



**PROVINCIA
DI BRESCIA**

**SETTORE
SOSTENIBILITA'
AMBIENTALE E
PROTEZIONE CIVILE**

**Ufficio Valutazione
di Impatto Ambientale**

VIA MILANO, 13
25126 Brescia

Tel. 030 3749.514
Fax 030 3749612

C.F. 80008750178
P.IVA 03046380170

ambiente@pec.provincia.bs.it

Brescia,

Spett.li:

cress@pec.minambiente.it
Divisione V - Sistemi di Valutazione Ambientale
via Cristoforo Colombo 44, 00147 Roma

Prot. _____/21
protocollo generato dal sistema

Cl.09.06.02

GT/ga

Oggetto: Procedura di verifica di assoggettabilità alla valutazione d'impatto ambientale di competenza statale. Progetto "Potenziamento infrastrutturale dello Scalo di Brescia".

VES024 [ID 5842] - Proponente: RFI S.p.A.

Trasmissione Parere

In riferimento all'istanza di cui all'oggetto, registrata al protocollo generale di questa Provincia in data 23/02/2021 con il numero 29891, si rappresentano di seguito i contributi degli uffici provinciali.

Contributo dell'Ufficio Controllo e Tutela del Suolo

Si osserva che in una delle planimetrie di progetto della relazione generale risulta che verranno realizzati due fabbricati tecnologici (Fa01) GA5 e (Fa02) GA6 che insisteranno su aree già bonificate e certificate per Fasi da questo Ente (Fase 1A cert. n. 6851 del 12/11/2014, Fase 1B cert. n. 3569 del 28/05/2015, Fase 2 cert. n. 6517 del 22/12/2016 e Fase 3 cert. n. 1736 del 24/05/2018). Qualora nel corso degli interventi venissero rinvenuti rifiuti interrati gli stessi dovranno essere rimossi e inviati a impianti autorizzati

Contributo dell'Area del Territorio -Settore della Pianificazione Territoriale

Il Progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) presentato da RFI per la Verifica di assoggettabilità a VIA di competenza statale in oggetto prevede il potenziamento dello scalo di Brescia quale opera connessa al più ampio processo di attivazione della linea AV/AC Torino - Venezia, ed in particolare della tratta Milano - Brescia, per dare risposta all'incremento di traffico merci atteso nello scenario futuro sulla stessa linea. Il progetto è suddiviso in due interventi:

- la riorganizzazione dello scalo di Brescia, che si sviluppa su aree ferroviarie e prevede la compatibilizzazione con le esigenze del nuovo terminal intermodale di TerAlp;
- la realizzazione di una nuova asta di manovra di 750 m in lato Milano.

La presente valutazione è rivolta principalmente a questo secondo intervento rispetto al quale RFI ha valutato preliminarmente due ipotesi progettuali, ovvero il prolungamento dell'asta di manovra oltre il Mella, in affiancamento alla linea AV/AC, e l'affiancamento al fiume Mella su aree appartenenti al Plis delle Colline ora esteso al fiume Mella, di seguito più semplicemente 'Parco del Mella'.

La prima ipotesi è stata scartata per motivi di natura economica in quanto avrebbe presupposto l'esproprio di una porzione dello stabilimento ATB in comune di Roncadelle e la realizzazione di un ulteriore ponte sul Mella, in aggiunta a quelli già esistenti lungo la linea storica e la linea AV/AC.

Al proposito si rileva che nel confronto fra le due ipotesi progettuali prese in esame l'impatto sulle componenti eco-paesistiche e sul consumo di suolo determinato dalla realizzazione della nuova asta in affiancamento al Fiume Mella, peraltro su aree appartenenti al Plis ed interessate da un bosco non trasformabile del PIF, assume una maggiore incidenza rispetto al prolungamento in affiancamento alla linea esistente. Anche per tale motivo il procedimento di valutazione ambientale in oggetto dovrà riservare particolare attenzione alla definizione delle opportune opere mitigative e compensative connesse al progetto al fine di tendere ad un bilancio eco-paesistico neutro dell'opera.

Documento firmato digitalmente



**PROVINCIA
DI BRESCIA**

**SETTORE
SOSTENIBILITA'
AMBIENTALE E
PROTEZIONE CIVILE**

**Ufficio Valutazione
di Impatto Ambientale**

VIA MILANO, 13
25126 Brescia

Tel. 030 3749.514
Fax 030 3749612

C.F. 80008750178
P.IVA 03046380170

ambiente@pec.provincia.bs.it

Nel dettaglio, il progetto della nuova asta di manovra di 750 m prevede la realizzazione di un singolo binario che si diparte dalla linea AV/AC subito ad ovest del sovrappasso alla Tangenziale ovest di Brescia, prosegue in direzione sud-ovest su aree attualmente libere sistemate a verde prossime all'Ortomercato (in parte destinate all'ampliamento dello stesso) e termina a ridosso di via Orzinuovi in corrispondenza di alcune unità abitative prefabbricate che dovranno essere ricollocate su altre aree. L'accesso carrabile alle aree che rimarranno intercluse fra il nuovo binario ferroviario e l'Ortomercato sarà garantito da due opere di sottopasso al binario stesso.

Lo Studio preliminare ambientale ha valutato i possibili impatti ambientali generati dall'intervento, demandando tuttavia la definizione di parte degli accorgimenti sito-specifici (ad esempio in ordine alla presenza del vincolo paesaggistico ex art. 142 del d.lgs. 42/04) alle successive fasi progettuali.

Riguardo al PTCP si osserva che lo scalo ferroviario rientra fra i centri di interscambio merci di livello sovra provinciale (L1), per i quali è previsto il potenziamento al fine di promuovere l'intermodalità ferro-ferro e ferro-gomma a livello provinciale. Tuttavia, l'asta di manovra di 750 m interessa gli 'Aree a rischio di degrado (Tavola 2.3 – Fenomeni di degrado del paesaggio) caratterizzati da fenomeni di 'Dispersione insediativa' indotti dall'alto consumo di suolo e di paesaggio e della commistione tra attività umane e naturali. Tali ambiti costituiscono, ai sensi dell'art. 63 della Normativa di Piano, le aree prioritarie entro cui attivare politiche complessive di risanamento del sistema paesistico ambientale e progetti di riqualificazione e valorizzazione paesaggistica. L'intero fronte prospiciente il Mella è classificato inoltre fra i 'Margini urbani degradati' rilevati dalla Tavola 3.3 – Pressioni e sensibilità ambientali.

Ai sensi dell'art. 15, c. 2, lett. f) della l.r. 12/05 ed in coerenza con la d.g.r. 4517/2007, l'art. 24 della Normativa del PTCP ha definito i criteri per l'inserimento ambientale e paesaggistico delle infrastrutture, stabilendo che a livello progettuale debba essere individuato in via preliminare l'ambito di studio, ovvero il contesto ove è possibile il verificarsi di interferenze fra i tracciati infrastrutturali e le componenti ambientali e paesaggistiche, rispetto alle quali porre in essere misure di prevenzione, mitigazione, riparazione, compensazione o compensazione risarcitoria come definite dall'art. 83 della stessa Normativa di Piano.

Pertanto, la presente valutazione riguarda l'individuazione dei possibili interventi di mitigazione e compensazione connessi alla componente ecologica e paesaggistica ed al consumo di suolo generato dall'intervento in oggetto

Rete verde – Parco del Mella e connessioni fruibili

La nuova asta di manovra da 750 m interessa in larga misura aree interne al Parco del Mella in un contesto fortemente urbanizzato che confina il parco e le relative connessioni ecologiche e fruibili in una stretta fascia di territorio compresa fra l'alveo del fiume ed aree periurbane della città caratterizzate da insediamenti di natura sovracomunale (Ortomercato, Fiera) e da insediamenti puntuali di un certo impatto ambientale e paesaggistico.

L'intervento interessa diversi elementi della Rete verde provinciale (quali ambiti di frangia urbana, parchi, corridoi ecologici, piste ciclabili e sentieri) rispetto ai quali attivare, ai sensi degli artt. da 66 a 69 della Normativa del PTCP, un insieme di strumenti e azioni compensative di contenimento dei processi di degrado e riqualificazione del sistema paesistico ambientale.

La Provincia, con decreto del Presidente n. 323 del 2016, ha riconosciuto l'estensione del Plis delle Colline alle aree del Mella nei comuni di Brescia e Collebeato attribuendo ad esse un valore sovracomunale.

La Rete Verde provinciale persegue per tali aree (sebbene risultino in certa misura degradate, specie nella tratta urbana interessata dal SIN Caffaro) lo scopo di attivare politiche per la tutela degli elementi identitari del paesaggio valorizzandone sia le strutture idrogeomorfologiche, sia quelle ecosistemiche e culturali (art. 67 della Normativa di Piano).

Al proposito si rileva che il PGT di Brescia ha qualificato le aree che si rapportano con il Mella fra le 'Aree di salvaguardia e mitigazione ambientale', comprendendo in esse anche gli insediamenti marginali ritenuti incongrui con il contesto ambientale e paesaggistico del fiume, ciò al fine di salvaguardare e potenziare i valori naturali esistenti, favorendone la fruizione.

In particolare, il disegno della Rete Verde del PGT, che partecipa alla costruzione della rete verde provinciale, classifica l'attuale percorso ciclopedonale in fregio al Mella come 'Greenway dei Parchi' con funzione di connessione fra il Parco delle Colline e la Valle Trompia a nord della Città ed il Parco Regionale del Monte Netto a sud, e fra il Parco del Mella ad ovest ed il Parco delle Cave ad est.

Tale itinerario strutturante è interconnesso alle aree urbane da percorsi ciclopedonali esistenti o di nuova previsione in coerenza con quanto stabilito dal Piano delle Regole e dal Piano dei Servizi. Alla luce di quanto sopra esposto si rappresenta il quadro delle misure di mitigazione e compensazione proposte a corredo dell'intervento in ragione degli obiettivi e delle priorità sotto

Documento firmato digitalmente



**PROVINCIA
DI BRESCIA**

**SETTORE
SOSTENIBILITA'
AMBIENTALE E
PROTEZIONE CIVILE**

**Ufficio Valutazione
di Impatto Ambientale**

VIA MILANO, 13
25126 Brescia

Tel. 030 3749.514
Fax 030 3749612

C.F. 80008750178
P.IVA 03046380170

ambiente@pec.provincia.bs.it

AMBIENTE

enunciati.

Mitigazioni

Gli interventi di mitigazione dovranno riguardare:

- La ricostruzione e il miglioramento delle aree boscate/prative frammentate dall'Asta L=750 m.
- Il controllo in ordine alla presenza della nuova infrastruttura ferroviaria e delle opere connesse, compresi muri di contenimento e recinzioni, rispetto alla vista dinamica percepibile dalla ciclopedonale del Mella.

A tal fine dovranno essere definiti adeguati modelli di mitigazione in aggiunta a quello già individuato dallo Studio preliminare ambientale nella forma di 'Prato arborato', mentre lo studio di inserimento paesaggistico dovrà essere accompagnato da ulteriori rendering/fotomontaggi atti a dimostrare la concreta mitigazione dell'effetto intrusivo provocato dall'opera in progetto.

Compensazioni

Le opere compensative relative alla Rete verde, che si rendono comunque necessarie per bilanciare gli impatti non mitigati e il nuovo consumo di suolo generato dall'intervento, sebbene di natura sovracomunale ai sensi della d.g.r 1141/2019, perseguono i seguenti obiettivi:

- dare continuità alla pista ciclopedonale del Mella che ad oggi, nella tratta compresa tra la ferrovia Milano – Venezia e l'Autostrada A4, corre prevalentemente in sede promiscua su via Girelli.
- creare una nuova porta di accesso ciclopedonale al Parco in direzione del quartiere di Chiesanuova e degli altri quartieri posti a sud della Città.

Il quadro complessivo delle opere funzionali al raggiungimento degli obiettivi sopra citati comprende i seguenti interventi meglio rappresentati nelle allegate Tavole da A ad E:

1. eliminazione dell'intersezione a raso fra il percorso ciclopedonale del Mella (via Girelli) e via Orzinuovi, mediante la realizzazione di un sottopasso al ponte carrabile esistente all'interno alla sezione dell'alveo (Ipotesi A, qualora compatibile con il franco di sicurezza delle piene previste dal PAI) o, in alternativa, la realizzazione di un sottopasso a via Orzinuovi in linea a via Girelli (Ipotesi B).

Opere a nord di via Orzinuovi:

2. realizzazione di un nuovo accesso carrabile a via Girelli a partire dalla rotatoria dell'Ortomercato, contestuale dismissione dell'accesso da via Orzinuovi in fregio al Mella e relativo riordino della viabilità locale di accesso. Al proposito si invita il proponente a valutare ipotesi alternative di distribuzione veicolare rispetto allo schema prospettato, con la finalità di minimizzare la frammentazione delle aree verdi e l'interferenza con le aree di possibile ampliamento del sito dell'Ortomercato. Ad esempio, nell'ipotesi di destinare via Girelli al solo traffico ciclopedonale, spostando l'accesso veicolare all'ortomercato, la viabilità di SL01 potrebbe essere sviluppata interamente in affiancamento in lato sud al ramo ferroviario eliminando il sottovia N02 (vd Tavola E). In ogni caso, qualora dovesse essere mantenuto lo schema attuale, il nuovo accesso viario N02 ed il relativo sottovia SL02 dovranno avere una sezione tale da comprendere anche il collegamento ciclopedonale di accesso al Mella.

3. Dismissione di via Girelli al traffico veicolare in continuità con il nuovo sottopasso. In questa tratta di circa 350 m il sedime carrabile diventa esclusivamente ciclopedonale.

4. Nella tratta mantenuta carrabile, fino al ponte della ferrovia Milano-Venezia (qualora non sia attuabile l'ipotesi prospettata al punto 2), via Girelli viene affiancata da un nuovo percorso ciclopedonale in sede propria sull'argine del fiume per circa 230 m.

5. Ripristino, della funzionalità dell'Alzaia del fiume Mella, almeno nella tratta compresa tra il sottopasso alla ferrovia Milano-Venezia e la via Rose di Sotto (attualmente interessato dal divieto stabilito dall'allegato 2 all'ordinanza del comune di Brescia per il SIN Caffaro). Tale intervento si rende necessario per garantire la funzionalità delle opere sopra citate, ripristinando la continuità della ciclopedonale del Mella e l'accesso diretto ai quartieri di Porta Milano e Primo Maggio.

Opere a sud di via Orzinuovi:

6. Dismissione di via Girelli al traffico veicolare, nella tratta compresa il nuovo sottopasso di via Orzinuovi e la ciclopedonale esistente a sud della ditta Special Acque per circa 150 m. In questa tratta l'attuale sedime carrabile diventa esclusivamente ciclopedonale. Qualora via Girelli fosse mantenuta carrabile dovrà essere realizzato un percorso ciclopedonale in sede protetta.

7. Realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale in sede protetta di collegamento fra via Fura e la pista del Mella (passando per la Fiera di Brescia) al fine di connettere il quartiere di Chiesanuova, e più indirettamente i quartieri della zona sud di Brescia, al Parco del Mella potenziando in tal modo la direttrice est-ovest delle connessioni ciclabili urbane.

Documento firmato digitalmente



**PROVINCIA
DI BRESCIA**

**SETTORE
SOSTENIBILITA'
AMBIENTALE E
PROTEZIONE CIVILE**

**Ufficio Valutazione
di Impatto Ambientale**

VIA MILANO, 13
25126 Brescia

Tel. 030 3749.514
Fax 030 3749612

C.F. 80008750178
P.IVA 03046380170

AMBIENTE

8. Deviazioni di via Girelli nella tratta compresa tra la Tangenziale sud e via Orzinuovi con immissione nella rotatoria di accesso alla Fiera di Brescia da via Orzinuovi. Tale intervento ha il duplice scopo di separare il traffico veicolare da quello ciclabile e di facilitare la realizzazione del sottopasso ciclopedonale di via Orzinuovi. Restano da valutare gli aspetti connessi all'ottimale definizione dei tracciati, al riordino della rotatoria e all'eventuale esproprio di aree marginali dell'insediamento esistente (Special Acque).

9. Realizzazione della nuova porta di accesso al parco in corrispondenza della ditta Special Acque con contestuale rigenerazione dell'area. Tale intervento è necessariamente subordinato al definitivo trasferimento dell'attività.

Ulteriori opere complementari a sud di via Orzinuovi:

10. Completamento della pista ciclopedonale del Mella mediante la realizzazione di un nuovo percorso in sede propria nella tratta compresa tra il sottopasso della Tangenziale sud e il ponte dell'Autostrada A4 (circa 500 m).

11. Realizzazione di un nuovo sottopasso alla A4 (interno alla sezione d'alveo se compatibile con il franco di sicurezza delle piene previste dal PAI) e relativo innesto al percorso presente sull'argine del Mella, da riqualificare come ciclopedonale.

Rispetto al quadro delle opere sopra esposte la realizzazione del nuovo sottopasso a via Orzinuovi (punto 1) assume rilevanza prioritaria, così come la separazione del percorso ciclopedonale dalla viabilità locale di accesso e transito su via Girelli nella tratta compresa tra la linea Milano – Venezia e la Tangenziale sud (punti 2 - 3 - 4 - 6 - 8).

Le soluzioni prospettate per raggiungere tale obiettivo potranno essere aggiornate in funzione dei necessari approfondimenti progettuali, comprese le possibili interferenze con la struttura del ponte di via Orzinuovi sul Mella, con i sottoservizi ed eventuali espropri da eseguire.

La realizzazione del nuovo percorso ciclopedonale in sede protetta di collegamento fra la pista del Mella ed il quartiere di Chiesanuova (punto 7), pur essendo in larga misura esterna al parco, assume rilevanza strategica per rendere accessibile il parco stesso dalla zona sud della Città.

Gli interventi prospettati a nord della ferrovia (punto 5 – Ripristino alzaia del Mella) e a sud della Tangenziale (punti 10 e 11 – Realizzazione di un percorso ciclopedonale in sede propria in affiancamento al Mella tra la Tangenziale sud e l'Autostrada A4) si rendono necessari per dare continuità alla Greenway dei parchi.

Rete ecologica (Ufficio Parchi)

L'area si relaziona alla rete ecologica sovraordinata come segue:

- in ordine alla RER, appartiene al “Corridoio regionale ecologico primario ad alta antropizzazione” costituito dal fiume Mella;
- in ordine alla REP, oltre che al “Corridoio ecologico altamente antropizzato” (Rif. Art. 47 Normativa PTCP), appartiene agli “Ambiti urbani e periurbani preferenziali per la ricostruzione ecologica diffusa” (Rif. Art. 51 Normativa PTCP), ed è individuata quale “Aree problematiche all'interno dei corridoi ecologici” (Rif. Art. 53 Normativa PTCP).

Ciò premesso, sia le azioni di mitigazione, sia di compensazione ecologica da prevedere in porzioni di territorio come quello in esame, chiedono la capacità di analisi di una realtà - nel suo insieme ed in relazione all'intorno – piuttosto complessa e quindi una visione ampia delle possibilità di intervenire efficacemente integrandosi agli elementi territoriali presenti.

Nello specifico, la realizzazione dell'asta di manovra in affiancamento al Mella interessata un'area che vede la compresenza di bosco e superfici libere a prato che – proprio grazie a questo – costituisce un ecosistema significativo anche per le comunità faunistiche locali e, allo stato attuale, rappresenta un valore ecologico periferiale di apprezzabili dimensioni, sebbene sia adiacente a strutture ed infrastrutture antropiche che rendono problematica l'area.

In ogni caso, l'interferenza con un Elemento primario della RER, che secondo la d.g.r. n. 10962/09 non dovrebbe essere ulteriormente compromesso, pone la imprescindibile necessità di sviluppare progetti ed azioni di mitigazione e compensazione ecologica, come peraltro declinato anche a scala di REP.

Pertanto, preso atto che la Relazione generale e gli elaborati di progetto fanno necessariamente riferimento alla normativa di sicurezza delle ferrovie e che l'individuazione dei principali “tipologici di intervento” (quali azioni previste per la messa a dimora di alberi e arbusti individuando il sesto d'impianto) non risulta compiutamente definita, dovendo discendere dal confronto con il comune di Brescia e con gli enti preposti, in questa sede si intendono esprimere alcune osservazioni sulla proposta di opere a verde che accompagna il progetto in esame, ciò alla

Documento firmato digitalmente



**PROVINCIA
DI BRESCIA**

**SETTORE
SOSTENIBILITA'
AMBIENTALE E
PROTEZIONE CIVILE**

**Ufficio Valutazione
di Impatto Ambientale**

VIA MILANO, 13
25126 Brescia

Tel. 030 3749.514
Fax 030 3749612

C.F. 80008750178
P.IVA 03046380170

ambiente@pec.provincia.bs.it

luce del quadro conoscitivo dell'area interessata e della normativa di riferimento per la tutela della rete ecologica e della rete verde quali infrastrutture prioritarie per il PTR.

Mitigazioni ecologiche

Per il progetto di mitigazione ecologica delle opere si concorda con la necessità di mettere a dimora specie arbustive ed arboree esclusivamente autoctone e preferibilmente prelevate da vivai locali, tuttavia si chiede:

- che siano previste anche azioni di “preverdissement” – ovunque tecnicamente possibile in relazione alle opere ed alla cronologia di cantierizzazione - in modo da assicurare in tempi relativamente brevi la ricostituzione dell'ecosistema interferito;
- di ripristinare le aree individuate in planimetria come “ante operam” e quelle che resteranno intercluse dalle infrastrutture, secondo la necessità di ricostituire ed aumentare il valore ecopaesaggistico di tali superfici, utilizzando alberi e arbusti a “pronto effetto” almeno per una apprezzabile quantità rispetto al totale previsto;
- che sia valutata e garantita la possibilità di collegamento tra le aree verdi che rimarranno più interne e la sponda del Fiume anche per la fauna terricola, favorendo la deframmentazione della barriera costituita dalla nuova infrastruttura con queste aree, che rischiano l'insularizzazione fisica ed il conseguente declino genetico delle specie e degli habitat che le ospitano;
- che siano garantiti, ovvero ripristinati ed arricchiti, il valore edafico e trofico dell'area per la piccola fauna che la frequenta, a fronte della sua diminuzione in superficie.

Compensazioni ecologiche

- per quanto attiene la necessità di compensare il valore ecologico delle aree interferite all'opera, che non possono essere altrimenti mitigate in loco, dovrà essere effettuata una valutazione del valore ecologico delle singole unità ambientali interessate dall'intervento nella situazione ante e post operam, sulla base della quale approntare un progetto di compensazione ecologica. Tale progetto potrà interessare anche aree diverse da quelle direttamente interferite dall'opera, poste all'interno del Parco del Mella e coerenti con progetto di Rete Ecologica alle varie scale.

Infine, per quanto riguarda l'inserimento di una infrastruttura pesante entro il PLIS delle Colline, in quanto elemento che non è funzionale e compatibile con lo stesso Parco, il Comune dovrà valutare l'applicazione della procedura di ripermetrazione del PLIS indicata all'art. 10 della d.g.r. 6148/2007.

Allegati:

- Tavola A: Situazione attuale
- Tavola B: Progetto di fattibilità RFI
- Tavola C: Proposta di riassetto ciclopedonale e viario - Schema di area vasta
- Tavola D: Proposta di riassetto ciclopedonale e viario - Fase I
- Tavola E: Proposta di riassetto ciclopedonale e viario - Fase II
- Tavola F: Proposta alternativa di riordino dell'accessibilità viaria da via Orzinuovi

Distinti saluti

Il Direttore
Dott. Giovanmaria Tognazzi

Per il Settore della Pianificazione Territoriale:

*Il Responsabile del procedimento:
Arch. Fabio Gavazzi*

*Il Responsabile dell'Ufficio Urbanistica, Pianificazione Territoriale e VAS:
Arch. Lina Alessandra Bonavetti*

Per il Settore della Sostenibilità Ambientale e Protezione Civile:

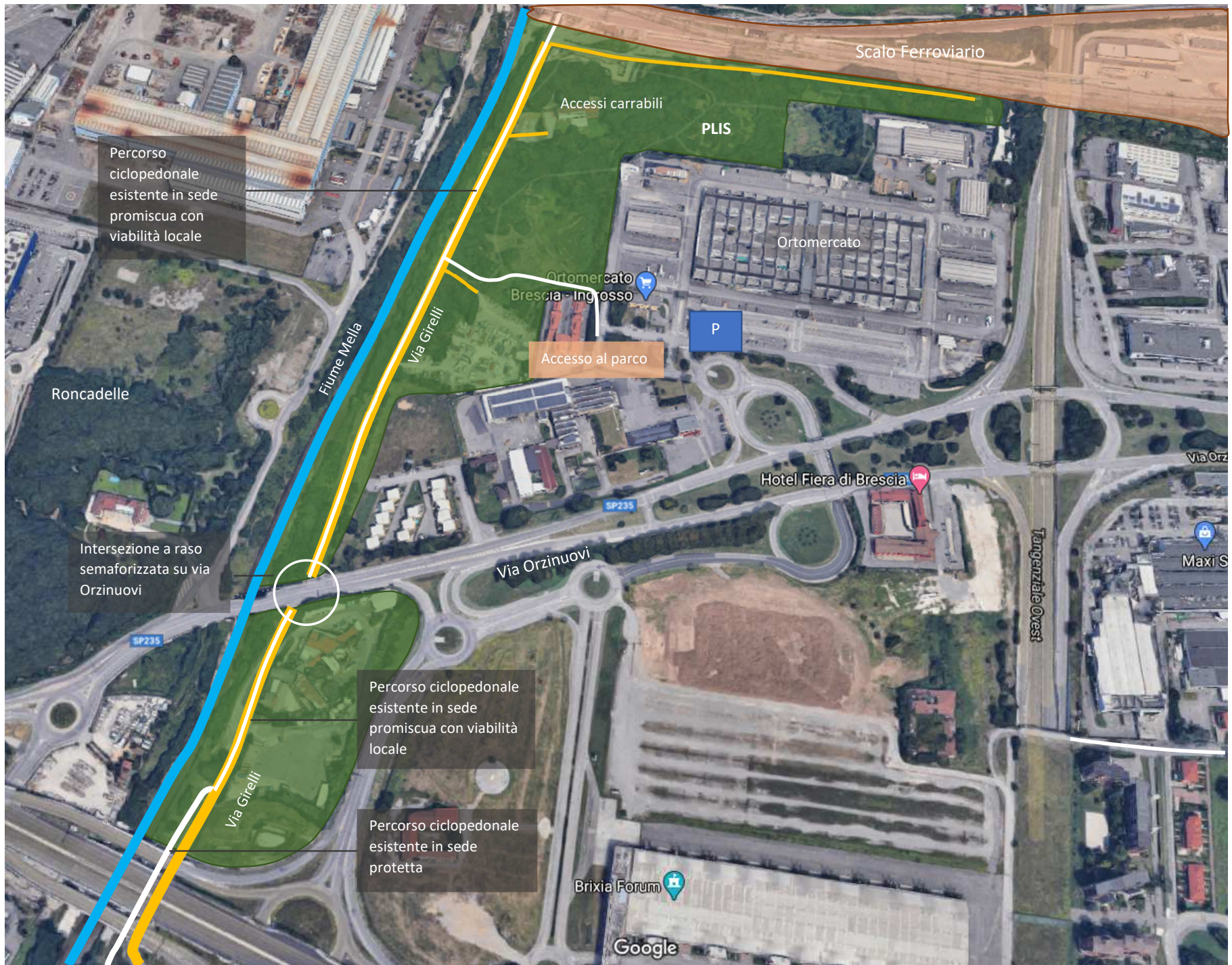
*Il Responsabile dell'Ufficio Valutazioni Ambientali:
dott. geol. Gianluigi Arnaboldi*

*Il Responsabile dell'Ufficio Controllo e Tutela del Suolo:
Loredana Massi*

Documento firmato digitalmente

AMBIENTE

TAVOLA A - SITUAZIONE ATTUALE






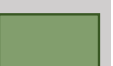
-  Viabilità locale esistente
-  Percorso ciclopedonale esistente in sede protetta e promiscua su via Girelli e accesso al Plis dall'Ortomercato
-  Scalo Ferroviario
-  PLIS delle Colline esteso al Mella



TAVOLA B - PROGETTO DI FATTIBILITÀ RFI









-  Nuovo binario di manovra 750 m
-  Viabilità locale esistente
-  Ripristino viabilità di accesso proposto da RFI
-  Percorso ciclopedonale esistente in sede protetta e promiscua su via Girelli e accesso al Plis dall'Ortomercato
-  Scalo Ferroviario
-  PLIS delle Colline esteso al Mella



TAVOLA C – PROPOSTA DI RIASSETTO CICLOPEDONALE E VIARIO: SCHEMA AREA VASTA – Completamento del percorso ciclopedonale del Mella tra la ferrovia Mi-Ve e l'autostrada A4, nuova connessione con Chiesanuova ed i quartieri sud della Città e ripristino dell'accessibilità dai quartieri di Porta Milano e Primo Maggio









-  Nuovo binario di manovra 750 m
-  Viabilità locale esistente
-  Ripristino accessibilità carrabile proposto da RFI
-  Riordino di via Girelli proposto dalla Provincia
-  Percorsi ciclopedonali esistenti in sede protetta o promiscua
-  Nuovi percorsi ciclopedonali in sede protetta proposti dalla Provincia
-  Scalo Ferroviario
-  PLIS delle Colline esteso al Mella
-  Nuova porta di accesso al Parco



TAVOLA D – PROPOSTA DI RIASSETTO CICLOPEDONALE E VIARIO: FASE I - Completamento percorso ciclopedonale del Mella lungo via Girelli con separazione dalla viabilità locale e realizzazione del sottopasso di via Orzinuovi in alveo al Mella o in linea a via Girelli. Realizzazione della nuova connessione ciclopedonale per Chiesanuova e quartieri a sud della Città.











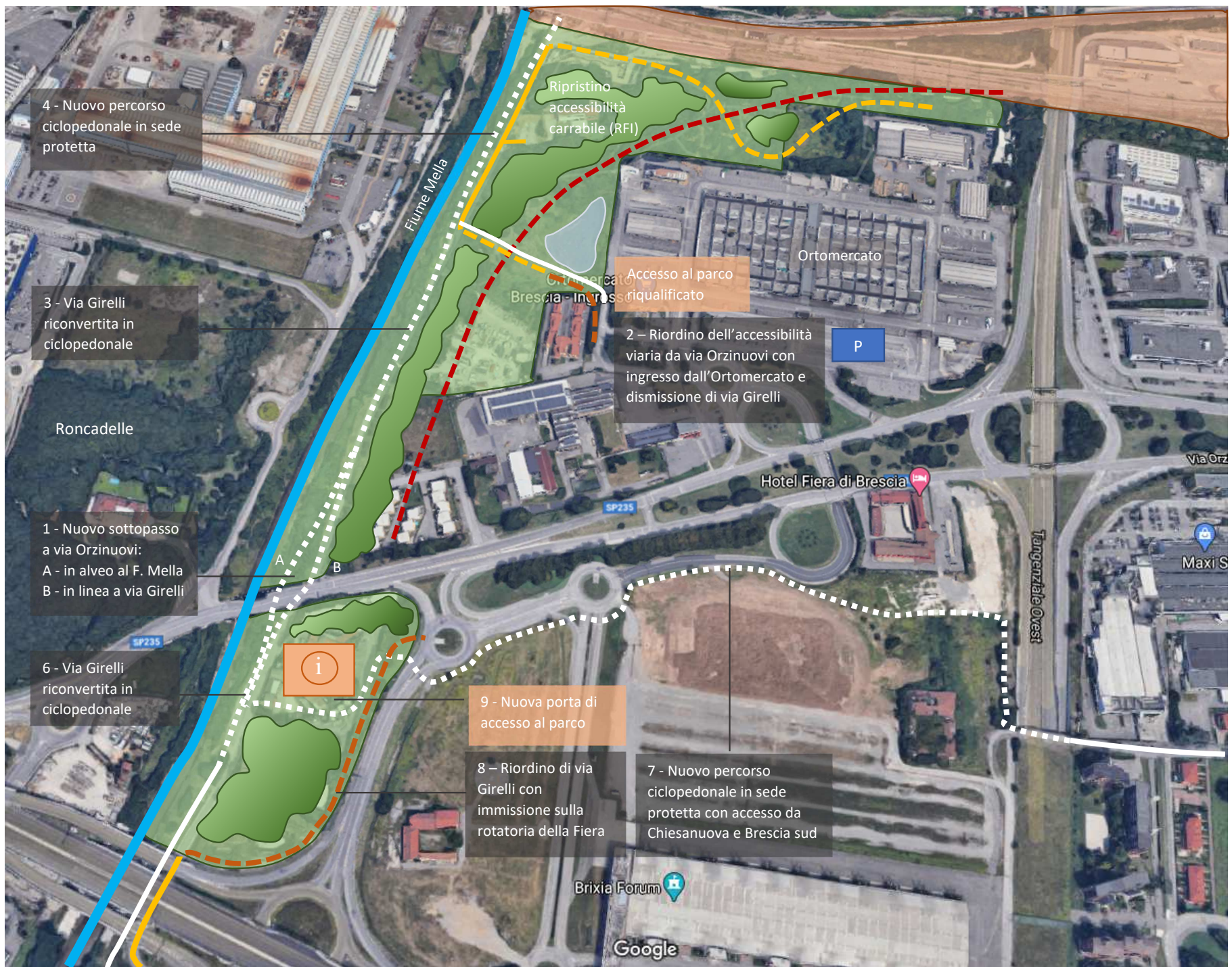
-  Nuovo binario di manovra 750 m
-  Viabilità locale esistente
-  Ripristino accessibilità carrabile proposto da RFI
-  Riordino di via Girelli proposto dalla Provincia
-  Percorso ciclopedonale esistente in sede protetta su via Girelli e accesso al Plis dall'Ortomercato
-  Nuovi percorsi ciclopedonali in sede protetta proposti dalla Provincia
-  Scalo Ferroviario
-  PLIS delle Colline esteso al Mella



TAVOLA E - PROPOSTA DI RIASSETTO CICLOPEDONALE E VIARIO: FASE II – Rispetto alla fase I si prospetta la rigenerazione dell'area attualmente occupata dalla ditta Special Acque come nuova porta di accesso al parco del Mella

















-  Nuovo binario di manovra 750 m
-  Viabilità locale esistente
-  Ripristino accessibilità carrabile proposto da RFI
-  Riordino di via Girelli proposto dalla Provincia
-  Percorso ciclopedonale esistente in sede protetta su via Girelli e accesso al Plis dall'Ortomercato
-  Nuovi percorsi ciclopedonali in sede protetta proposti dalla Provincia
-  Scalo Ferroviario
-  PLIS delle Colline esteso al Mella
-  Nuova porta di accesso al Parco



TAVOLA F – PROPOSTA ALTERNATIVA DI RIORDINO DELL’ACCESSIBILITÀ VIARIA DA VIA ORZINUOVI – La nuova viabilità di accesso da via Orzinuovi (SL01) viene tralata a sud del ramo ferroviario eliminando il sottovia (N01). Viene realizzato un nuovo accesso dall’Ortomercato dismettendo contestualmente quello da via Girelli che viene riconvertita in ciclopedonale.



-  Nuovo binario di manovra 750 m
-  Riordino dell’accessibilità viaria da via Orzinuovi proposto dalla Provincia
-  Nuovi percorsi ciclopedonali in sede protetta proposti dalla Provincia
-  Scalo Ferroviario
-  PLIS delle Colline esteso al Mella

