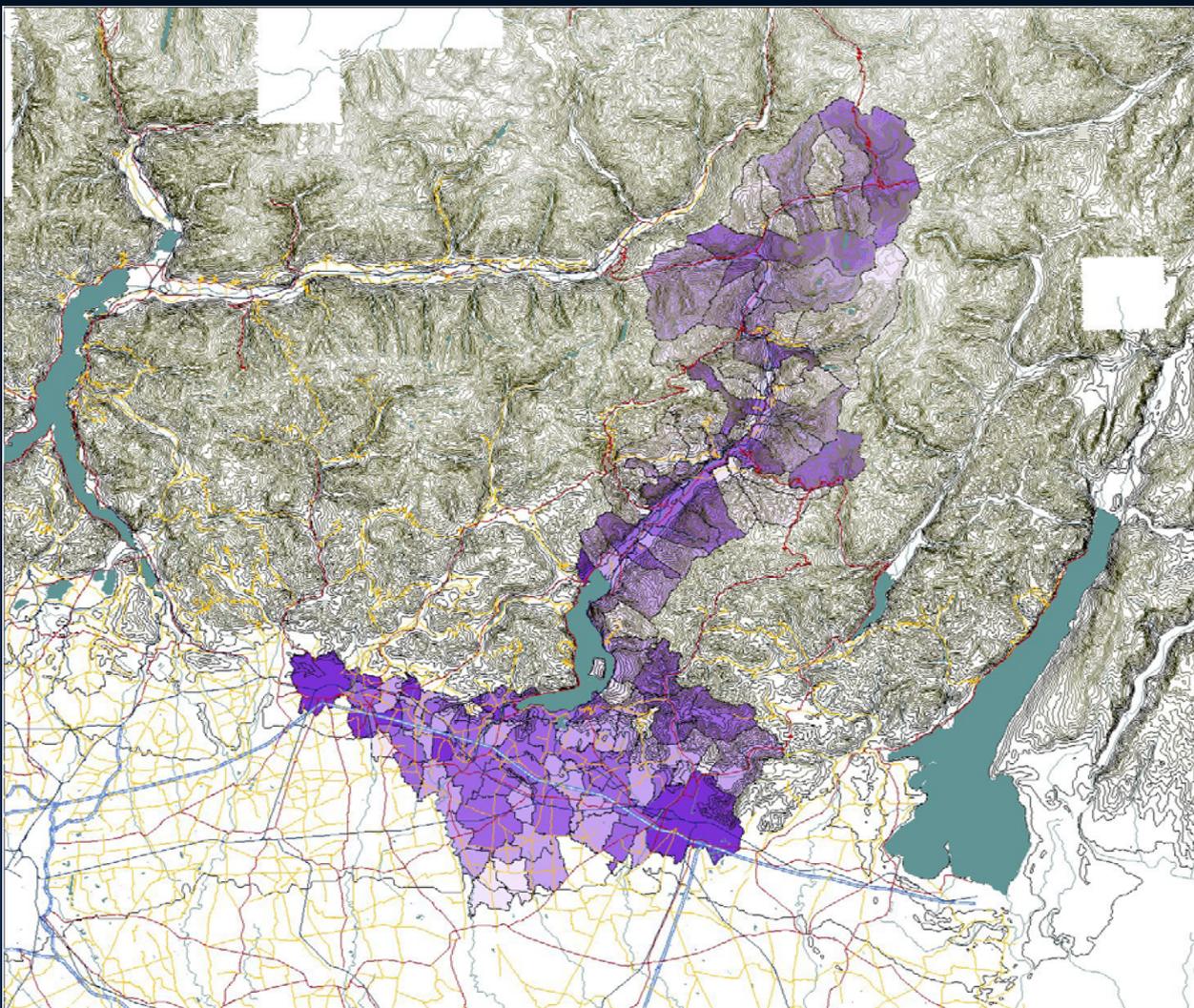
<b>TAV.06</b>	1881-1931
Scala 1:450.000	Popolazione residente dell'area
Data Novembre 2004	Variazione media annua (Fonte dati Istat)



**Arch. Claudio Poli**  
**MASTERPLAN  
STUDIO**

Consulenti:  
Arch. Federico Acuto  
Arch. Mauro Salvadori

**Parametri macroubanistici**



**Provincia di Brescia**

Comunità Montana del Sebino  
Comuni di Marone, Monte Isola,  
Sale Marasino, Sulzano

**Piano Integrato d'Area del Medio Lago**

**TAV.22**

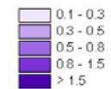
Scala  
1:450.000

Data  
Novembre 2004

2001

Rapporto addetti/attivi  
(Fonte dati Istat)

Addetti/attivi



Infrastrutture

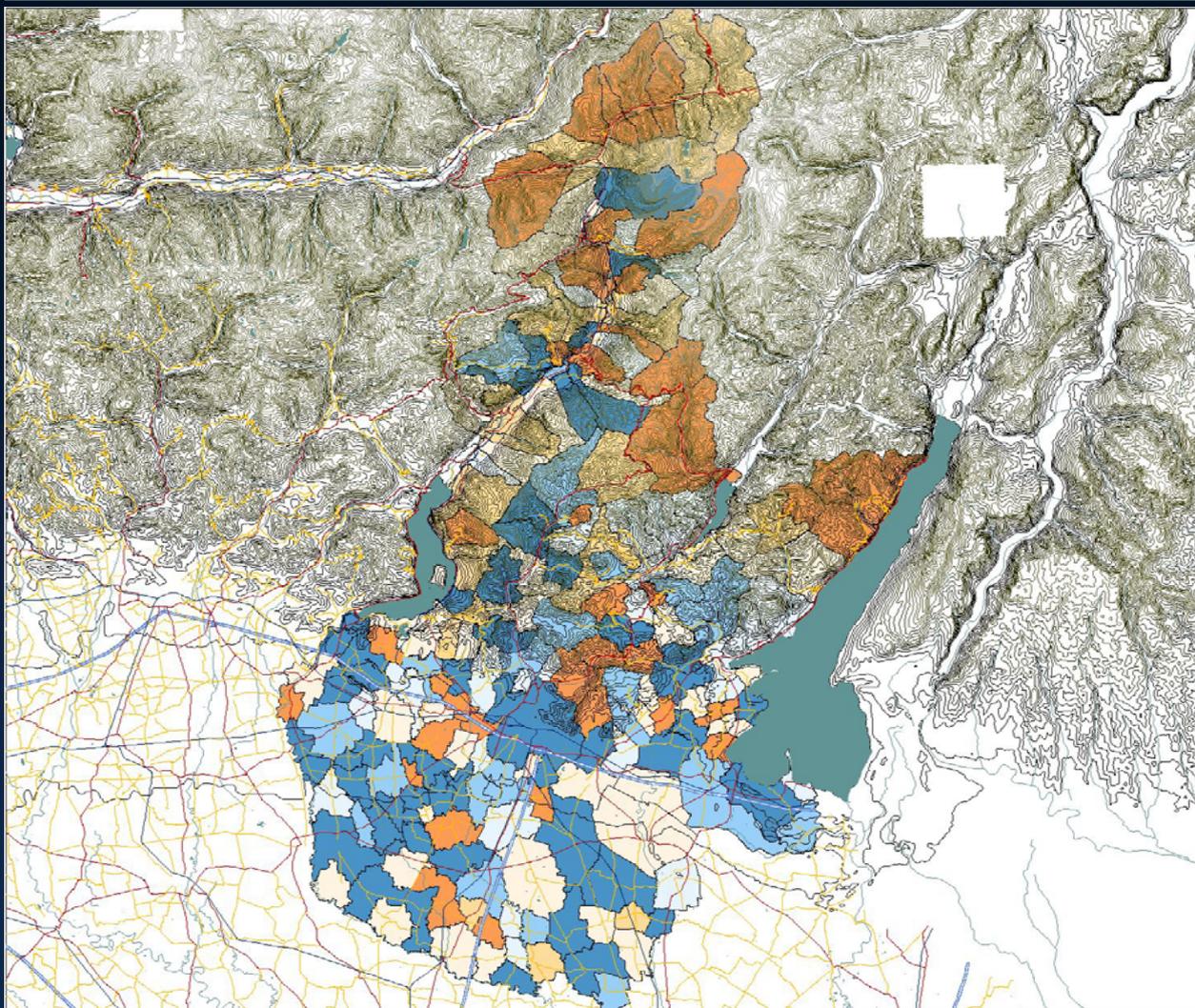


**Arch. Claudio Poli**



Consulenti:  
Arch. Federico Acuto  
Arch. Mauro Salvadori

**Parametri macroubanistici**



**Provincia di Brescia**

Comunità Montana del Sebino  
Comuni di Marone, Monte Isola,  
Sale Marasino, Sulzano

**Piano Integrato d'Area del Medio Lago**

**TAV.17**

Scala 1: 450.000	1991-2001
Data Novembre 2004	Variazione abitazioni non occupate (Fonte dati Istat)

Variazione %

- < -30
- -30 - -15
- -15 - 0
- 0 - 25
- 25 - 50
- > 50

Infrastrutture

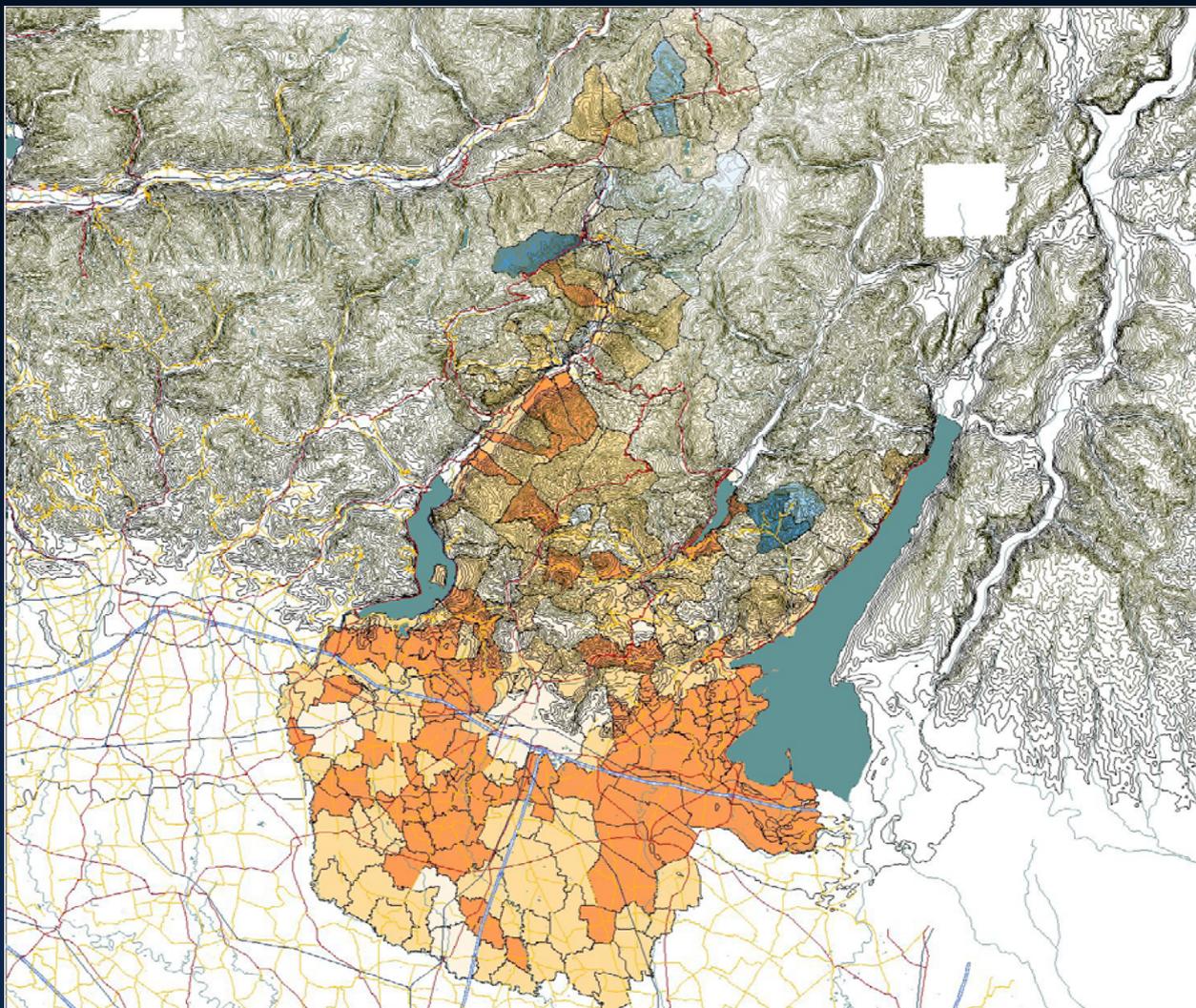
- Autostrade
- Strade Statali
- Strade Provinciali
- Ferrovia

**Arch. Claudio Poli**



Consulenti:  
Arch. Federico Acuto  
Arch. Mauro Salvadori

**Parametri macroubanistici**



**Provincia di Brescia**

Comunità Montana del Sebino  
Comuni di Marone, Monte Isola,  
Sale Marasino, Sulzano

**Piano Integrato d'Area del Medio Lago**

**TAV.16**

Scala 1:450.000	1991-2001
Data Novembre 2004	Variazione abitazioni occupate (Fonte dati Istat)

Variazione %

- < -10
- 10 - 5
- 5 - 0
- 0 - 10
- 10 - 20
- > 20

Infrastrutture

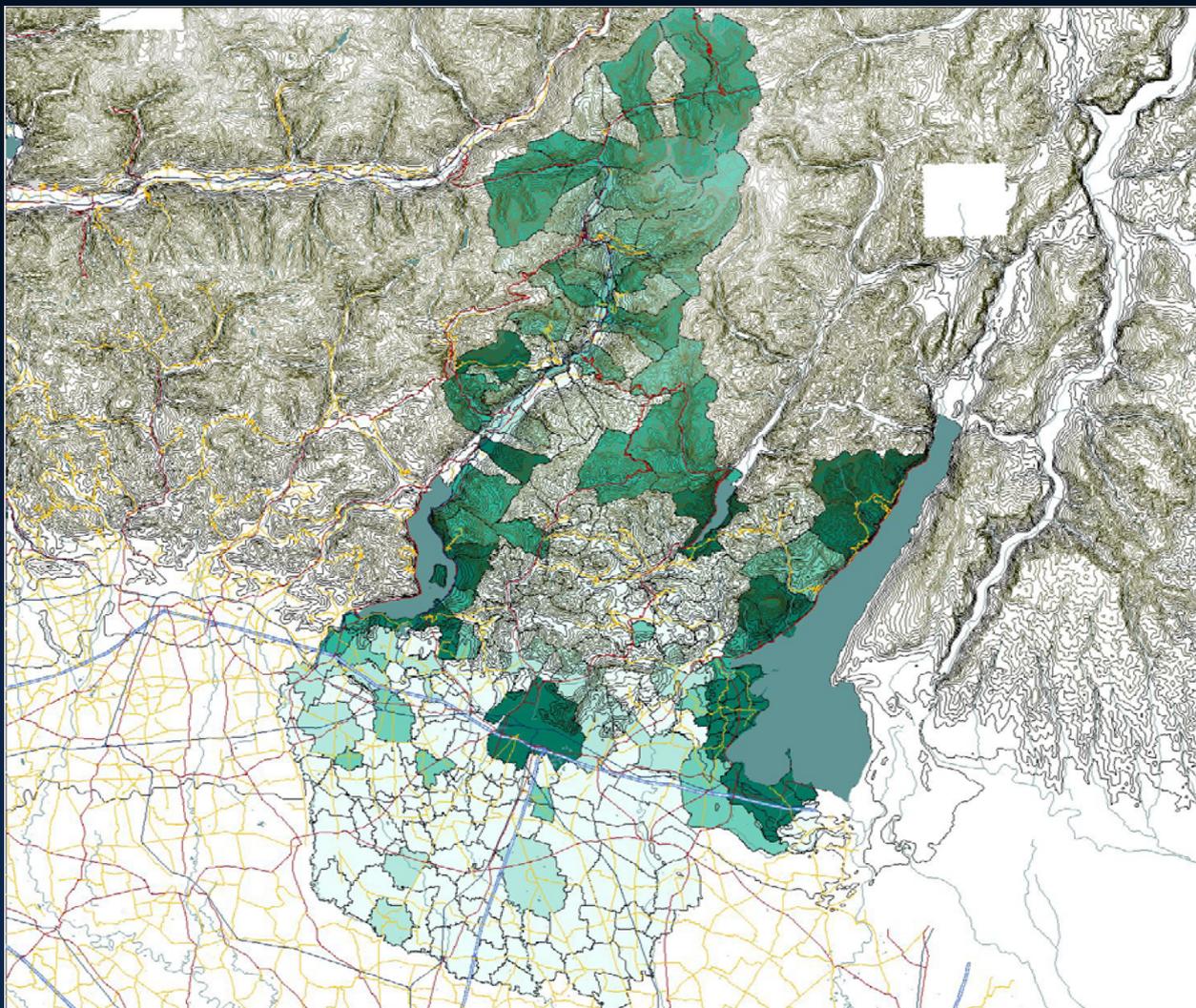
- Autostrade
- Strade Statali
- Strade Provinciali
- Ferrovia

**Arch. Claudio Poli**  

**MASTERPLAN STUDIO**

Consulenti:  
Arch. Federico Acuto  
Arch. Mauro Salvadori

**Parametri macroubanistici**



**Provincia di Brescia**

Comunità Montana del Sebino  
Comuni di Marone, Monte Isola,  
Sale Marasino, Sulzano

**Piano Integrato d'Area del Medio Lago**

**TAV.27**

Scala  
1: 450.000

Data  
Novembre 2004

2001

Densità turistica  
posti letto/kmq

(Fonte dati Istat)



**Infrastrutture**

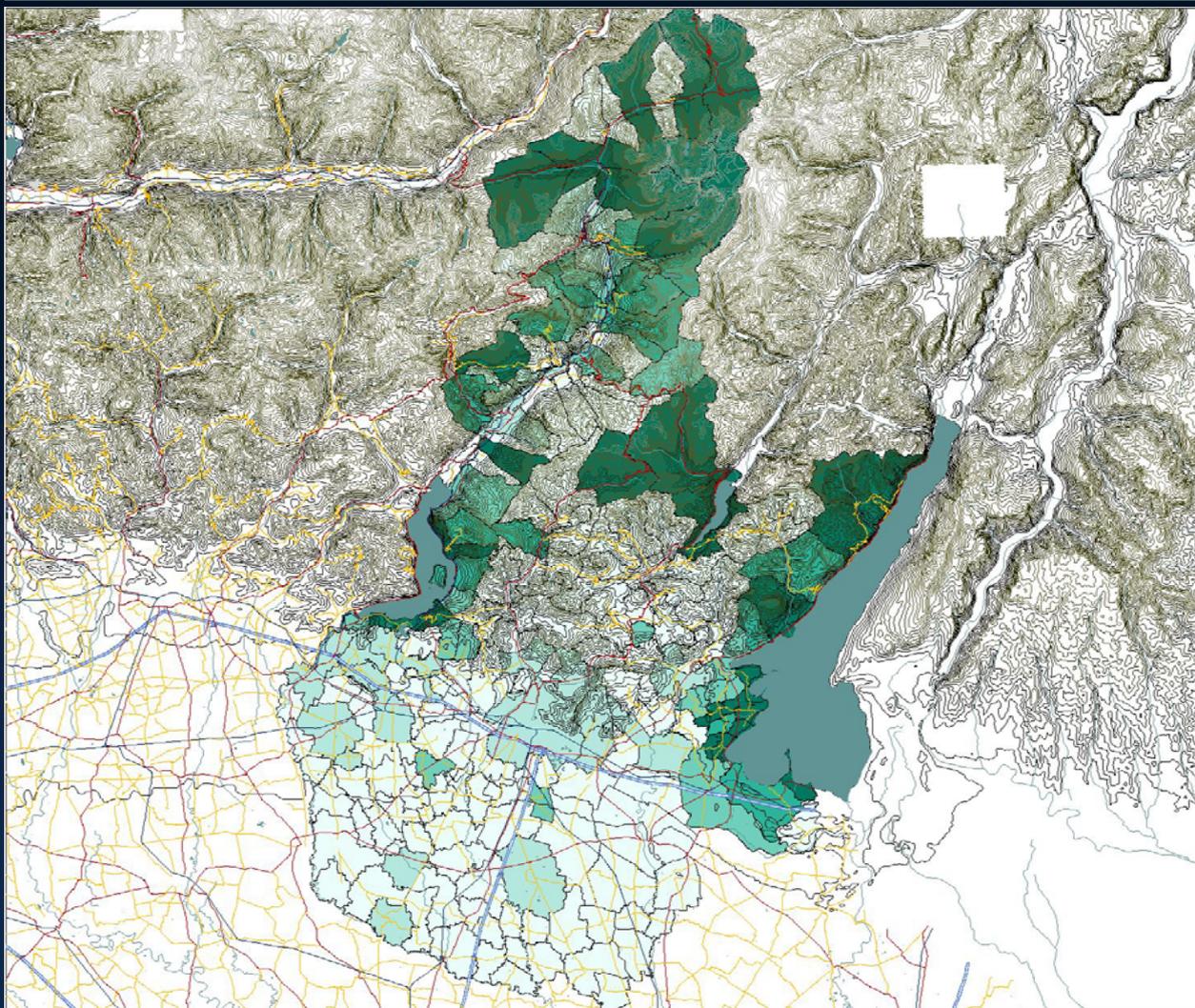
- Autostrade
- Strade Statali
- Strade Provinciali
- Ferrovia

**Arch. Claudio Poli**



Consulenti:  
Arch. Federico Acuto  
Arch. Mauro Salvadori

**Parametri macroubanistici**



**Provincia di Brescia**

Comunità Montana del Sebino  
Comuni di Marone, Monte Isola,  
Sale Marasino, Sulzano

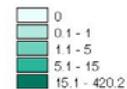
**Piano Integrato d'Area del Medio Lago**

**TAV.28**

Scala  
1: 450.000

Data  
Novembre 2004

2001  
Tasso di funzione turistica  
posti letto / 100 abitanti  
(Fonte dati Istat)



**Infrastrutture**

- Autostrade
- Strade Statali
- Strade Provinciali
- Ferrovia

**Arch. Claudio Poli**



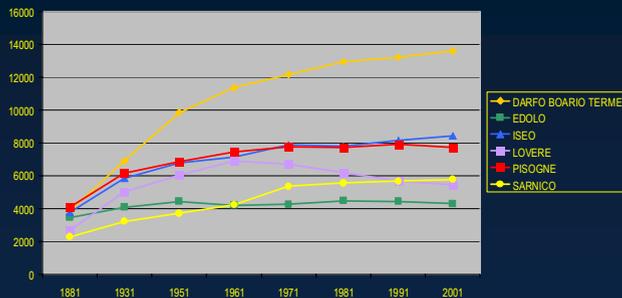
Consulenti:  
Arch. Federico Acuto  
Arch. Mauro Salvadori

**Parametri macroubanistici**

Andamento della popolazione dal 1881 al 2001



Andamento della popolazione dal 1881 al 2001



Andamento della popolazione comuni del PdA dal 1881 al 2001

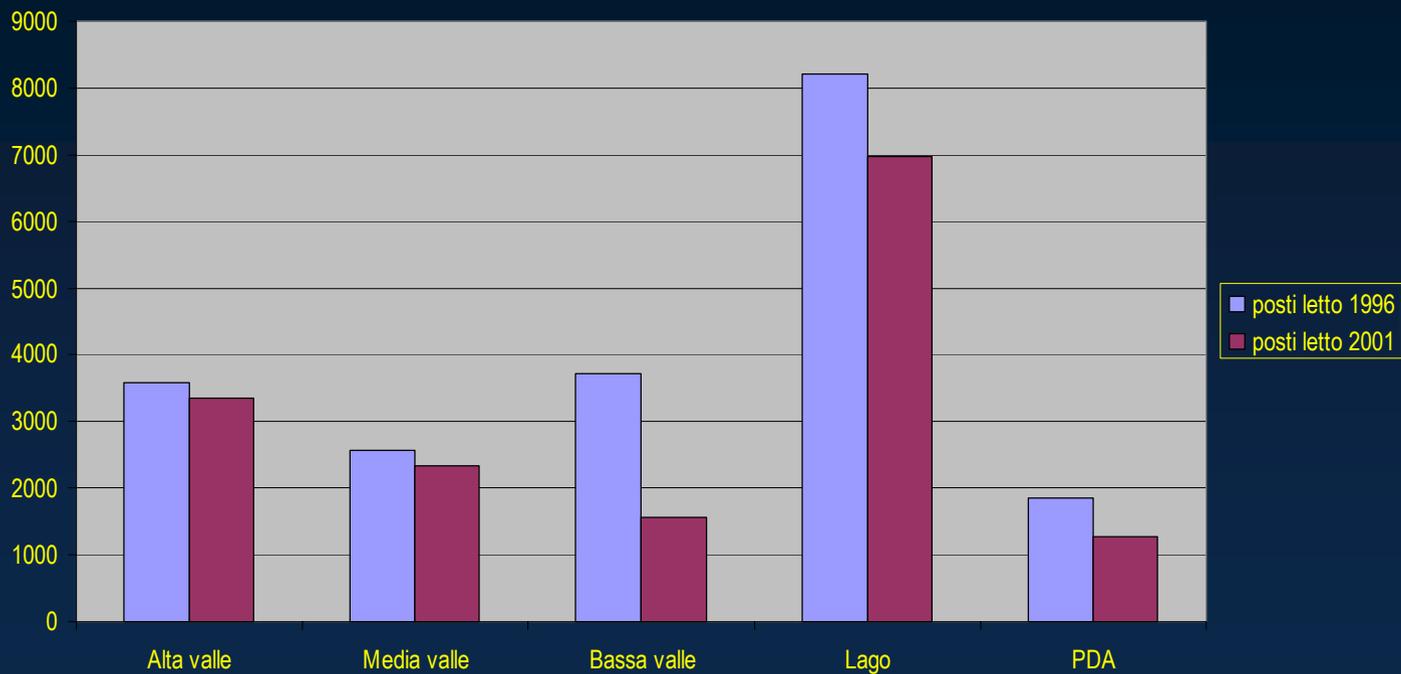


## Tendenza insediativa

1. Spopolamento dell'Alta Valle negli anni '50, con localizzati fenomeni di inversione di tendenza tra il '71-'81, ed una ripresa del trend negativo fino al 2001;
2. Elevati fenomeni conturbativi del capoluogo con aree di eccezionale concentrazione, ad es. l'ambito di Lumezzane, Sarezzo, Concesio che si salda con Brescia;
3. Inversione di Tendenza della crescita dei capoluoghi (ed il comune di Rovato) del '71-'81 con opposta crescita dei comuni di corona.
4. Dal '71 una generalizzata crescita dei comuni di pianura tra i due capoluoghi.
5. Accentuata dinamica espansiva dei comuni a cavallo della SS 510 tra Brescia ed il lago.  
Medio Lago e area del Sebino
6. Testata sud del lago (Sarnico e Iseo) valori positivi di crescita
7. Testata nord del lago ad una iniziale diffusa crescita dovuta alla industrializzazione Lovere si distingue per un decremento dal '61 ad oggi.
8. Comuni del Medio Lago caratterizzati da esigua dimensione, comportamenti particolari ed assenza di logiche unitarie. La frammentazione delle fenomeniche insediative – forse conseguenza attribuibile anche alle politiche urbanistiche improntate da uno scarso coordinamento- risulta uno dei caratteri di maggiore evidenza dell'area in oggetto.

## Dati sul settore turistico

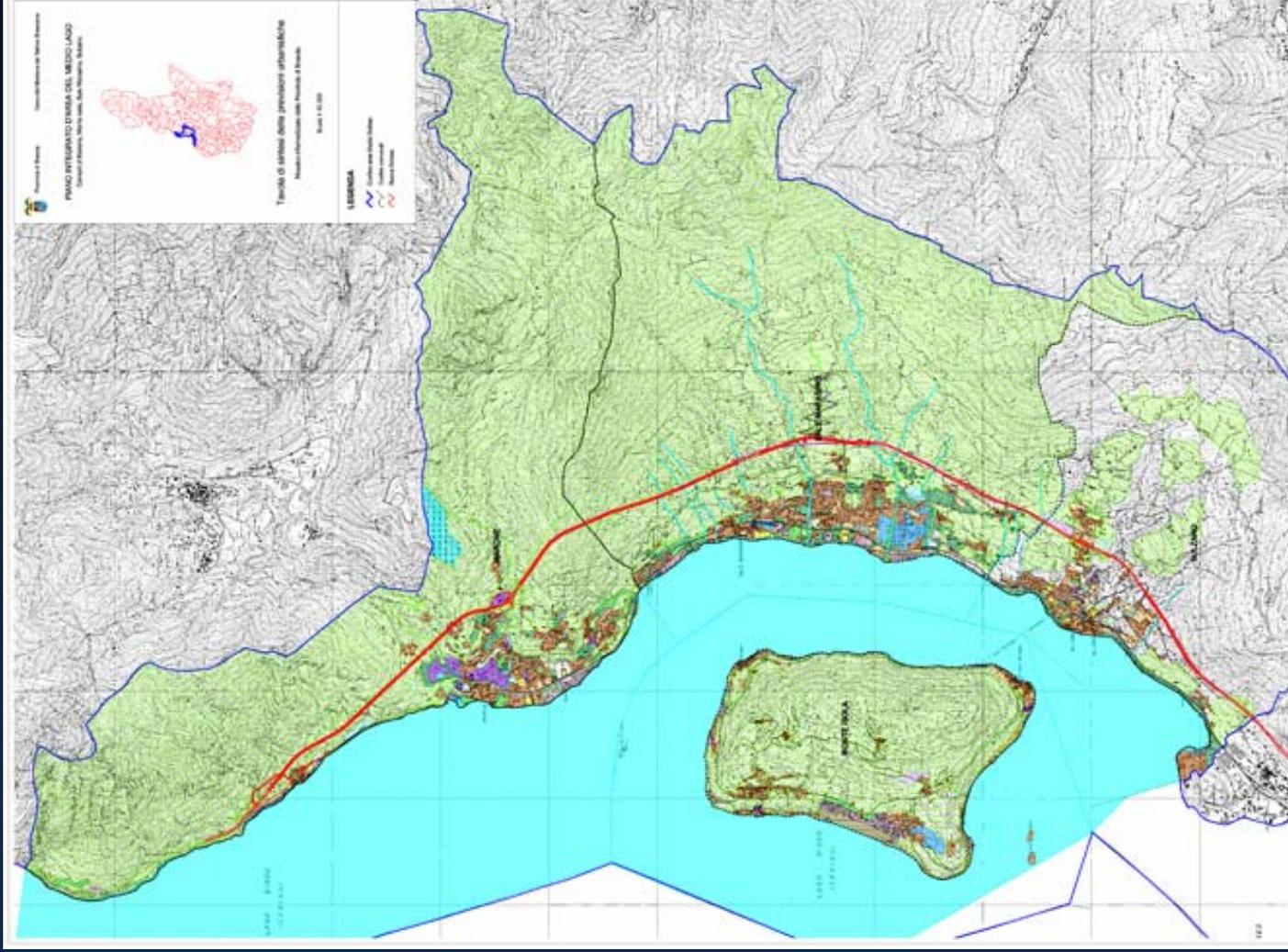
Posti letto agli anni 1996 e 2001



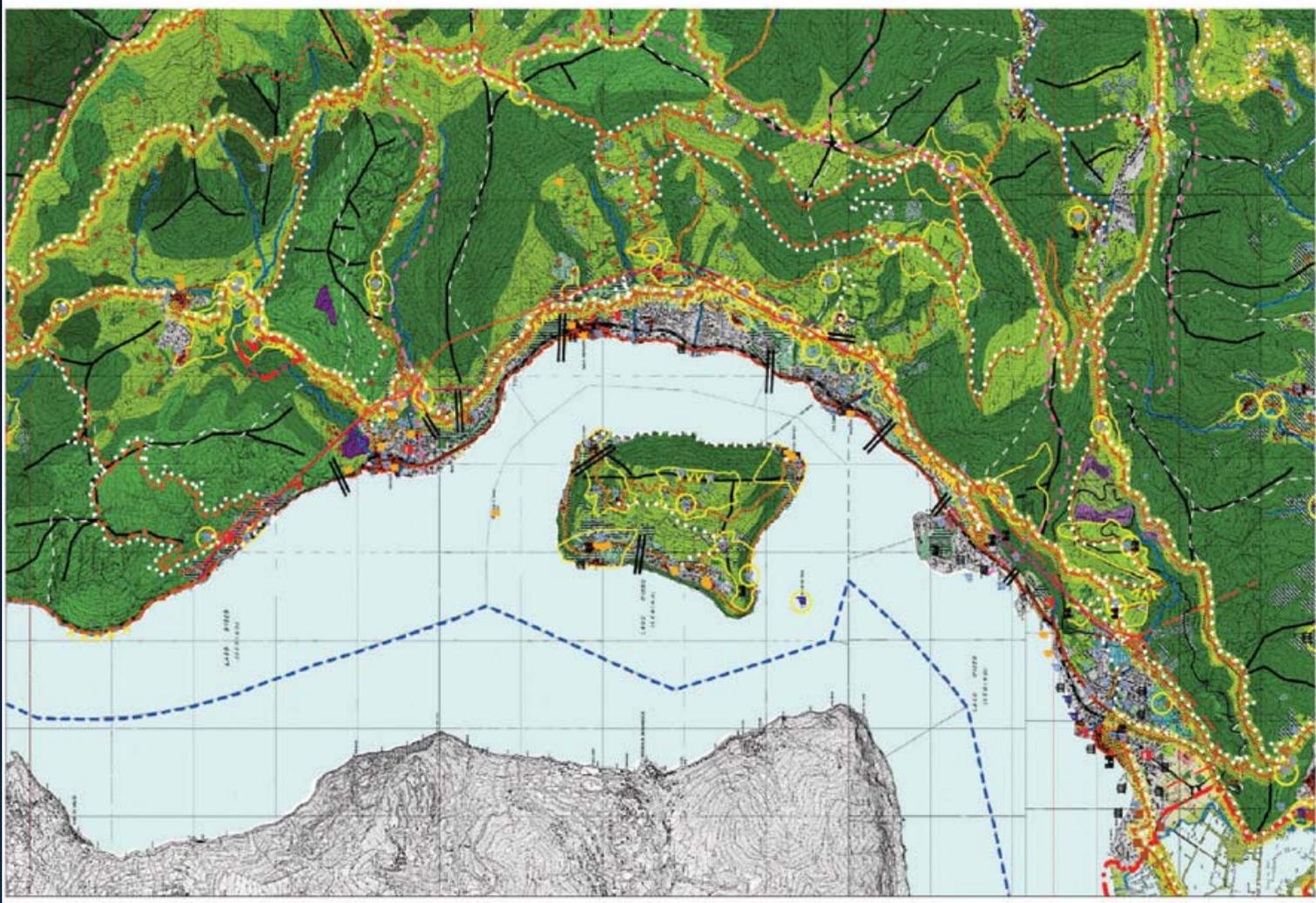
Dati del settore turistico



Ortofoto del Medio Lago



Mosaico degli strumenti urbanistici



**PTCP: il quadro paesistico**

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, quella 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?

---

**Produzione.** 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.

**Agricoltura.** Verso un' “agricoltura DOP” (Denominazione di origine protetta). Potrebbe esser questo il titolo degli approfondimenti da svilupparsi nel PIdA.

**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 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.

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).

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).

---

## Parcheeggi: interscambio e sosta residenti

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

## Oggi: una realtà urbana di 10.000 abitanti

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

## Domani: verso una dimensione di 15.000 abitanti

<b>COMUNE</b>	<b>2003</b>	<b>2011</b>	<b>2021</b>
<b>Marone</b>	3.143	3.416	4.091
<b>Monte Isola</b>	1.776	1.912	2.219
<b>Sale Marasino</b>	3.276	3.484	3.909
<b>Sulzano</b>	1.674	2.368	4.763
<b>Totale</b>	<b>9.869</b>	<b>11.180</b>	<b>14.983</b>

Quale capacità insediativa ?

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 si prospetta.

In questo senso, il primo confronto coi comuni ha mostrato luci ed ombre della situazione attuale, con esiti diversi delle pratiche concervative 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.

Si propone di concentrare la discussione sui seguenti filoni prioritari:  
implementazione e potenziamento dello "sportello unico", allargandone le competenze;

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

---

## Verso un piano paesistico del Medio Lago:

- Un patrimonio inalienabile che è risorsa e garanzia per il futuro
- Uso come conservazione
- Prevenzione e controllo del dissesto idrogeologico
- Un problema specifico: la “manutenzione ambientale” della nuova SS510

Quale grado di conservazione e tutela del paesaggio?



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:

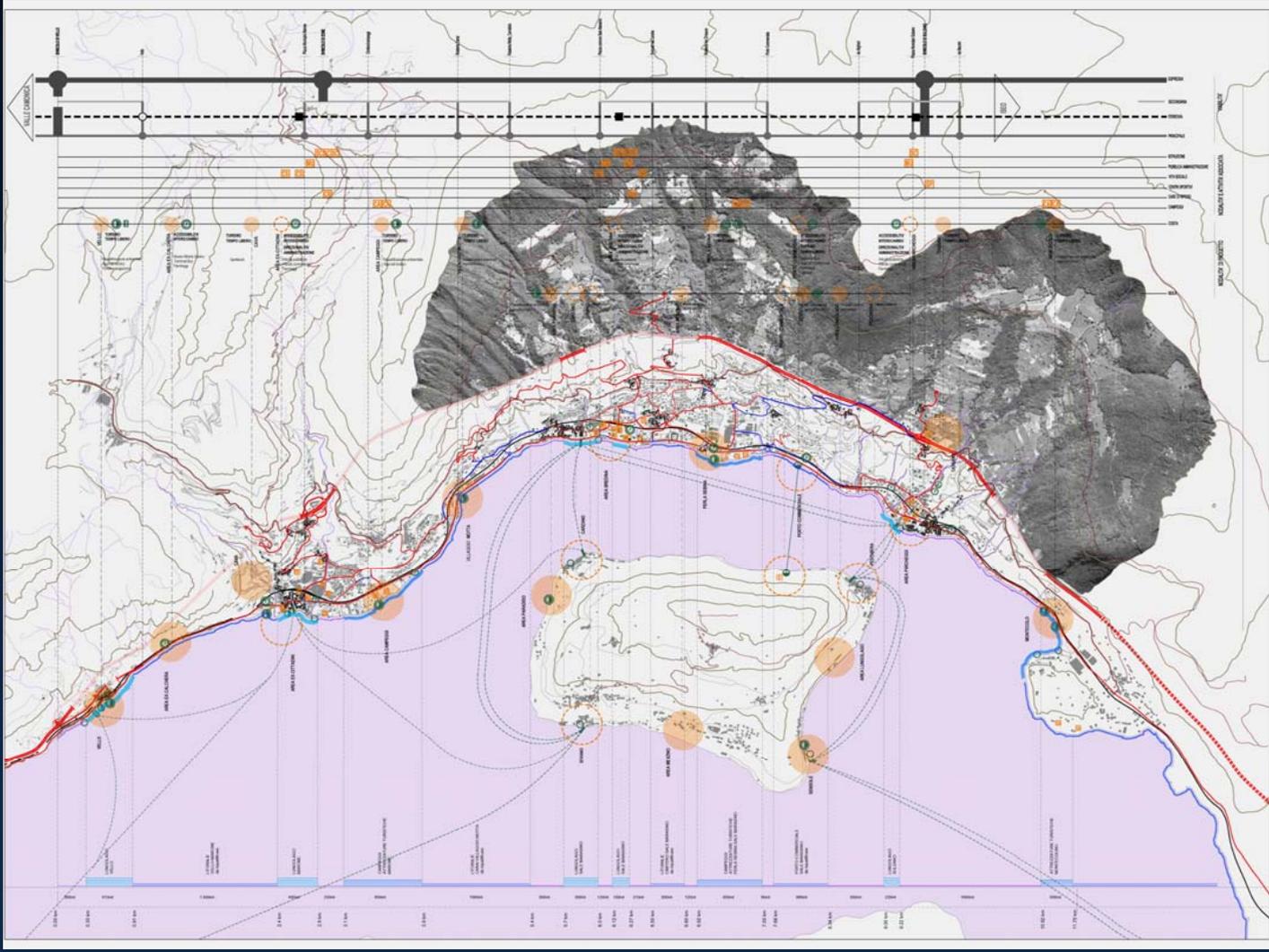
1. Viabilità e trasporti
2. Approdi e parcheggi
3. Nodalità e attività i vita associata
4. Linea di costa

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.

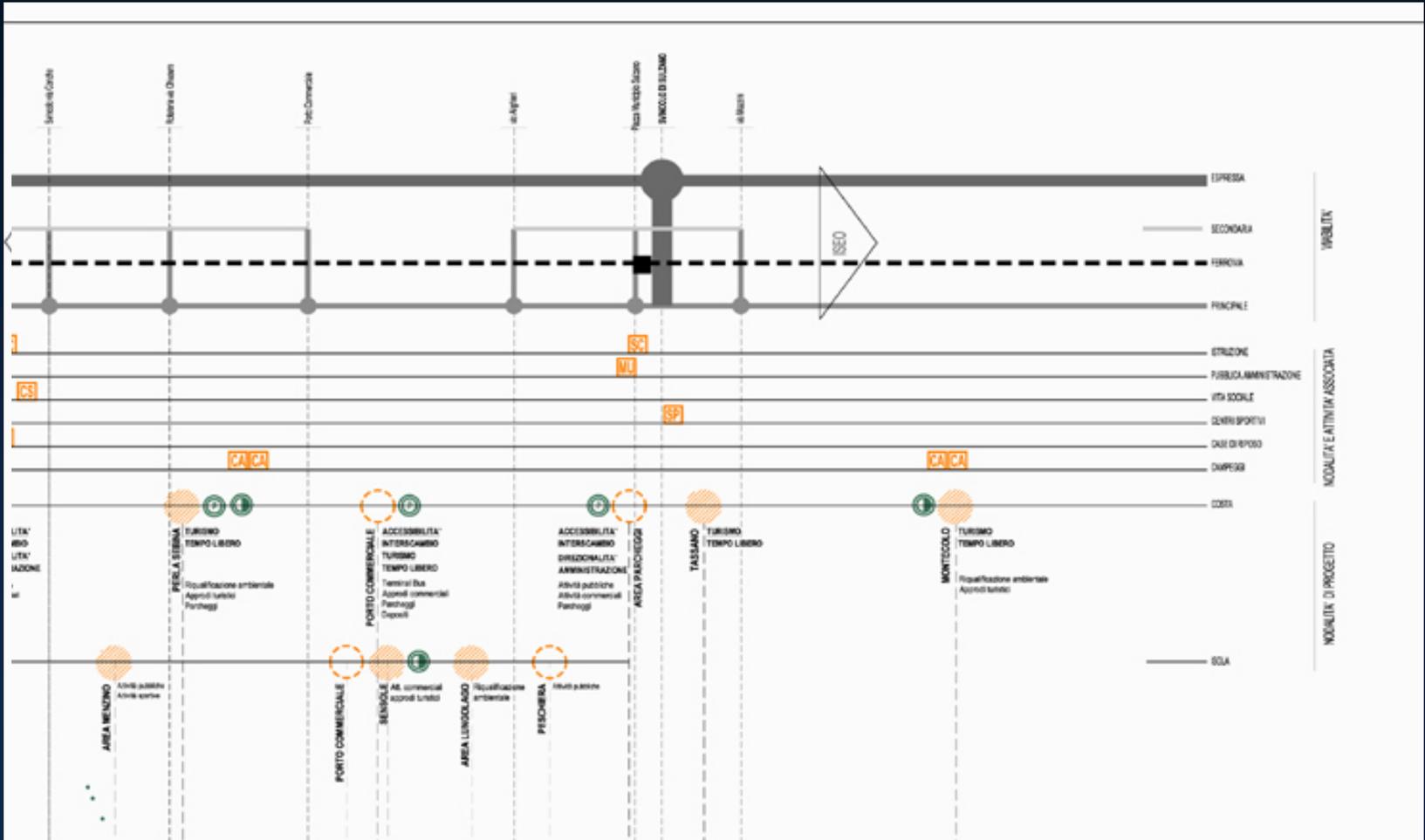
- nella parte alta, le relazioni relative alla viabilità ed alle nodalità proposte;
- nella parte bassa, le relazioni tra potenziale utilizzo della “linea di costa”, portualità esistente e prevista, nuove attrezzature per il turismo e il tempo libero.



**Carta delle risorse e delle potenzialità**



# Diagramma chiave del territorio



**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;

**1.2.** Interventi urgenti di messa in sicurezza della litoranea; la riprogettazione della litoranea deve assicurare e coniugare:

- la messa in sicurezza rispetto alla velocità veicolare
- 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 archeggi (zone di interscambio);

**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 gerarchizzato;

**1.4.** L'opportunità della ferrovia: 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.

2.1. 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 storico): 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.

---

3. Domanda di sosta turistica. La possibilità di rilancio turistico del Medio Lago è strettamente legata alla questione dell'accessibilità e della qualità delle infrastrutture. Il problema della sosta va correttamente inquadrato individuando un corretto equilibrio tra domanda teorica di sosta e vincoli insediativi ed ambientali del territorio; 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:

1. Sulzano n. 400-450 (di cui circa 400 già disponibili);
2. Sale Marasino n. 150-200 (di cui circa 75 già disponibili);
3. Marone n. 100-150.

Questo il tema 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:

1. 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;
2. 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;
3. 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.

---

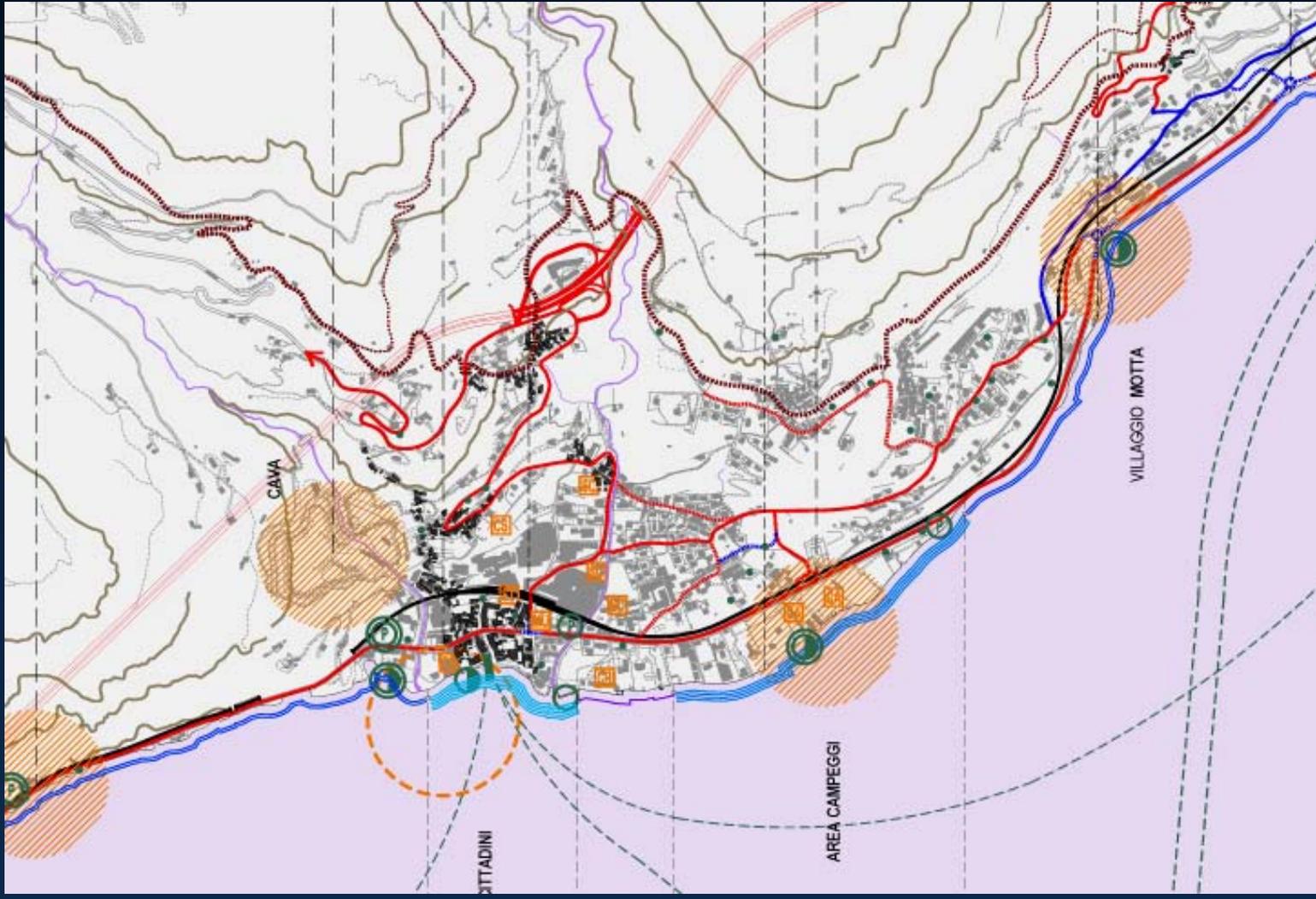
Il piano assume l'idea di un "sistema lineare" come progetto unitario da condividere e verso il quale indirizzare in modo coordinato gli investimenti. Il sistema è composto da:

- 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.

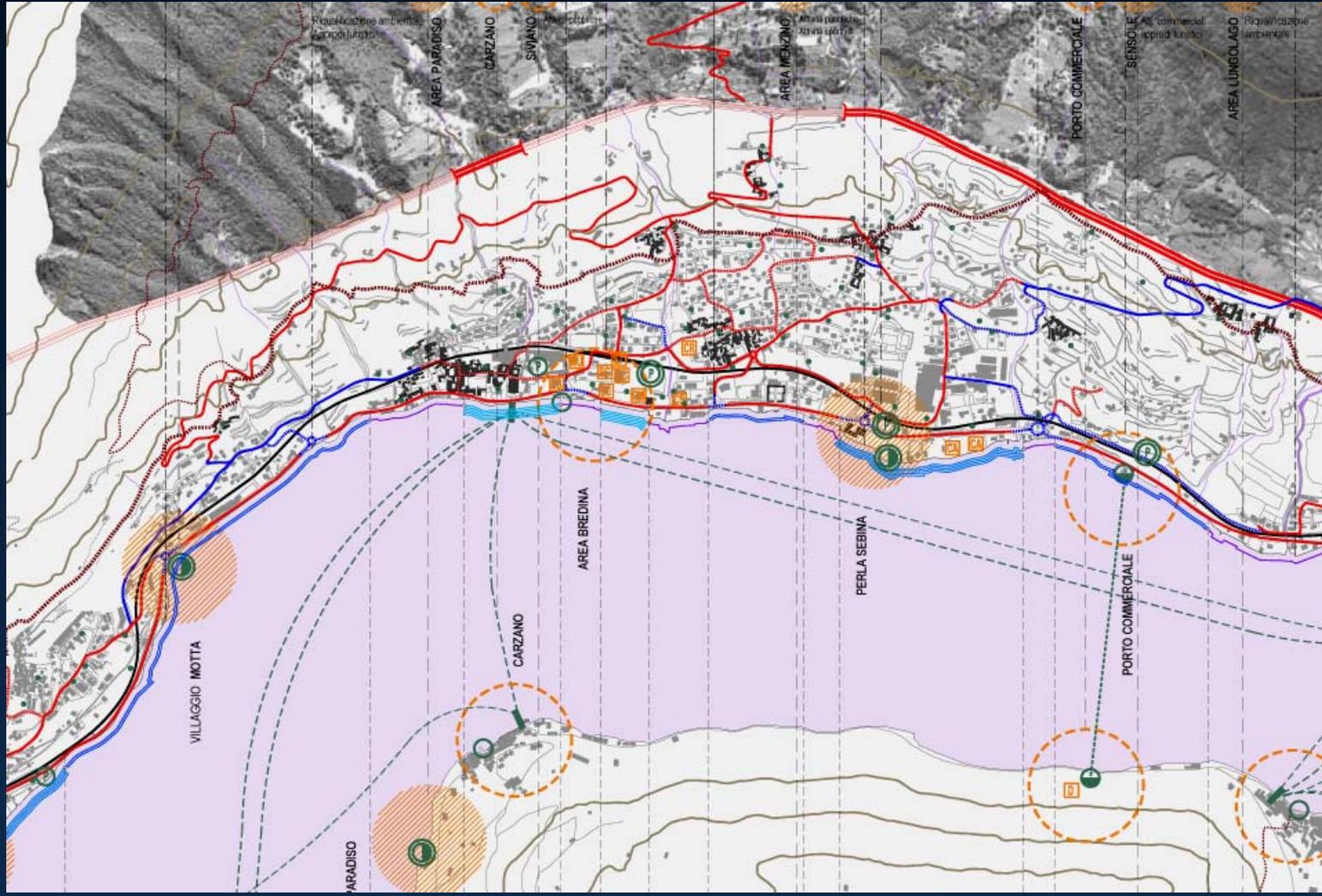
In prima fase sono state identificate le seguenti priorità:

1. 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;
2. Comune di Sale: interventi di riqualificazione della viabilità e degli spazi pubblici via Roma e Mazzini;
3. Comune di Marone: completamento connessione ciclopedonale Vello-Toline.

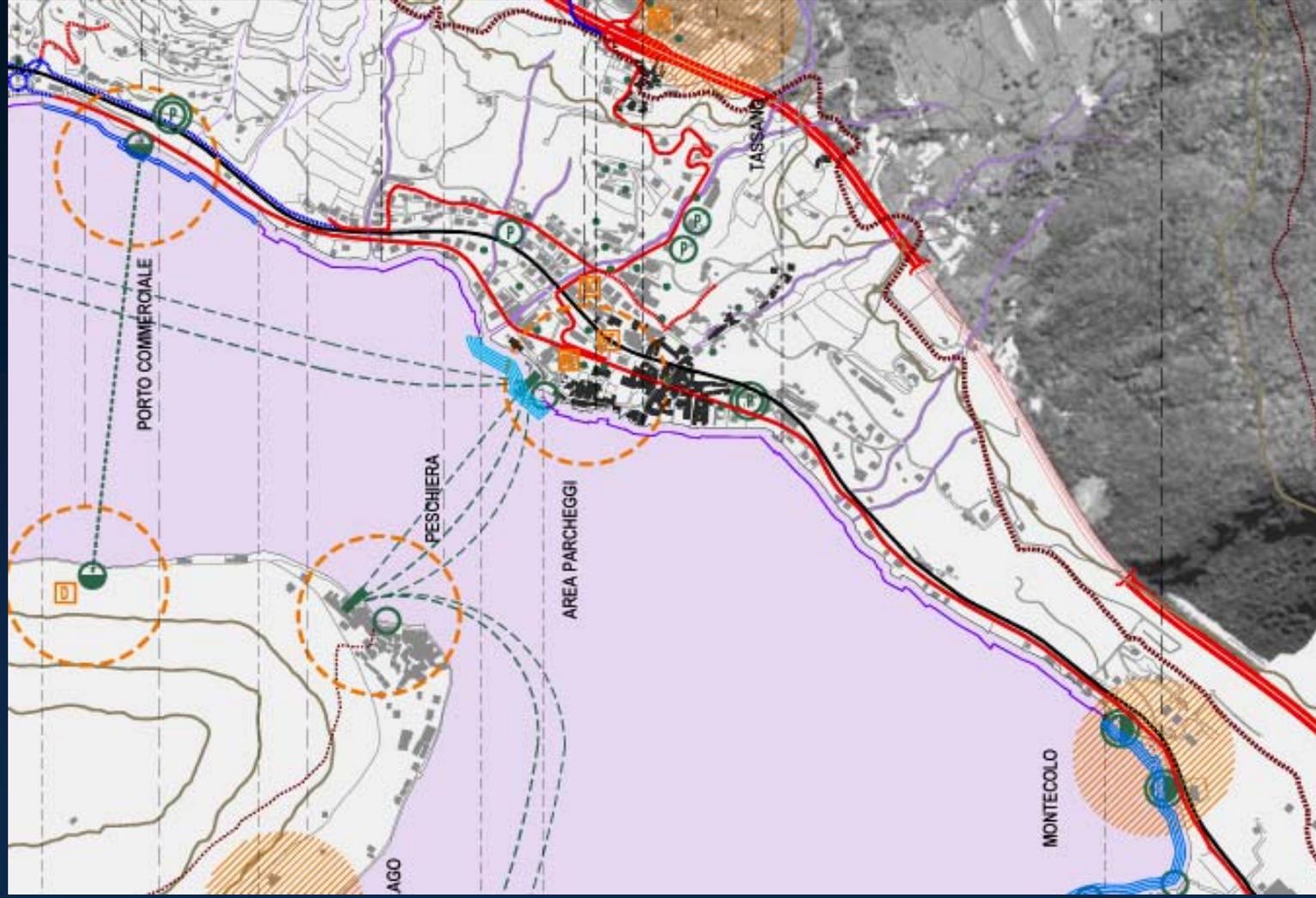




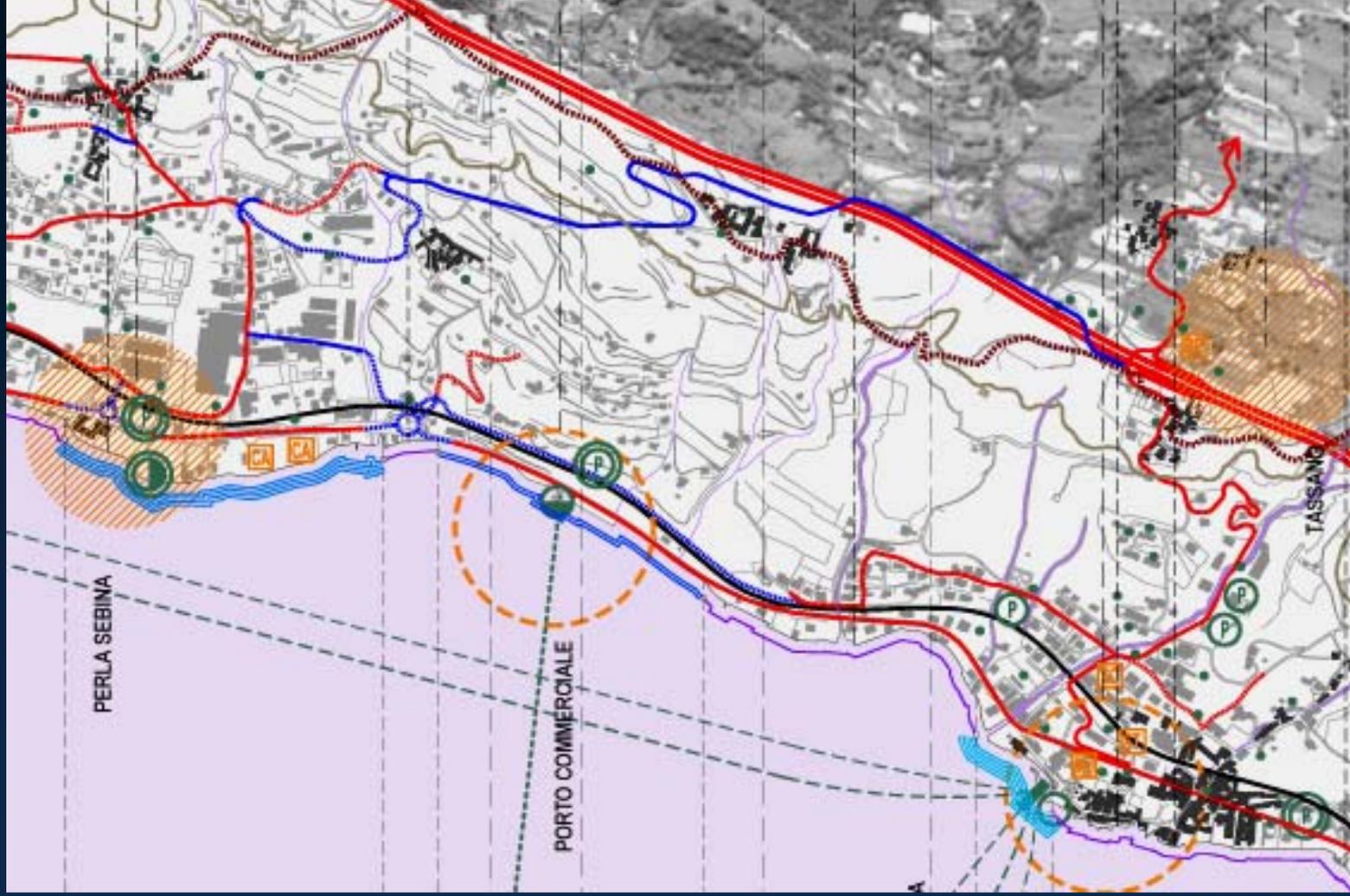
**Carta delle risorse e delle potenzialità: Marone**



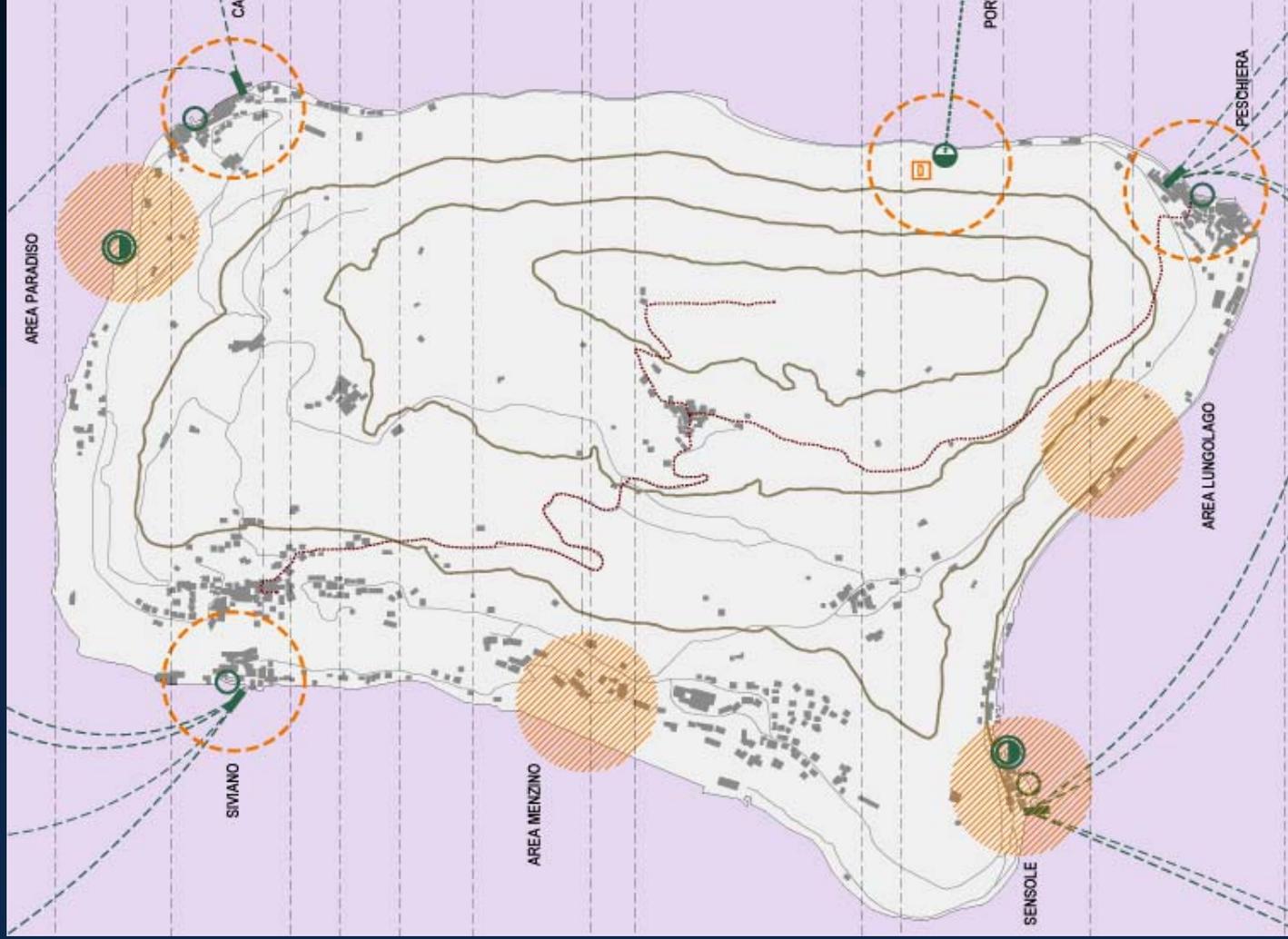
**Carta delle risorse e delle potenzialità: Sale Marasino**



**Carta delle risorse e delle potenzialità: Sulzano**



Carta delle risorse e delle potenzialità: Sulzano



**Carta delle risorse e delle potenzialità: Monte Isola**

---

## **Proposte operative:**

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

1. Il tavolo interistituzionale di accompagnamento del PIdA
2. Accordi di programma

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

1. Momenti seminariali/convegnistici
2. Un “Laboratorio territoriale” permanente