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

Traccia per la discussione 21.03.05

Marzo 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

Traccia per la discussione 21.03.05

Secondo Rapporto

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

Marzo 2005

1 Traccia per la discussione – Comune di Sulzano

1.1 Gli Assi di intervento

A livello generale, 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 (aree strategiche)
4. Linea di costa

1.1.1 Primo schema delle politiche di intervento

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

Generale	**Comunale**	**Annotazioni/Discussione**
1. Viabilità e trasporti		
1.1. definizione di uno studio di prefattibilità per il completamento delle connessioni alla SS510 secondo un'ipotesi definita "leggera", mediante la ricucitura del reticolo esistente e la realizzazione di alcune previsioni già presenti nei PRG; il piano indica l'opportunità di dare continuità ad una rete secondaria attraverso limitati interventi di adeguamento infrastrutturale;	***Per il comune di Sulzano il problema si divide in due:*** - ***completamento dello svincolo nuova SP510 da e per Valle,*** - ***identificazione delle possibilità di raccordo con la viabilità "urbana" di Sale Marasino, la fattibilità di tale connessione è legata alla verifica di due fattori principali: l'impatto sulle aree a nord di Tassano e l'entità delle opere di attraversamento della Valle del Mesagolo.*** ***Il PIdA ripropone una soluzione "intermedia" con parzializzazione dello svincolo tra Tassano e Ma spiano-Gandizzano e tratta di raccordo con tracciato da definirsi sulla base di un ulteriore***	

	approfondimento tecnico: - ***soluzione A "lineare a monte": + linearità e lunghezza tracciato; - incidenza opere viadotto e scavo;*** - ***soluzione B "in aderenza": + minor incidenza opere; - sviluppo del tracciato.***	
1.3 Completamento della rete comunale/intercomunale: questo tema di pianificazione di competenza comunale dovrebbe essere il primo oggetto di uno specifico accordo per una ridefinizione complessiva entro uno schema di circolazione unitario e opportunamente gerarchiazzato; se è vero che la SS510 storica continuerà a svolgere il ruolo primario di distribuzione, lo scenario di consolidamento delle frazioni e dei nuclei implica la identificazione di alcuni interventi chiave di ricucitura della rete (vedi elaborato grafico in bozza).	***L'affermazione generale deve essere letta più precisamente nel senso che: a fronte della dismissione da parte della Provincia della ex SS510 dovrà essere varato un "pacchetto" di interventi sia riferiti al tracciato principale (secondo il progetto Interventi di sicurezza dei alcuni tratti della SPBS 510 Sebina Orientale nel territorio di Sulzano, Sale Marasino e Marone ovvero PNSS Programma Annuale di attuazione), sia alla viabilità comunale primaria, vale a dire "strutturante" l'insediamento locale e direttamente afferente all'asta principale.*** ***In questo senso si individua un Circuito viabilistico N. 1 (vedi elaborato), rispetto al quale provvedere alla:*** - ***riqualificazione degli innesti alla SPBS 510;*** - ***opere di adeguamento e potenziamento.*** ***A tale Circuito N.1 fanno riferimento:*** - ***le opportunità-potenzialità offerte dalla ristrutturazione del Comparto ex Setificio Ziliani (connessione intermedia)*** - ***le questioni relative al completamento dello svincolo di Tassano (vedi punto precedente);*** - ***si è altresì verificata l'impossibilità di provedere ad una connessione a nord attraverso via Dante-via S.Giulia in direzione Porto Commerciale.*** - ***Resta il problema dell'accesso di via Pero***	
1.2. Interventi urgenti di messa in sicurezza della litoranea; sono emerse da parte di tutti i comuni rivieraschi pressanti richieste in questo senso; infatti, in presenza di una minor congestione, si assiste al nuovo fenomeno dell'aumento delle velocità veicolari. Si può pertanto affermare che la riprogettazione della	***Gli interventi prioritari già individuati sono:*** - ***rotatoria/canalizzazione via G.Mazzini-via Camontano*** - ***corsie di accoramento e riqualificazione intersezione via S.Pericoli***	

litoranea deve assicurare e coniugare: • la messa in sicurezza rispetto alla velocità veicolare, mediate tutti gli interventi di carattere infrastrutturale (rotatorie e moderatori) che si rendono necessari; • la protezione delle utenze deboli, con sostanziale modificazionedella carreggiata (riduzione delle velocità di progetto, riduzione della capacità, ecc.); • la previsione di un sistema integrato tra spazi pubblici, zone turistico-ricreative, approdi della navigazione e archeggi (zone di interscambio), in un'ottica unitaria di riqualificazione ambientale.		
1.3. L'opportunità della ferrovia: una scelta improcrastinabile. In coerenza con gli indirizzi da assumersi nel lungo periodo (traforo del Mortirolo, riforma del nodo di Rovato), devono essere confermati e perseguiti gli interventi di ammodernamento della linea attuale mediante elettrificazione e aumento della capacità. In dettaglio, per la tratta del Medio Lago restano da completare gli interventi di: • ammodernamento e messa in sicurezza della linea; • eliminazione dei passaggi a livello e protezione con barriere di quelli non eliminabili; • potenziamento dei nodi di interscambio gomma-ferro e dei fabbricati passeggeri; • potenziamento delle linee automobilistiche di apporto.	***Da definire***	
2. Approdi e parcheggi		
2.1. Potenziare la navigazione lacuale. Nel quadro delle attività già intraprese dal Consorzio della Navigazione		

riguardanti gli aspetti infrastrutturali (ammodernamento pontili, ecc.), si devono sottoporre a verifica le tratte di collegamento tra comuni rivieraschi e Monte Isola per rafforzarne il servizio. In particolare può essere ripristinato il collegamento diretto con Marone e Vello in relazione alle previste nuove dotazioni di parcheggio.		
.2. Il PIdA identifica i nodi principali di interscambio acqua-ferro-gomma, nel seguente ordine:		
1. Sulzano (centro sorico): parcheggi di interscambio in via Dante e in via Tassano, parcheggio stazione FNME, approdo Navigazione in piazza 28 Maggio. 2. Sale Marasino (centro storico): parcheggi interscambio area Bredina (previsione); parcheggio stazione FNME (previsione), approdo Navigazione. 3. Sale Marasino (porto commerciale): parcheggi bus, carico/scarico merci; fermata FNME (previsione); approdo integrativo Navigazione. 4. Marone (centro storico): parcheggi interscambio area via Risorgimento (previsione); parcheggio stazione FNME, approdo Navigazione. 5. Marone (Vello): parcheggi interscambio area ex Calchera (previsione); approdo Navigazione (pervisione).	***Via Tassano: parcheggi privati di uso pubblico esistenti*** ***Via Dante: parcheggio parzialmente in struttura esistente***	
2.3. Domanda di sosta turistica: potenzialità e limiti strutturali. La possibilità di rilancio turistico del Medio Lago è strettamente legata alla questione dell'accessibilità e della qualità delle infrastrutture. Soprattutto in relazione alle tipologie prevalenti del turismo domenicale e di breve permanenza, il problema della sosta va correttamente inquadrato individuando un corretto equilibrio tra domanda teorica di sosta e vincoli insediativi ed ambientali del territorio. Infatti, devono essere perseguite le seguenti pre-	***Ordine di grandezza proposto della sosta "turistica" nel comune: da aumentare almeno a 500-600 stalli***	

condizioni: • diversa ripartizione sui 3 principali nodi di collegamento, con potenziamento di Marone • diversa ripartizione modale tra auto, bus e treno • valutazione della stagionalità dei flussi Obiettivi assumibili per il dimensionamento dell'offerta di parcheggio di interscambio turistico in relazione alle suddette condizioni sono: • per Sulzano, conferma dell'attuale quota parte con sostanziale conferma della soglia di 400-500 stalli; • per Sale, potenziamento della sosta fino a circa 250-300 stalli; • per Marone, potenziamento della sosta fino a circa 200-250 stalli.		
2.4. Condivisione delle esigenze di Monte Isola. Il PIdA deve farsi carico di una politica degli interventi organica e complessiva per far fronte alle esigenze di sosta per i residenti di Monte Isola. La piena fruibilità dell'Isola rappresenta una potenzialità imprescindibile per tutto il Medio Lago per le ricadute sulle strutture turistiche nel suo complesso. Per altro verso, assicurare un adeguato standard di vita per i residenti costituisce un investimento per la comunità locale. Obiettivo del PIdA è quello di garantire l'individuazione progressiva fino a 600 stalli totali per residenti nei prossimi 5 anni, indicativamente così ripartiti: Sulzano n. 400-450 (di cui circa 400 già disponibili); Sale M. n. 150-200 (di cui circa 75 già disponibili); Marone n. 100-150.	***Vedi Monte Isola***	
3.Nodalità e attività i vita associata (aree strategiche)		
Questo il tema centrale viene assunto dalle diverse Amministrazioni comunali come momento di ripensamento	***Le aree strategiche confermate dal PIdA relativamente al Comune di Sulzano sono:***	

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 Municipio, 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.	- ***Zona Vertine: vocazione ricettiva (già in attuazione)*** - ***Area ex Meccanica Sebina: vocazione parcheggi, ricettivo-commerciale*** - ***Area PIP Tassano: vocazione attrezzature pubbliche o private di uso pubblico***	
4. La linea di costa		
Il piano assume l'idea di un "sistema lineare" come progetto unitario da condividere e verso il quale indirizzare in modo coordinato gli investimenti. Il sistema è composto da: - viabilità intercomunale; - percorsi ciclopedonali; - parcheggi;	***Il tema fondamentale de PIdA definito "linea di costa" viene demandato ad un successivo approfondimento (parte integrante del PIdA), secondo i seguenti criteri:*** - ***esatta individuazione delle aree demaniale (coll. Consorzio navigazione);*** - ***identificazione degli interventi già previsti per la balneazione*** - ***identificazione degli itinerari ciclopedonali; si***	

- aree di pregio “centrali” e lungolaghi; - aree di sosta a lago (accessi) e balneazione; - attrezzature turistiche private; - attrezzature per l’approdo temporaneo. In prima fase sono state identificate le seguenti priorità: - Comune di Sulzano: interventi di riqualificazione della viabilità e degli spazi pubblici di via Battisti e riqualificazione e potenziamento aree turistiche e di balneazione area Base Ans-Palafitte; - Comune di Sale: interventi di riqualificazione della viabilità e degli spazi pubblici via Roma e Mazzini; - Comune di Marone: completamento connessione ciclopedonale Vello-Toline.	***nota che per la tratta Montecolo-Vertine Sulzano centro non sarà possibile procedere al risezionamento della SPBS 510; pertanto devono necessariamente essere individuati percorsi alternativi sulla rete poderale*** - ***analogamente nella tratta nord di ca mt 450 (anche in relazione al Porto Commerciale) dovranno essere identificate soluzioni fuori carreggiata.***	

2 Traccia per la discussione – Comune di Sale Marasino

2.1 Gli Assi di intervento

A livello generale, 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 (aree strategiche)
4. Linea di costa

2.1.1 Primo schema delle politiche di intervento

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

Generale	Comunale	Annotazioni/Discussione
1. Viabilità e trasporti **2.**		
1.4. definizione di uno studio di prefattibilità per il completamento delle connessioni alla SS510 secondo un'ipotesi definita "leggera", mediante la ricucitura del reticolo esistente e la realizzazione di alcune previsioni già presenti nei PRG; il piano indica l'opportunità di dare continuità ad una rete secondaria attraverso limitati interventi di adeguamento infrastrutturale;	***Per il comune di Sale Marasino il problema riguarda:*** - ***impatto ambientale e paesistico sulle frazioni di Ma spiano e Gnadizzano,*** - ***identificazione delle possibilità di raccordo con la viabilità "urbana" di Sale Marasino, in particolare con le connessioni all'area industriale, vale a dire la "funzionalità" o meno del collegamento con la nuova provinciale per il traffico pesante ivi diretto.*** ***Il PIdA ripropone una soluzione "intermedia" con parzializzazione dello svincolo tra Tassano e Ma spiano-Gandizzano e tratta di raccordo con tracciato da definirsi sulla base di un ulteriore approfondimento tecnico:*** - ***soluzione A "lineare a monte": + linearità e lunghezza tracciato; - incidenza opere viadotto e scavo;***	

	- ***soluzione B "in aderenza": + minor incidenza opere; - sviluppo del tracciato.***	
1.3 Completamento della rete comunale/intercomunale: questo tema di pianificazione di competenza comunale dovrebbe essere il primo oggetto di uno specifico accordo per una ridefinizione complessiva entro uno schema di circolazione unitario e opportunamente gerarchiazzato; se è vero che la SS510 storica continuerà a svolgere il ruolo primario di distribuzione, lo scenario di consolidamento delle frazioni e dei nuclei implica la identificazione di alcuni interventi chiave di ricucitura della rete (vedi elaborato grafico in bozza).	***L'affermazione generale deve essere letta più precisamente nel senso che: a fronte della dismissione da parte della Provincia della ex SS510 dovrà essere varato un "pacchetto" di interventi sia riferiti al tracciato principale (secondo il progetto Interventi di sicurezza dei alcuni tratti della SPBS 510 Sebina Orientale nel territorio di Sulzano, Sale Marasino e Marone ovvero PNSS Programma Annuale di attuazione), sia alla viabilità comunale primaria, vale a dire "strutturante" l'insediamento locale e direttamente afferente all'asta principale.*** ***In questo senso si individuano:*** - ***Circuito viabilistico N. 1 "sud", (vedi elaborato), rispetto al quale provvedere alternativamente:*** ***A) alla riqualificazione dei tracciati esistenti con eliminazione delle strozzature principali (via Ronzone-Via Giardino;*** ***B) identificazione di un nuovo tracciato, attendibilmente a valle del nucleo di Riva e convergente su un nuovo nodo principale via Saletto-SPBS510, realizzato mediante rotatoria.*** - ***Circuito viabilistico N. 2 "centro", facente capo alle storiche frazioni di Conche, Marasino, Distone, di cui si confermanogli interventi già previsti dal PRG vigente;*** - ***Circuito viabilistico N. 3 "panoramica", di cui diviene essenziale la realizzazione del nodo di accesso in località Class, noncheè il collegamento con la frazione Carebbio.*** ***In tal senso, i sopralluoghi hanno confermato il carattere essenzialmente locale di tali connessioni con la presenza di alcune strozzature che ne limitano sostanzialmente la funzionalità.*** ***Inoltre la valenza di tale connessione va***	

	valutata in riferimento alla riqualificazione della cosiddetta "strada dei morti" ad alla possibilità di connessione con la viabilità di Marone loc Carai Park.	
1.5. Interventi urgenti di messa in sicurezza della litoranea; sono emerse da parte di tutti i comuni rivieraschi pressanti richieste in questo senso; infatti, in presenza di una minor congestione, si assiste al nuovo fenomeno dell'aumento delle velocità veicolari. Si può pertanto affermare che la riprogettazione della litoranea deve assicurare e coniugare: • la messa in sicurezza rispetto alla velocità veicolare, mediate tutti gli interventi di carattere infrastrutturale (rotatorie e moderatori) che si rendono necessari; • la protezione delle utenze deboli, con sostanziale modificazionedella carreggiata (riduzione delle velocità di progetto, riduzione della capacità, ecc.); • la previsione di un sistema integrato tra spazi pubblici, zone turistico-ricreative, approdi della navigazione e archeggi (zone di interscambio), in un'ottica unitaria di riqualificazione ambientale.	***Gli interventi prioritari già individuati sono:*** - ***rotatoria via Chiusure-Martinengo*** - ***messa in sicurezza intersezione via Mazzini-via Roma*** - ***moderazione del traffico via Balzerina-via Roma*** - ***nuova rotatoria nord, loc. Bar Dolcevita***	
1.6. L'opportunità della ferrovia: una scelta improcrastinabile. In coerenza con gli indirizzi da assumersi nel lungo periodo (traforo del Mortirolo, riforma del nodo di Rovato), devono essere confermati e perseguiti gli interventi di ammodernamento della linea attuale mediante elettrificazione e aumento della capacità. In dettaglio, per la tratta del Medio Lago restano da completare gli interventi di: • ammodernamento e messa in sicurezza della linea; • eliminazione dei passaggi a livello e protezione con barriere di quelli non eliminabili;	***In questo caso risulta fortemente sottodimensionato (assente) un parcheggio di interscambio ferro gomma localizzato in prossimità della stazione.*** ***Tale intervento e la relativa accessibilità dovrà essere parte del piano attuativo relativo all'area cosiddetta "Bredina".***	

• potenziamento dei nodi di interscambio gomma-ferro e dei fabbricati passeggeri; • potenziamento delle linee automobilistiche di apporto.		
2. Approdi e parcheggi		
2.1. Potenziare la navigazione lacuale. Nel quadro delle attività già intraprese dal Consorzio della Navigazione riguardanti gli aspetti infrastrutturali (ammodernamento pontili, ecc.), si devono sottoporre a verifica le tratte di collegamento tra comuni rivieraschi e Monte Isola per rafforzarne il servizio. In particolare può essere ripristinato il collegamento diretto con Marone e Vello in relazione alle previste nuove dotazioni di parcheggio.		
.2. Il PIdA identifica i nodi principali di interscambio acqua-ferro-gomma, nel seguente ordine:		
6. Sulzano (centro sorico): parcheggi di interscambio in via Dante e in via Tassano, parcheggio stazione FNME, approdo Navigazione in piazza 28 Maggio. 7. Sale Marasino (centro storico): parcheggi interscambio area Bredina (previsione); parcheggio stazione FNME (previsione), approdo Navigazione. 8. Sale Marasino (porto commerciale): parcheggi bus, carico/scarico merci; fermata FNME (previsione); approdo integrativo Navigazione. 9. Marone (centro storico): parcheggi interscambio area via Risorgimento (previsione); parcheggio stazione FNME, approdo Navigazione. 10. Marone (Vello): parcheggi interscambio area ex Calchera (previsione); approdo Navigazione.	***Per quanto riguarda Sale Marasino si individuano:*** - ***risezionamento complessivo della SPBS 510 con creazione di spazi di sosta;*** - ***identificazione di un parcheggio per almeno 120 stalli a rotazione nell'area "Bredina", oltre alla eventuali dotazioni box;*** - ***identificazione di un parcheggio in zona "Perla Sebina", area adiacente rotatoria via Chiusure***	
2.3. Domanda di sosta turistica: potenzialità e limiti strutturali. La possibilità di rilancio turistico del Medio	***Ordine di grandezza proposto della sosta "turistica" nel comune: da aumentare almeno a 250-300 stalli***	

Lago è strettamente legata alla questione dell'accessibilità e della qualità delle infrastrutture. Soprattutto in relazione alle tipologie prevalenti del turismo domenicale e di breve permanenza, il problema della sosta va correttamente inquadrato individuando un corretto equilibrio tra domanda teorica di sosta e vincoli insediativi ed ambientali del territorio. Infatti, devono essere perseguite le seguenti pre-condizioni: • diversa ripartizione sui 3 principali nodi di collegamento, con potenziamento di Marone • diversa ripartizione modale tra auto, bus e treno • valutazione della stagionalità dei flussi Obiettivi assumibili per il dimensionamento dell'offerta di parcheggio di interscambio turistico in relazione alle suddette condizioni sono: • per Sulzano, conferma dell'attuale quota parte con sostanziale conferma della soglia di 400-500 stalli; • per Sale, potenziamento della sosta fino a circa 250-300 stalli; • per Marone, potenziamento della sosta fino a circa 200-250 stalli.		
2.4. Condivisione delle esigenze di Monte Isola. Il PIdA deve farsi carico di una politica degli interventi organica e complessiva per far fronte alle esigenze di sosta per i residenti di Monte Isola. La piena fruibilità dell'Isola rappresenta una potenzialità imprescindibile per tutto il Medio Lago per le ricadute sulle strutture turistiche nel suo complesso. Per altro verso, assicurare un adeguato standard di vita per i residenti costituisce un investimento per la comunità locale. Obiettivo del PIdA è quello di garantire l'individuazione	***Realizzazione di almeno 70 box con diritto prelazione residenti Monte Isola***	

progressiva fino a 600 stalli totali per residenti nei prossimi 5 anni, indicativamente così ripartiti: Sulzano n. 400-450 (di cui circa 400 già disponibili); Sale M. n. 150-200 (di cui circa 75 già disponibili); Marone n. 100-150.		
3.Nodalità e attività i vita associata		
Questo il tema centrale viene assunto dalle diverse Amministrazioni comunali come momento di ripensamento e riqualificazione dei nuclei storici. Le ragioni afferiscono almeno a 3 livelli: - le opportunità fornite dal diverso utilizzo della ex SS510; - la presenza di alcune "aree chiave" di cui sta maturando un progetto di adeguato utilizzo; - la necessità di rafforzare i "centri civici", intesi sia in senso funzionale (presenza dei principali servizi pubblici, sia in senso urbanistico ed ambientale (riqualificazione degli spazi pubblici) 3.1. Si possono individuare alcuni "segmenti" o "tratte urbane" della ex SS510 che ritornano ad essere elemento strutturante del tessuto urbano: - per Sulzano, il nuovo PRG in itinere delinea con evidenza un complessivo progetto di riqualificazione che coinvolge la via Battisti con la piazza del Municipi, la Stazione, il porto; - per Sale, la riqualificazione dell'area Bredina si pone come cerniera di un ampio programma di riqualificazione del "centro civico" compreso tra Municipio, Scuole, sede della Comunità Montana, nuova portualità; - per Marone, i progetti di riqualificazione del Lungolago Marconi, dell'ex Cittadini, e del Municipio, costituiscono elementi di un complessivo progetto di riqualificazione e allargamento del centro urbano.	***Le aree strategiche confermate dal PIdA relativamente al Comune di Sulzano sono:*** - ***Zona Perla Sebina: vocazione attrezzature pubbliche o private di uso pubblico*** - ***Area Bredina: vocazione parcheggi, residenziale*** - ***Area Porto Commerciale (vedi punto successivo)***	

3.2 La questione del Porto Commerciale	***La riorganizzazione dell'interscambio passeggeri – così come ribadito dal PIdA – avviene consolidando le centralità urbane al fine di conseguire una diffusa ricaduta socioeconomica, a partire dai centri storici.*** ***Tale criterio ridimensiona i possibili ruoli assumibili dal "porto commerciale" dal punto di vista turistico, e suggerisce di distinguere tra:*** - ***funzioni "specializzate" strettamente riferite al porto (carico –scarico merci, artigiani, ecc.), di cui si propone il mantenimento);*** - ***funzioni nodo di interscambio gomma-ferro (parcheggio auto), di cui si propone il ridimensionamento come quota aggiuntiva nei momenti di massima punta di Sulzano.*** ***In linea di massima, la mancanza di un vero e proprio "retroporto", potrebbe essere risolta sollevando il piano stradale attuale, così da consentire la realizzazione di un unico "piano di carico" seminterrato alla quota dell'attuale banchina; la copertura, fatta eccezione delle necessarie prese di luce, dovrebbe ripristinare interamente il manto erboso, mantenendone l'attuale continuità paesaggistica.*** ***La notevole estensione del piazzale semicoperto potrebbe garantire sia la realizzazione di box per magazzinaggio, sia nei giorni festivi lo stazionamento di auto private.*** ***Accessibilità. Si prevede la realizzazione di una rotatoria sul sedime dell'attuale incrocio a T (via Saletto, accesso alla frazione di Riva), con realizzazione di controstrada sul lato nord della linea ferroviaria per accesso al "retroporto", senza interferenza con la SPBS 510.***	
4. La linea di costa		

Il piano assume l'idea di un "sistema lineare" come progetto unitario da condividere e verso il quale indirizzare in modo coordinato gli investimenti. Il sistema è composto da: - viabilità intercomunale; - percorsi ciclopedonali; - parcheggi; - aree di pregio "centrali" e lungolaghi; - aree di sosta a lago (accessi) e balneazione; - attrezzature turistiche private; - attrezzature per l'approdo temporaneo. In prima fase sono state identificate le seguenti priorità: - Comune di Sulzano: interventi di riqualificazione della viabilità e degli spazi pubblici di via Battisti e riqualificazione e potenziamento aree turistiche e di balneazione area Base Ans-Palafitte; - Comune di Sale: interventi di riqualificazione della viabilità e degli spazi pubblici via Roma e Mazzini; - Comune di Marone: completamento connessione ciclopedonale Vello-Toline.	***Il tema fondamentale de PIdA definito "linea di costa" viene demandato ad un successivo approfondimento (parte integrante del PIdA), secondo i seguenti criteri:*** - ***esatta individuazione delle aree demaniale (coll. Consorzio navigazione);*** - ***identificazione degli interventi già previsti per la balneazione*** - ***identificazione degli itinerari ciclopedonali; si nota che per la tratta da Porto Commerciale- a centro urbano (intersezione via Mazzini) l'itinerario ciclopedonale è realizzabile mediante risezionamento della carreggiata attuale; pertanto tale intervento riveste carattere di priorità;*** - ***analogamente nella tratta nord di ca mt 1500 (da Sale a Zona Campeggi in Marone) l'itinerario ciclopedonale è realizzabile mediante risezionamento della carreggiata attuale; pertanto tale intervento riveste carattere di priorità.***	

3 Traccia per la discussione – Comune di Marone

3.1 Gli Assi di intervento

A livello generale, 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 (aree strategiche)
4. Linea di costa

3.1.1 Primo schema delle politiche di intervento

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

Generale	Comunale	Annotazioni/Discussione
1. Viabilità e trasporti		
1.7. definizione di uno studio di prefattibilità per il completamento delle connessioni alla SS510 secondo un'ipotesi definita "leggera", mediante la ricucitura del reticolo esistente e la realizzazione di alcune previsioni già presenti nei PRG; il piano indica l'opportunità di dare continuità ad una rete secondaria attraverso limitati interventi di adeguamento infrastrutturale;		
1.3 Completamento della rete comunale/intercomunale: questo tema di pianificazione di competenza comunale dovrebbe essere il primo oggetto di uno specifico accordo per una ridefinizione complessiva entro uno schema di circolazione unitario e opportunamente gerarchiazzato; se è vero che la SS510 storica continuerà a svolgere il ruolo primario di distribuzione, lo scenario di consolidamento delle frazioni e dei nuclei implica la identificazione di alcuni interventi chiave di ricucitura della rete (vedi elaborato	***Per quanto riguarda il Comune di Marone si evidenziano due aspetti:*** ***A) le nuove potenzialità di "porta nord" del Medio Lago attivate dalla presenza dello svincolo principale di Vello; tale potenzialità è relativa all'accesso dei mezzi pesanti e/o bus turistici;*** ***B) la "particolarità" (leggi debolezza) della rete comunale relativamente alle connessioni con la SPBS 510, le quali sono solo 2; l'asta centrale vie zanardelli-Guerini-Ponzano e l'intersezione***	

grafico in bozza).	***esterna presso Carai Park*** ***Tale assetto urbanistico vede la presenza sostanzialmente di un solo Circuito viabilistico di distribuzione urbana, identificabile con le vie Zanardelli-Franchi-Vesto-Gandane.*** ***Tale problematica dovrà essere opportunamente affrontata in sede di PRG; si segnala in questo senso il nodo di via Borgo Nuovo.***	
1.8. Interventi urgenti di messa in sicurezza della litoranea; sono emerse da parte di tutti i comuni rivieraschi pressanti richieste in questo senso; infatti, in presenza di una minor congestione, si assiste al nuovo fenomeno dell'aumento delle velocità veicolari. Si può pertanto affermare che la riprogettazione della litoranea deve assicurare e coniugare: • la messa in sicurezza rispetto alla velocità veicolare, mediate tutti gli interventi di carattere infrastrutturale (rotatorie e moderatori) che si rendono necessari; • la protezione delle utenze deboli, con sostanziale 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), in un'ottica unitaria di riqualificazione ambientale.	***Gli interventi prioritari già individuati sono:*** - ***rotatoria via Gandane-Carai Park*** - ***messa in sicurezza intersezione via Cristini-Caraglio*** - ***moderazione del traffico via Cristini-Zanardelli***	
1.9. L'opportunità della ferrovia: una scelta improcrastinabile. In coerenza con gli indirizzi da assumersi nel lungo periodo (traforo del Mortirolo, riforma del nodo di Rovato), devono essere confermati e perseguiti gli interventi di ammodernamento della linea attuale mediante elettrificazione e aumento della capacità. In dettaglio, per la tratta del Medio Lago restano da	***In questo caso risulta fortemente sottodimensionato (assente) un parcheggio di interscambio ferro gomma localizzato in prossimità della stazione.***	

completare gli interventi di: • ammodernamento e messa in sicurezza della linea; • eliminazione dei passaggi a livello e protezione con barriere di quelli non eliminabili; • potenziamento dei nodi di interscambio gomma-ferro e dei fabbricati passeggeri; • potenziamento delle linee automobilistiche di apporto.		
2. Approdi e parcheggi		
2.1. Potenziare la navigazione lacuale. Nel quadro delle attività già intraprese dal Consorzio della Navigazione riguardanti gli aspetti infrastrutturali (ammodernamento pontili, ecc.), si devono sottoporre a verifica le tratte di collegamento tra comuni rivieraschi e Monte Isola per rafforzarne il servizio. In particolare può essere ripristinato il collegamento diretto con Marone e Vello in relazione alle previste nuove dotazioni di parcheggio.		
.2. Il PIdA identifica i nodi principali di interscambio acqua-ferro-gomma, nel seguente ordine:		
1. Sulzano (centro sorico): parcheggi di interscambio in via Dante e in via Tassano, parcheggio stazione FNME, approdo Navigazione in piazza 28 Maggio. 2. Sale Marasino (centro storico): parcheggi interscambio area Bredina (previsione); parcheggio stazione FNME (previsione), approdo Navigazione. 3. Sale Marasino (porto commerciale): parcheggi bus, carico/scarico merci; fermata FNME (previsione); approdo integrativo Navigazione. 4. Marone (centro storico): parcheggi interscambio	***Per quanto riguarda Marone si individuano:*** - ***risezionamento complessivo della SPBS 510 con creazione di spazi di sosta;*** - ***identificazione di un parcheggio per almeno 120 stalli a rotazione nell'area di PRG in prossimità delle gallerie*** - ***identificazione di un parcheggio in zona "Calchera", da sottoporsi a specifico studio di fattibilità***	

area via Risorgimento (previsione); parcheggio stazione FNME, approdo Navigazione. 5. Marone (Vello): parcheggi interscambio area ex Calchera (previsione); approdo Navigazione.		
2.3. Domanda di sosta turistica: potenzialità e limiti strutturali. La possibilità di rilancio turistico del Medio Lago è strettamente legata alla questione dell'accessibilità e della qualità delle infrastrutture. Soprattutto in relazione alle tipologie prevalenti del turismo domenicale e di breve permanenza, il problema della sosta va correttamente inquadrato individuando un corretto equilibrio tra domanda teorica di sosta e vincoli insediativi ed ambientali del territorio. Infatti, devono essere perseguite le seguenti pre-condizioni: • diversa ripartizione sui 3 principali nodi di collegamento, con potenziamento di Marone • diversa ripartizione modale tra auto, bus e treno • valutazione della stagionalità dei flussi Obiettivi assumibili per il dimensionamento dell'offerta di parcheggio di interscambio turistico in relazione alle suddette condizioni sono: • per Sulzano, conferma dell'attuale quota parte con sostanziale conferma della soglia di 400-500 stalli; • per Sale, potenziamento della sosta fino a circa 250-300 stalli; • per Marone, potenziamento della sosta fino a circa 200-250 stalli.	***Ordine di grandezza proposto della sosta "turistica" nel comune: da aumentare almeno a 250-300 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	***Non si prevedono dotazioni di box per Montisola***	

residenti di Monte Isola. La piena fruibilità dell'Isola rappresenta una potenzialità imprescindibile per tutto il Medio Lago per le ricadute sulle strutture turistiche nel suo complesso. Per altro verso, assicurare un adeguato standard di vita per i residenti costituisce un investimento per la comunità locale. Obiettivo del PIdA è quello di garantire l'individuazione progressiva fino a 600 stalli totali per residenti nei prossimi 5 anni, indicativamente così ripartiti: Sulzano n. 400-450 (di cui circa 400 già disponibili); Sale M. n. 150-200 (di cui circa 75 già disponibili); Marone n. 100-150.		
3.Nodalità e attività i vita associata		
Questo il tema centrale viene assunto dalle diverse Amministrazioni comunali come momento di ripensamento e riqualificazione dei nuclei storici. Le ragioni afferiscono almeno a 3 livelli: - le opportunità fornite dal diverso utilizzo della ex SS510; - la presenza di alcune "aree chiave" di cui sta maturando un progetto di adeguato utilizzo; - la necessità di rafforzare i "centri civici", intesi sia in senso funzionale (presenza dei principali servizi pubblici, sia in senso urbanistico ed ambientale (riqualificazione degli spazi pubblici) 3.1. 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,	***Le aree strategiche confermate dal PIdA relativamente al Comune di Marone sono:*** - ***area ex Cittadini-Villa Vismara: vocazione attrezzature pubbliche o private di uso pubblico;*** - ***area parco Fratelli Rosselli: vocazione attrezzature pubbliche*** - ***area standard comunali a lago;*** - ***area cava Franchi.***	

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.		
4. La linea di costa		
Il piano assume l'idea di un "sistema lineare" come progetto unitario da condividere e verso il quale indirizzare in modo coordinato gli investimenti. Il sistema è composto da: - viabilità intercomunale; - percorsi ciclopedonali; - parcheggi; - aree di pregio "centrali" e lungolaghi; - aree di sosta a lago (accessi) e balneazione; - attrezzature turistiche private; - attrezzature per l'approdo temporaneo. In prima fase sono state identificate le seguenti priorità: - Comune di Sulzano: interventi di riqualificazione della viabilità e degli spazi pubblici di via Battisti e riqualificazione e potenziamento aree turistiche e di balneazione area Base Ans-Palafitte; - Comune di Sale: interventi di riqualificazione della viabilità e degli spazi pubblici via Roma e Mazzini; - Comune di Marone: completamento connessione ciclopedonale Vello-Toline.	***Il tema fondamentale de PIdA definito "linea di costa" viene demandato ad un successivo approfondimento (parte integrante del PIdA), secondo i seguenti criteri:*** - ***esatta individuazione delle aree demaniale (coll. Consorzio gestione navigazione);*** - ***identificazione degli interventi già previsti per la balneazione*** - ***identificazione degli itinerari ciclopedonali; si nota che per la tratta da zona Campeggi- a centro urbano (intersezione via Zanardelli) l'itinerario ciclopedonale è realizzabile mediante risezionamento della carreggiata attuale; pertanto tale intervento riveste carattere di priorità;*** - ***per tratta nord di ca mt 1200 (da Marone a Vello) sono necessarie sia opere consistenti legate al superamento delle gallerie, sia il risezionamento della carreggiata attuale; anche questo intervento riveste carattere di priorità.***	

4 Traccia per la discussione – Comune di Monte Isola

4.1 Gli Assi di intervento

A livello generale, 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 (aree strategiche)
4. Linea di costa

4.1.1 Primo schema delle politiche di intervento

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

Generale	Comunale	Annotazioni/Discussione
1. Viabilità e trasporti		
1.1 definizione di uno studio di prefattibilità per il completamento delle connessioni alla SS510 secondo un'ipotesi definita "leggera", mediante la ricucitura del reticolo esistente e la realizzazione di alcune previsioni già presenti nei PRG; il piano indica l'opportunità di dare continuità ad una rete secondaria attraverso limitati interventi di adeguamento infrastrutturale;	***Per il comune di Monte Isola risulta fondamentale la definizione delle problematiche di approvvigionamento e stoccaggio merci in riferimento ai consumi degli abitanti insediati e alle attività produttive e di commercio.***	
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	***Non sono previste opere di potenziamento della viabilità, mentre si prevedono opere di miglioramento della viabilità in merito a:*** - ***tratta Carzano-Peschiera: rifacimento pavimentazioni stradali;***	

interventi chiave di ricucitura della rete (vedi elaborato grafico in bozza).		
1.10. Interventi urgenti di messa in sicurezza della litoranea; sono emerse da parte di tutti i comuni rivieraschi pressanti richieste in questo senso; infatti, in presenza di una minor congestione, si assiste al nuovo fenomeno dell'aumento delle velocità veicolari. Si può pertanto affermare che la riprogettazione della litoranea deve assicurare e coniugare: • la messa in sicurezza rispetto alla velocità veicolare, mediate tutti gli interventi di carattere infrastrutturale (rotatorie e moderatori) che si rendono necessari; • la protezione delle utenze deboli, con sostanziale modificazionedella carreggiata (riduzione delle velocità di progetto, riduzione della capacità, ecc.); • la previsione di un sistema integrato tra spazi pubblici, zone turistico-ricreative, approdi della navigazione e archeggi (zone di interscambio), in un'ottica unitaria di riqualificazione ambientale.		
1.11. L'opportunità della ferrovia: una scelta improcrastinabile. In coerenza con gli indirizzi da assumersi nel lungo periodo (traforo del Mortirolo, riforma del nodo di Rovato), devono essere confermati e perseguiti gli interventi di ammodernamento della linea attuale mediante elettrificazione e aumento della capacità. In dettaglio, per la tratta del Medio Lago restano da completare gli interventi di: • ammodernamento e messa in sicurezza della linea; • eliminazione dei passaggi a livello e protezione con barriere di quelli non eliminabili; • potenziamento dei nodi di interscambio gomma-	***Da definire***	

ferro e dei fabbricati passeggeri; • potenziamento delle linee automobilistiche di apporto.		
2. Approdi e parcheggi		
2.1. Potenziare la navigazione lacuale. Nel quadro delle attività già intraprese dal Consorzio della Navigazione riguardanti gli aspetti infrastrutturali (ammodernamento pontili, ecc.), si devono sottoporre a verifica le tratte di collegamento tra comuni rivieraschi e Monte Isola per rafforzarne il servizio. In particolare può essere ripristinato il collegamento diretto con Marone e Vello in relazione alle previste nuove dotazioni di parcheggio.	***Per Monte Isola si prevede il potenziamento dei collegamenti, precisamente:*** - ***istituzione di un servizio regolare Carzano-Marone*** - ***individuazione di 2 attracchi supplementari estivi in funzione della domanda turistica: Sale Marasino "Perla Sebina"; Vello "Calchera".*** ***Per quanto attiene al porto commerciale si veda il punto specifico***	
.2. Il PIdA identifica i nodi principali di interscambio acqua-ferro-gomma, nel seguente ordine:		
11. Sulzano (centro sorico): parcheggi di interscambio in via Dante e in via Tassano, parcheggio stazione FNME, approdo Navigazione in piazza 28 Maggio. 12. Sale Marasino (centro storico): parcheggi interscambio area Bredina (previsione); parcheggio stazione FNME (previsione), approdo Navigazione. 13. Sale Marasino (porto commerciale): parcheggi bus, carico/scarico merci; fermata FNME (previsione); approdo integrativo Navigazione. 14. Marone (centro storico): parcheggi interscambio area via Risorgimento (previsione); parcheggio stazione FNME, approdo Navigazione. 15. Marone (Vello): parcheggi interscambio area ex Calchera (previsione); approdo Navigazione.		
2.3. Domanda di sosta turistica: potenzialità e limiti strutturali. La possibilità di rilancio turistico del Medio		

Lago è strettamente legata alla questione dell'accessibilità e della qualità delle infrastrutture. Soprattutto in relazione alle tipologie prevalenti del turismo domenicale e di breve permanenza, il problema della sosta va correttamente inquadrato individuando un corretto equilibrio tra domanda teorica di sosta e vincoli insediativi ed ambientali del territorio. Infatti, devono essere perseguite le seguenti pre-condizioni: • diversa ripartizione sui 3 principali nodi di collegamento, con potenziamento di Marone • diversa ripartizione modale tra auto, bus e treno • valutazione della stagionalità dei flussi Obiettivi assumibili per il dimensionamento dell'offerta di parcheggio di interscambio turistico in relazione alle suddette condizioni sono: • per Sulzano, conferma dell'attuale quota parte con sostanziale conferma della soglia di 400-500 stalli; • per Sale, potenziamento della sosta fino a circa 250-300 stalli; • per Marone, potenziamento della sosta fino a circa 200-250 stalli.		
2.4. Condivisione delle esigenze di Monte Isola. Il PIdA deve farsi carico di una politica degli interventi organica e complessiva per far fronte alle esigenze di sosta per i residenti di Monte Isola. La piena fruibilità dell'Isola rappresenta una potenzialità imprescindibile per tutto il Medio Lago per le ricadute sulle strutture turistiche nel suo complesso. Per altro verso, assicurare un adeguato standard di vita per i residenti costituisce un investimento per la comunità locale. Obiettivo del PIdA è quello di garantire l'individuazione	***Sull'Isola non si pone un problema di parcheggio veicolare in quanto non è consentito il traffico privato; i problemi riguardano le aree di stoccaggio presso l'attracco commerciale; in questo senso è già in corso la realizzazione di piccole unità di stoccaggio/magazzinaggio per le attività dei residenti. Resta il fatto che il versante est, per condizioni orografiche e di scarso utilizzo, viene di norma considerato come localizzazione appropriata per destinazioni funzionali funzionalmente e***	

progressiva fino a 600 stalli totali per residenti nei prossimi 5 anni, indicativamente così ripartiti: Sulzano n. 400-450 (di cui circa 400 già disponibili); Sale M. n. 150-200 (di cui circa 75 già disponibili); Marone n. 100-150.	***ambientalmente "impattanti"; il PIdA suggerisce l'esecuzione di uno studio complessivo di riqualificazione dell'intero litorale est, che si faccia carico di adeguate misure di mitigazione di impatto ambientale.***	
3.Nodalità e attività i vita associata (aree strategiche)		
Questo il tema centrale viene assunto dalle diverse Amministrazioni comunali come momento di ripensamento e riqualificazione dei nuclei storici. Le ragioni afferiscono almeno a 3 livelli: - le opportunità fornite dal diverso utilizzo della ex SS510; - la presenza di alcune "aree chiave" di cui sta maturando un progetto di adeguato utilizzo; - la necessità di rafforzare i "centri civici", intesi sia in senso funzionale (presenza dei principali servizi pubblici, sia in senso urbanistico ed ambientale (riqualificazione degli spazi pubblici) Si possono individuare alcuni "segmenti" o "tratte urbane" della ex SS510 che ritornano ad essere elemento strutturante del tessuto urbano: - per Sulzano, il nuovo PRG in itinere delinea con evidenza un complessivo progetto di riqualificazione che coinvolge la via Battisti con la piazza del Municipi, la Stazione, il porto; - per Sale, la riqualificazione dell'area Bredina si pone come cerniera di un ampio programma di riqualificazione del "centro civico" compreso tra Municipio, Scuole, sede della Comunità Montana, nuova portualità; - per Marone, i progetti di riqualificazione del Lungolago Marconi, dell'ex Cittadini, e del Municipio, costituiscono elementi di un complessivo progetto di riqualificazione e allargamento del centro urbano.	***Le aree strategiche confermate dal PIdA relativamente al Comune di Monte Isola sono:*** - ***Zona ex Palace (Menzino-Sichignano): vocazione ricettiva*** - ***Area zona sportiva Menzino: vocazione attrezzature pubbliche o private di uso pubblico;*** - ***Area litorale est (Porto Commerciale e annessi)***	

4. La linea di costa		
Il piano assume l'idea di un "sistema lineare" come progetto unitario da condividere e verso il quale indirizzare in modo coordinato gli investimenti. Il sistema è composto da: - viabilità intercomunale; - percorsi ciclopedonali; - parcheggi; - aree di pregio "centrali" e lungolaghi; - aree di sosta a lago (accessi) e balneazione; - attrezzature turistiche private; - attrezzature per l'approdo temporaneo. In prima fase sono state identificate le seguenti priorità: - Comune di Sulzano: interventi di riqualificazione della viabilità e degli spazi pubblici di via Battisti e riqualificazione e potenziamento aree turistiche e di balneazione area Base Ans-Palafitte; - Comune di Sale: interventi di riqualificazione della viabilità e degli spazi pubblici via Roma e Mazzini; - Comune di Marone: completamento connessione ciclopedonale Vello-Toline.	***Il tema fondamentale de PIdA definito "linea di costa" viene demandato ad un successivo approfondimento (parte integrante del PIdA), secondo i seguenti criteri:*** - ***esatta individuazione delle aree demaniale (coll. Consorzio navigazione);*** - ***identificazione degli interventi già previsti per la balneazione*** - ***identificazione degli itinerari ciclopedonali; per Monte Isola, di fatto, la rete stradale funziona come rete ciclopedonale; a eccezion fatta del litorale est, il quale necessita di interventi strutturali di riqualificazione, tale rete dovrà essere implementata sostanzialmente mediante segnaletica orizzontale e verticale;*** - ***per Monte Isola sono determinati le politiche di marketing e promozione, con riferimento a tariffe e servizi agevolati/specifici per cicloturisti.***	