



Brescia, 3.10.2022

Spett.le
RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
DIREZIONE INVESTIMENTI PROGETTI
AV/AC
Alla c.a. del Direttore
Ing. Lucio Menta

Alla c.a. Segreteria della Conferenza di
Servizi
Ing. Martina Crisostomi
segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it

e, p.c. **Ministero della Transizione Ecologica**
Direzione Generale Valutazioni
Ambientali
VA@pec.mite.gov.it

Ministero della Cultura
Direzione Generale Archeologia, Belle
Arti e Paesaggio
Servizio V Tutela del paesaggio
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Ministero della Cultura
Direzione Generale Archeologia, Belle
Arti e Paesaggio
Servizio III - Tutela del patrimonio
storico, artistico e architettonico
mbac-dg-abap.servizio3@mailcert.beniculturali.it

**Segretariato regionale del Ministero
della Cultura per la Lombardia**
Area Beni Architettonici e Paesaggistici
Servizio Verifiche di Interesse Culturale,
Alienazioni e Prelazioni
sr-lom@mailcert.beniculturali.it

Ministero della Cultura
Soprintendenza Speciale per il Piano
Nazionale di Ripresa e Resilienza
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

Ministero della Cultura
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e
Paesaggio per le Province di Bergamo e

Brescia
mbac-sabap-bs@mailcert.beniculturali.it

Ministero della Difesa
MO.TRA.
Ufficio Protocollo
Caserma Bianchi
comlog@postacert.difesa.it

Ministero della Difesa
Comando Militare Esercito "Lombardia"
cme_lombardia@postacert.difesa.it

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici
dip.infrarete@pec.mit.gov.it

Regione Lombardia
Presidente
presidenza@pec.regione.lombardia.it

Regione Lombardia
Direzione Generale Territorio e Protezione Civile
Unità Organizzativa Urbanistica e Assetto del territorio
territorio_protezionecivile@pec.regione.lombardia.it

Autorità di bacino Distrettuale del fiume Po
protocollo@postacert.adbpo.it

Agenzia Interregionale per il Fiume Po
protocollo@cert.agenziapo.it

Consorzio di Bonifica Oglio Mella
ogliomella@pec.it

Provincia di Brescia
Ufficio Acque
protocollo@pec.provincia.bs.it

Provincia di Brescia
Settore Strade e Trasporti
protocollo@pec.provincia.bs.it

E Distribuzione S.p.A.
e-distribuzione@pec.e-distribuzione.it

Terna S.p.A
info@pec.terna.it

TIM S.p.A
telecomitalia@pec.telecomitalia.it

A2A S.p.A.
a2a.cicloidrigo@pec.a2a.eu

A2A Smart city S.p.A
a2a.smartcity@pec.a2asmartcity.it

SNAM RETE GAS S.P.A
snamretegas@pec.snamretegas.it

Unareti S.p.A.
unareti@pec.unareti.it

Openfiber S.p.A.
openfiber@pec.openfiber.it

OGGETTO: **Linea AV/AC Milano – Verona: Nodo di Brescia**
Progetto definitivo del Potenziamento infrastrutturale dello Scalo di Brescia
(CUP J84C19000370009).

CONFERENZA DI SERVIZI EX ART. 14-BIS della L. 241/1990 e s.m.i. e di cui all'art.
53-bis del DL 77/2021, convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021 e s.m.i..
TRASMISSIONE PARERE.

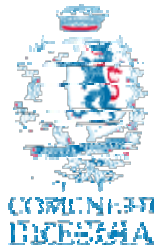
Con la presente ci preghiamo di trasmettere il parere - approvato con Delibera-
zione di Giunta comunale n. 413 del 3.10.2022 - sul progetto definitivo relativo al potenzia-
mento infrastrutturale dello scalo di Brescia di cui in oggetto.

Distinti saluti,

IL RESPONSABILE DEL SETTORE

Ing. Stefano Sbardella

Documento f.to digitalmente



*Linea ferroviaria AV/AC Milano-Verona
Nodo di Brescia*

*Potenziamento infrastrutturale dello Scalo di Brescia
(CUP J84C19000370009)
Progetto Definitivo*

**OSSERVAZIONI
E
RICHIESTE DI PRESCRIZIONE**

Sommario

PREMESSA	3
1 ASPETTI URBANISTICI.....	6
2 AREE VERDI – RETICOLO IDRICO MINORE	8
2.1 Ambiente.....	8
2.2 Consumo di suolo.....	9
2.3 Verde.....	10
2.4 Reticolo idrico minore.....	11
3 VIABILITÀ e MOBILITÀ	12
3.1 VIABILITÀ DI ACCESSO ALLE FUNZIONI INSEDIATE NELL’ AREA OGGETTO D’INTERVENTO	12
3.1.1 Proposta Progetto Definitivo	12
3.1.2 Richiesta del Comune di Brescia.....	13
3.2 VIABILITÀ DI PREVISIONE – intervento di mitigazione degli effetti negativi indotti localmente dal potenziamento dello scalo merci	15
3.3 3) PERCORSO CICLABILE.....	19
3.4 4) ATTRAVERSAMENTO VIA ORZINUOVI.....	20
4 RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE CON LE FUNZIONI SOCIALI INSEDIATE NELL’ AREA	21
5 ASPETTI METODOLOGICI PER LA PROGETTAZIONE ESECUTIVA.....	29
6 ALLEGATI.....	29

PREMESSA

Il Progetto definitivo oggetto di Conferenza dei Servizi 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 definitivo dell’intervento prevede la realizzazione di un’*asta di manovra* di lunghezza pari a 750 m a singolo binario che si diparte dalla linea AV/AC, prosegue in direzione sud-ovest e termina a ridosso di via Orzinuovi in corrispondenza di alcune unità abitative prefabbricate che dovranno essere ricollocate su altre aree.

In particolare l’asta di manovra impatta decisamente sul territorio che attraversa principalmente per gli aspetti che di seguito vengono illustrati e precisamente:

- l’area attraversata dalla *nuova asta di manovra* è inserita nella **Rete ecologica Regionale** come “**Corridoi ecologici primari ad alta antropizzazione**”, e rappresenta tra l’altro l’unico corridoio ecologico primario regionale che insiste sul comune di Brescia;
- tale tutela è stata ripresa poi anche dalla **Rete ecologica Provinciale** che punta ad una **ricostruzione ecologica diffusa**;
- la **Rete ecologica Comunale** considera questo contesto territoriale comunale quale elemento di punta per la costruzione di una rete di cui **l’asta del Fiume Mella** rappresenta l’asse portante;
- Il **Piano di Governo del Territorio** del Comune di Brescia individua inoltre l’area come:
 - Nodo primario della rete ecologica
 - Green way dei Parchi
 - PLIS delle Colline
 - Corridoi ecologici metropolitani zona buffer
 - Zone di rinaturalizzazione

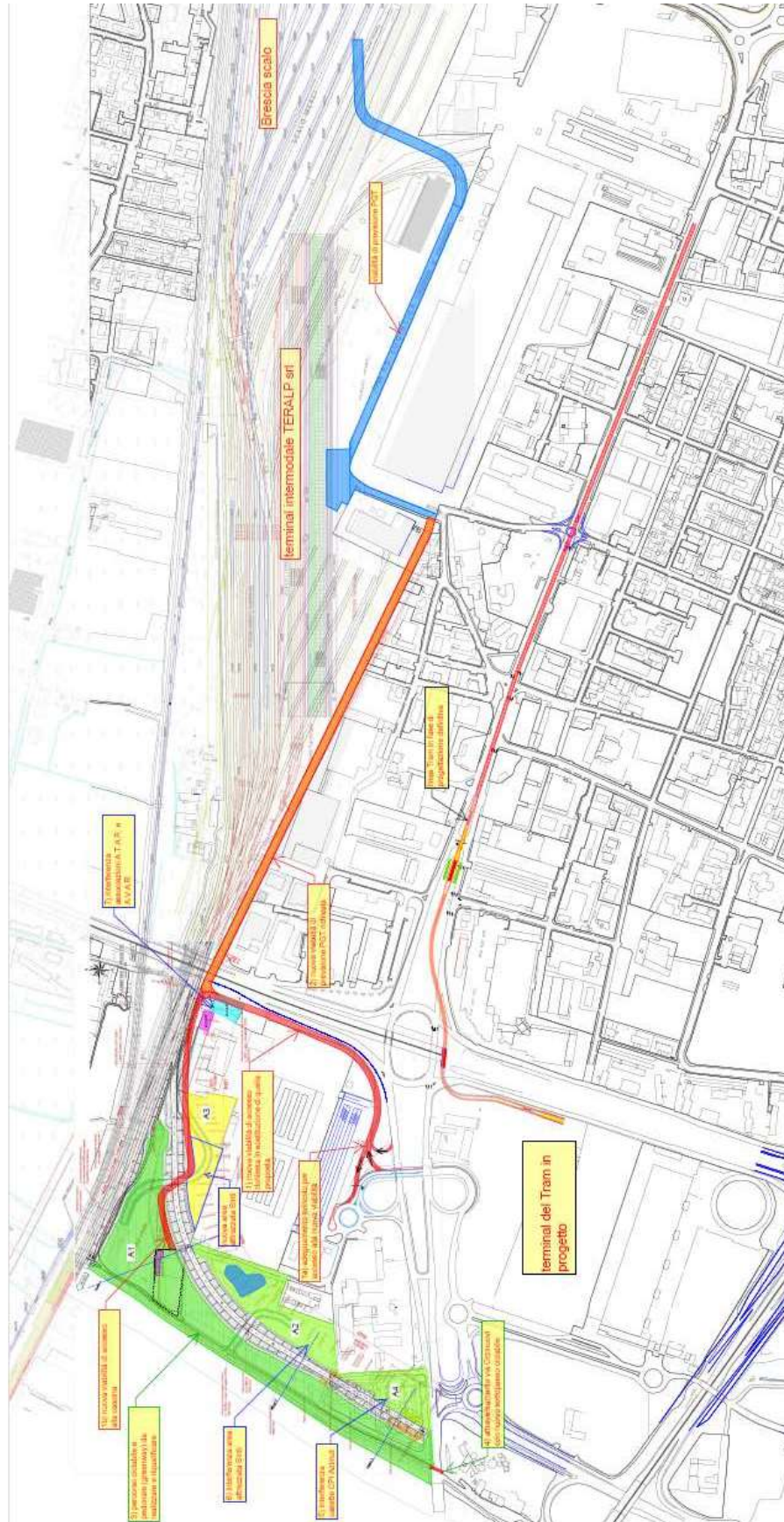
In generale, il potenziamento dello scalo merci, in linea con gli obiettivi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Brescia in quanto mira ad una riduzione del traffico pesante su gomma, con il trasferimento delle merci su ferro, a livello locale genera un incremento notevole del traffico pesante, stimato in circa 150.000 mezzi pesanti/anno (554 mezzi pesanti/giorno, considerando un funzionamento a regime di 265 giorni equivalenti/anno).

L’incremento di traffico con la configurazione viaria attuale andrà interamente a gravare su via Orzinuovi, interferendo con la nuova tranvia, finanziata con D.M. 22 novembre 2021 n. 464 e attualmente in fase di progettazione definitiva, prevista su via Orzinuovi con capolinea in prossimità del vicino polo fieristico.

Tutti gli elementi sopra riportati evidenziano l’importanza non solo di salvaguardare, ma anche di potenziare tale corridoio ecologico e le connessioni ciclabili.

A completamento di quanto illustrato nella premessa vengono esaminate nel dettaglio le osservazioni facendo riferimento alla planimetria master delle osservazioni allegate in modo da identificare con chiarezza le richieste avanzate nel parere.

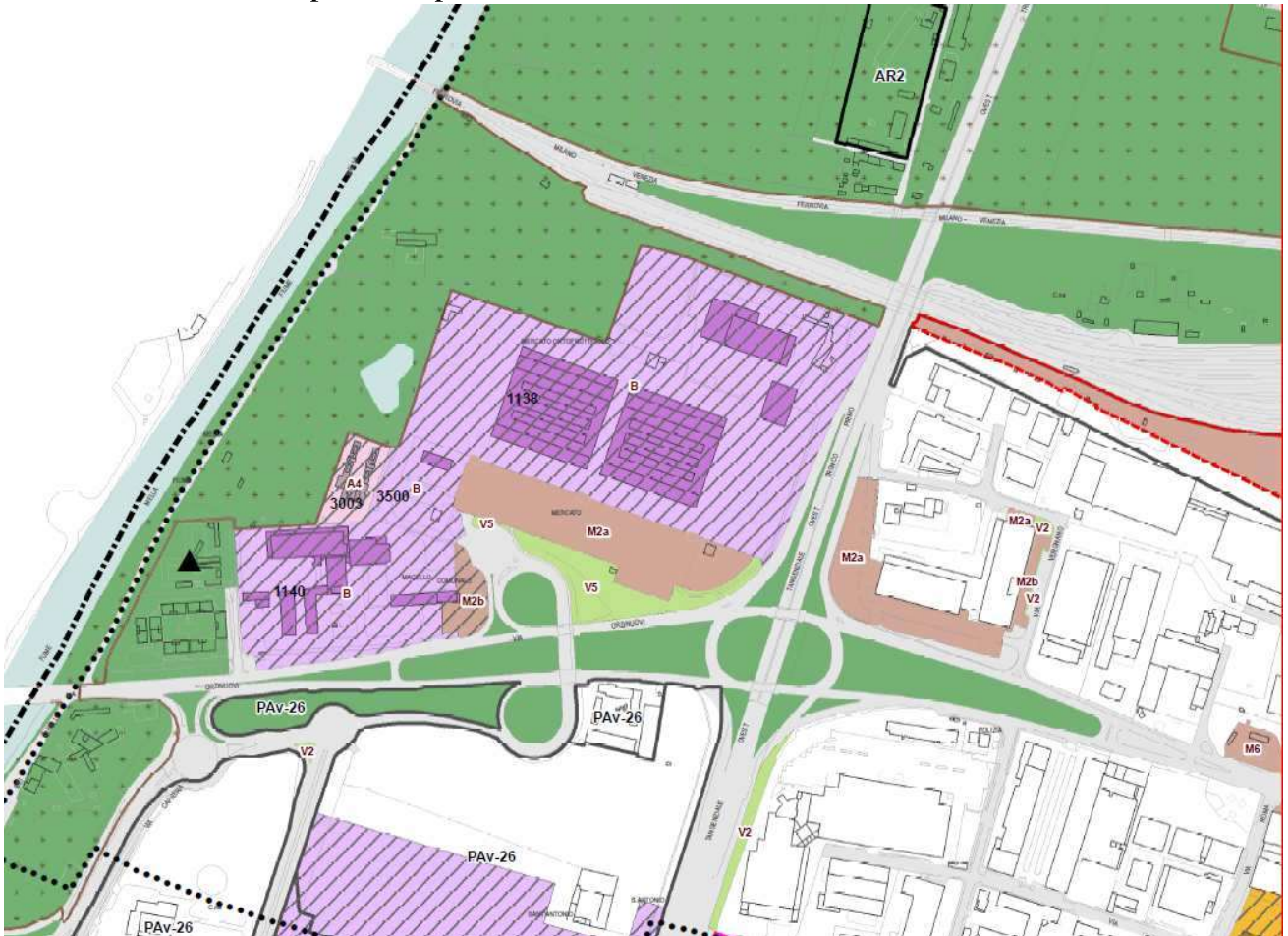
Potenziamento infrastrutturale dello Scalo di Brescia - Osservazioni e richieste di prescrizione
PLANIMETRIA MASTER OSSERVAZIONI







planimetria master

1 ASPETTI URBANISTICI

Il progetto presentato non è conforme al PGT che classifica l'area "Ambito di salvaguardia e mitigazione ambientale art. 85 c) delle NTA, PLIS delle Colline art. 86 delle NTA", in quanto stravolge gli obiettivi di pianificazione e rigenerazione urbana prefigurati lungo l'asta del fiume Mella, generando un significativo consumo di suolo in controtendenza rispetto alle politiche urbanistiche della città.



Ambiti di interesse paesistico ambientale ed ecologico - valenza territoriale

-  Ambito di salvaguardia e mitigazione ambientale (NTA art.85c)
-  PLIS delle Colline (NTA art.86)
-  Estensione PLIS delle Colline (NTA art.86)
-  PLIS delle cave di Buffalora e S.Polo (NTA art.87)

Ambiti della città in trasformazione

- | | | | |
|---|--|--|--|
|  AT | Ambiti di Trasformazione DDP |  PR | Progetti Speciali disciplinati del PdR |
|  PS | Progetti Speciali disciplinati del PdS |  AR | Aree di rinaturalizzazione |
|  PAV | Piani attuativi vigenti | | |

È però di tutta evidenza come tale soluzione, data la natura infrastrutturale della stessa, sia chiamata almeno a dialogare concretamente con le medesime previsioni urbanistiche infrastrutturali dell'immediato contesto.

In relazione alla specificità del tema della mobilità, non ci si può sottrarre dall'evidenziare le necessarie dotazioni urbanizzative che l'intervento in esame deve proporre, con riferimento alla capacità di interconnessione con il sistema della mobilità, chiaramente delineate nella previsione urbanistica della scheda del progetto dell'Ambito di Trasformazione AT-B.2.1 F.S. LOGISTICA.

Tale assunto si fonda sul necessario coordinamento infrastrutturale che la realizzazione del nuovo terminal intermodale denominato "La Piccola" deve trovare con il progetto in esame. Infatti, il terminal insiste su un'area posta all'interno dell'esistente scalo ferroviario, il cui iter autorizzativo è ad uno stadio avanzato. È indubitabile che la realizzazione di tale piattaforma di interscambio merci sarà in grado di irradiare benefici sul sistema produttivo che andrà ben oltre i confini cittadini, tant'è che tali politiche della intermodalità trovano piena espressione negli obiettivi del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti.

Tali presupposti concorrono ad affermare che l'intervento progettato non può esimersi dalla realizzazione dell'asta di innesto al nuovo terminal intermodale, così come rappresentato con colorazione arancione nella planimetria master.

La deroga urbanistica a tale intervento non potrà essere valutata positivamente, al netto delle altre tematiche di dettaglio evidenziate nella presente relazione, in assenza della estensione del progetto definitivo a tale decisivo intervento infrastrutturale, già peraltro disciplinato e quindi conforme al vigente PGT. L'ulteriore efficacia mitigativa degli effetti indotti dall'integrazione proposta è trattata al successivo punto 2) che segue.

2 AREE VERDI – RETICOLO IDRICO MINORE

2.1 Ambiente.

Per quanto concerne l'impatto ambientale ed in particolare la componente atmosfera si fa presente che questo aspetto è stato in sintesi richiamato da RFI nella documentazione prodotta e precisamente:

- Al **capitolo 6.5.3.1 Modifica dei livelli di gas climalteranti del documento Studio di impatto ambientale** relazione generale del marzo 2022 nel procedimento di V.I.A. viene comunicato che *“L'aver espressamente rivolto l'indagine al traffico stradale ha conseguentemente comportato la scelta di individuare, quale ambito spaziale di analisi, la scala locale, ossia quella all'interno della quale rientrano soltanto le emissioni determinate dal traffico veicolare e non quelle dovute alla produzione di energia elettrica, riferibili alla scala quanto meno nazionale.”* Risulta evidente quindi come il proponente valuti un impatto significativo in sede locale anche per quanto concerne la viabilità e le sue emissioni sia in atmosfera sia di rumore.

Sull'argomento RFI chiarisce inoltre che: *“Considerando che il modello di esercizio prevede in fase di progetto un aumento giornaliero di 30 treni merci, divisi equamente tra treni merce con limite di carico di 8 t/metro (categoria D4) e 5 t/metro (categoria A), è stata determinato il carico medio giornaliero trasportato da ciascun treno merce, pari a 2145 t. Ciò ha permesso, quindi, di stimare l'aumento del carico totale giornaliero in fase di progetto, che nello specifico è pari a 64350 t/giorno, per poi calcolare il numero di autocarri equivalenti che verrà sottratto alla strada con l'esercizio del progetto in esame. Tale valore risulta eguale a circa 1950 autocarri/giorno.”*

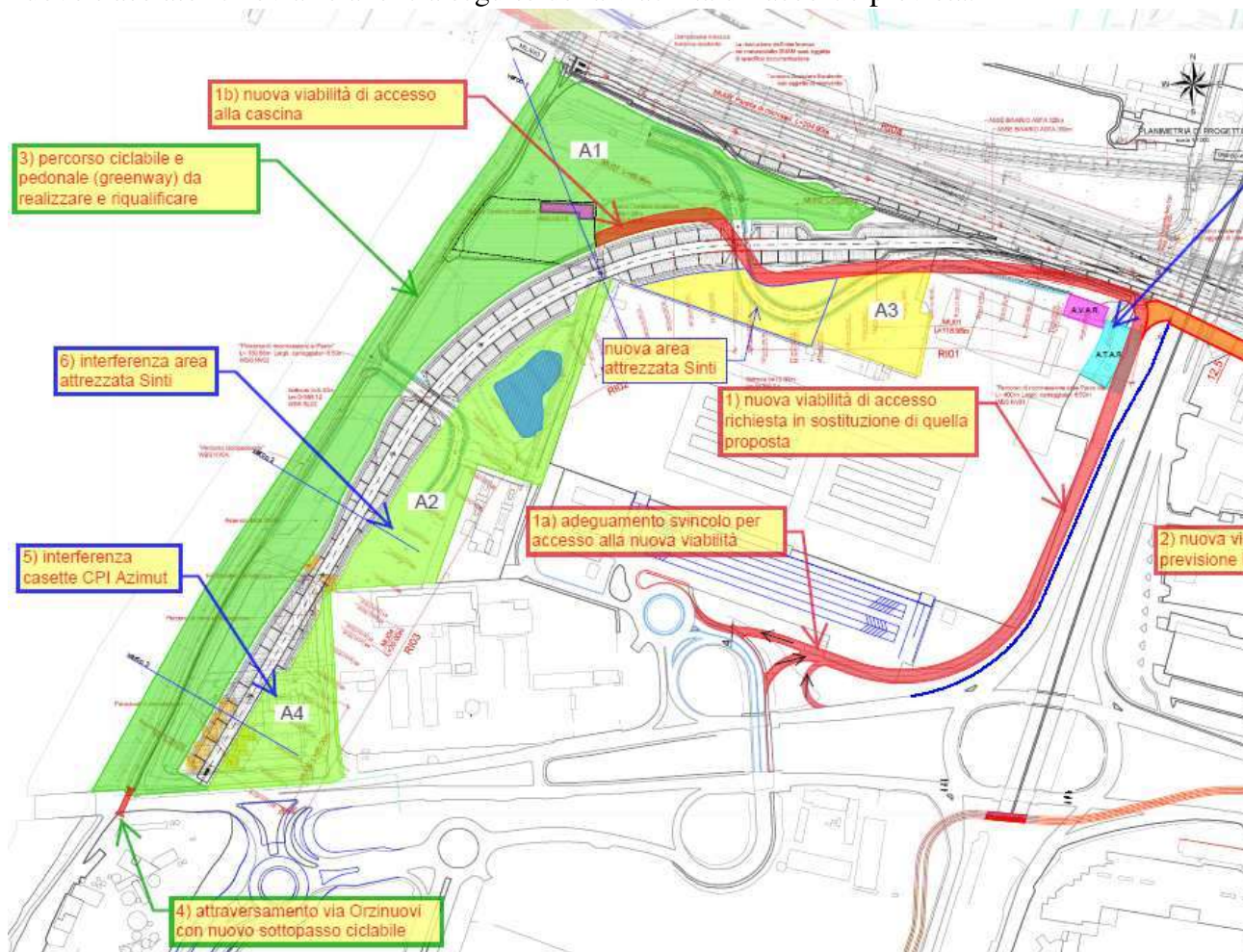
- sempre nell'ambito del procedimento di VIA, RFI nell'agosto 2022 in risposta alle Osservazioni del MITE ha presentato il documento - **Rif.oss. REG 2.2 RFI** - che in merito agli effetti sulla qualità dell'aria dell'attività dello scalo fa presente: *“Inoltre gli interventi di cui trattasi non sono correlati ad un incremento della funzionalità per quanto attiene le attività svolte nello scalo da RFI, ma rappresentano una predisposizione per eventuali potenziamenti nell'ambito del futuro Scalo Intermodale, oggetto di progetti specifici che esulano da quello in analisi.”*

La trattazione svolta da RFI nella documentazione agli atti non consente di valutare in modo preciso il numero di veicoli che transiteranno sulle vie comunali per effetto dell'iniziativa in tema e per effetto anche del nuovo Terminale Intermodale la Piccola, ma certamente mette in evidenza come l'attività futura dello scalo di RFI determinerà un **aumento notevole del traffico sulle vie comunali**.

Questo aspetto è stato considerato nella definizione delle opere **mitigative richieste dalla scrivente Amministrazione** e descritte nel presente documento, in particolare per quanto concerne l'adeguamento della viabilità.

2.2 Consumo di suolo

Il progetto proposto determina una frammentazione delle aree ad ovest e ad est del nuovo tracciato ferroviario anche a seguito della viabilità di raccordo prevista.



estratto planimetria master

Premesso quanto sopra, si richiedono le scelte progettuali di seguito descritte e riportate nella figura di cui sopra:

- **Unitarietà di gestione del reliquato A1** con interventi di forestazione e riqualificazione delle aree vegetate esistenti. Tale area non necessita di accesso carraio ma solo pedonale e ciclopeditoneale e si conferma la realizzazione della sola pista ciclopeditoneale.
- **Unitarietà di gestione dei reliquati A4 ed A2** con interventi di forestazione e riqualificazione delle aree vegetate esistenti e di rinaturalizzazione. In tali aree non si prevede accesso pubblico ma solo interventi manutentivi con accesso da ovest e da sud. I Varchi per la fauna proposti da RFI nei documenti integrativi prodotti nell'agosto 2022 nel procedimento di VIA, assicurano il passaggio e la continuità faunistica tra i reliquati e l'ecosistema del fiume Mella. Si propone di prevedere un passaggio di dimensioni idonee tra il reliquato A4 ed A2. Il contesto umido per quanto confinato risulta protetto e tutelato, diversamente dal progetto depositato. Non è necessaria nessuna viabilità di servizio e pertanto la

strada di progetto non viene realizzata con conseguente riduzione di costi e di consumo di suolo ed a beneficio della naturalità del contesto. Il campo nomadi può trovare una idonea collocazione nel reliquato A3 (in particolare nella porzione ovest retinata) come di seguito descritto.

- **Ottimizzazione del reliquato A3.** Il progetto così come depositato prevede la realizzazione di una strada di raccordo, il cui tracciato impedisce qualsiasi utilizzo funzionale e naturalistico. Tale strada è stata ritenuta necessaria per assicurare l'accesso da via Girelli al Gattile e Canile AVAR e ATAR. Come già anticipato al primo punto si propone la dismissione di quel tratto di via Girelli in quanto l'accesso al Gattile e Canile può essere assicurato sistemando la strada bianca già esistente ad ovest dell'area di intervento, parallela alla tangenziale ovest con accesso dal parcheggio dell'ortomercato. Pertanto si propone quale viabilità di raccordo la sistemazione di questa strada bianca senza ulteriore consumo di suolo, e la sua estensione fino all'osteria 100 con un tracciato il più possibile parallelo all'asta in progetto come da tracciato in linea rossa spostando il viadotto in progetto. Il reliquato a nord tra questo nuovo tracciato e l'asta in progetto rimane nella disponibilità di RFI mentre il reliquato A3 - nella sua porzione ovest retinata - a sud dell'asta in progetto, può accogliere il campo nomadi ridotto nelle dimensioni attuali (per le dimensioni si rimanda al capitolo 3 relativo alla risoluzione delle interferenze con le funzioni sociali insediate nell'area) oltre che un intervento di riqualificazione delle aree vegetali residue.

Si evidenzia che le proposte di cui sopra sono dovute alla minuta conoscenza del territorio e dagli obiettivi ambientali e urbanistici perseguiti negli ultimi 15 anni dal Comune di Brescia, che certamente avrebbero potuto per tempo essere recepiti dai progettisti se il progetto fosse stato preventivamente condiviso con il Comune, come peraltro ribadito nella nota inviata in 23 giugno 2022 prot. n. 198728 a cui non è stato dato seguito.

Tali proposte sono anche state espresse dall'Amministrazione Provinciale con le note inviate nei pareri di competenza, in data 25 marzo 2021 prot. 49272 nel merito del procedimento verifica di assoggettabilità a VIA del progetto e in data 8 giugno 2022 prot. 104916 e 2 settembre 2022 prot. 161354 nel procedimento attuale, ma inespugnabilmente non sono state tenute in considerazione nonostante i benefici complessivi.

2.3 Verde

Si prende atto delle integrazioni del progetto delle opere a verde proposte da RFI nella documentazione prodotta nell'agosto 2022 nel procedimento di VIA, condividendone l'impostazione. Considerate le integrazioni progettuali riportate in risposta all'*oss. MITE 2.3 Ottimizzazione del consumo di suolo*, si evidenzia che il corridoio ecologico lungo il fiume Mella e comprendente la pista ciclopedonale dovrà essere oggetto di interventi di rinverdimento, in primis che mantengano quanto più possibile elementi arborei già maturi presenti, mentre le nuove piantumazioni dovranno essere realizzate con piante in zolla a pronto effetto (circonferenza 16-18). Per quanto attiene le aree a est del tracciato, che avranno più una valenza naturalistica, si raccomanda il mantenimento

ed il potenziamento della fascia ripariale al laghetto. La piantumazione delle fasce e delle macchie potrà essere realizzata anche con l'impiego di postime forestale (alberi/arbusti). Tali aspetti dovranno essere concordati con la progettazione esecutiva.

2.4 Reticolo idrico minore

Si fa riferimento al documento presentato da RFI nell'ambito della VIA e precisamente **Rif. oss.REG 6.4 roggia Fiumicella**. Si prende di quanto risposto e si concorda con l'affermazione che il laghetto presente nel parco costituisce la maggiore naturalità e valenza ecologica del contesto, ma non si concorda con l'affermazione che non è interessato dal progetto. Il laghetto è il “cuore verde” di tutta l'area, e nel progetto originario risulta confinato dall'asta proposta e per quanto mitigato non avrà lo stesso valore naturalistico. La proposta di cui sopra consente invece di collegare il reliquato A4 ed A2 creando quindi un “cuore verde protetto” non fruibile al pubblico ma a disposizione della fauna.

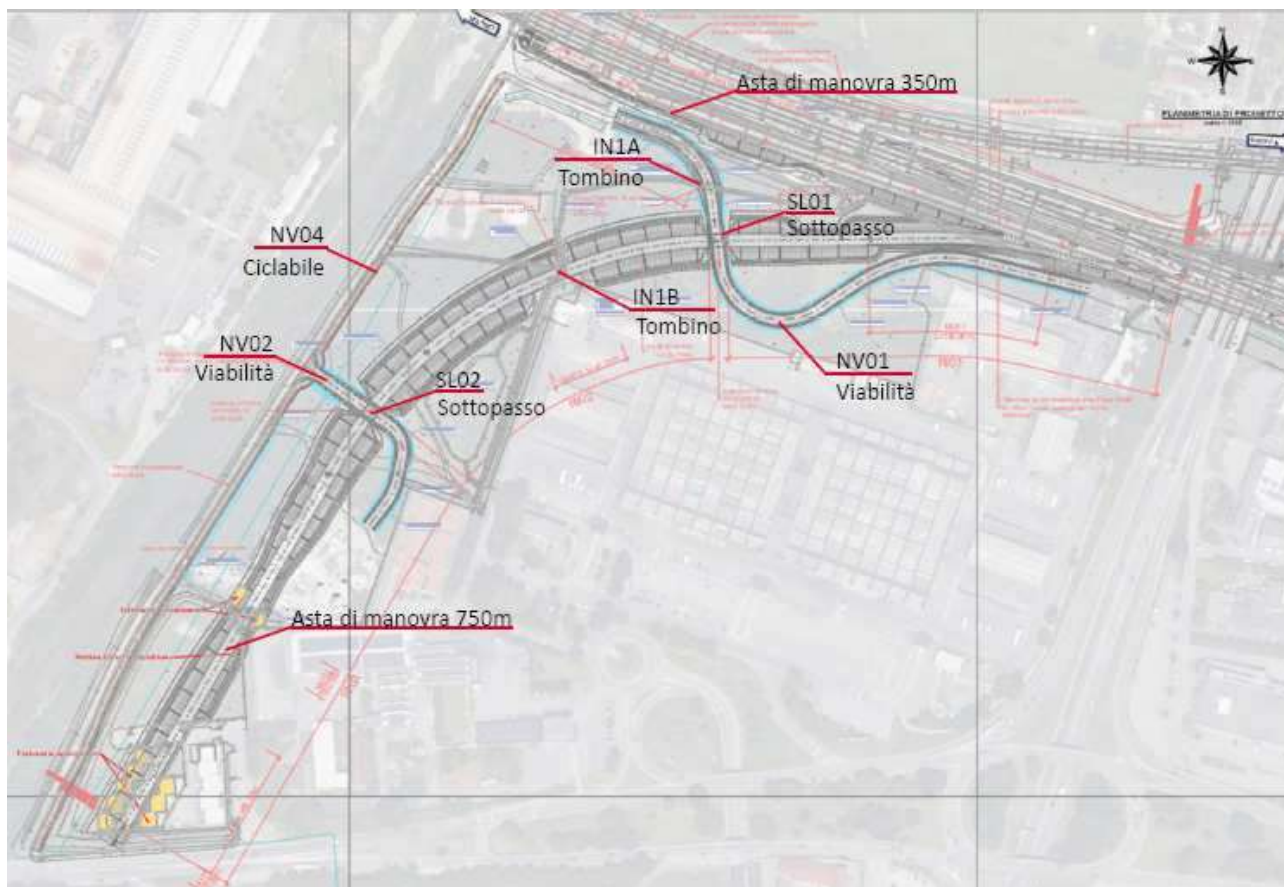
3 VIABILITÀ e MOBILITÀ

3.1 VIABILITÀ DI ACCESSO ALLE FUNZIONI INSEDIATE NELL'AREA OGGETTO D'INTERVENTO

3.1.1 Proposta Progetto Definitivo

Il progetto definitivo prevede di occupare in modo invasivo l'area posta tra l'alveo del fiume Mella, ad ovest, e le aree dell'Ortomercato di Brescia ad est.

Oltre al sedime del rilevato ferroviario il progetto prevede la realizzazione di opere civili principali rappresentate nella immagine sottostante.



In particolare ci si riferisce alla viabilità di accesso alle aree prevista ed identificata nel sistema di opere stradali e sottovia identificati con NV01, NV02, NV04, SL01 e SL02. NV01 e NV02 sono descritte come percorso di riconnessione aree "Parco Mella" necessarie a causa della realizzazione dell'asta di manovra le cui opere necessitano della realizzazione dei due sottovia SL01 e SL02.

La nuova viabilità NV04 invece, di fatto, amplia l'attuale sedime stradale con l'integrazione di un percorso ciclabile oggi esistente in promiscuo con i veicoli a motore.

Il sistema di accessibilità risulta quindi così composto:

- gli interventi NV04, NV01 e SL01 consentono di accedere alla cascina esistente (localizzata nella parte nord-ovest dell'area d'intervento), alle aree occupate dalle associazioni ATAR e AVAR (localizzate nella parte nord-est dell'area d'intervento) oltre che alla zona ponte per gli eventuali esercizi di manutenzione ponte ferroviario di attraversamento del fiume Mella;
- gli interventi NV02 e SL02 consentono di accedere all'area Sinti attrezzata.

3.1.2 Richiesta del Comune di Brescia

La richiesta del Comune di Brescia prevede di modificare la proposta progettuale contenuta nel definitivo come schematizzato in rosso nella planimetria master allegata.

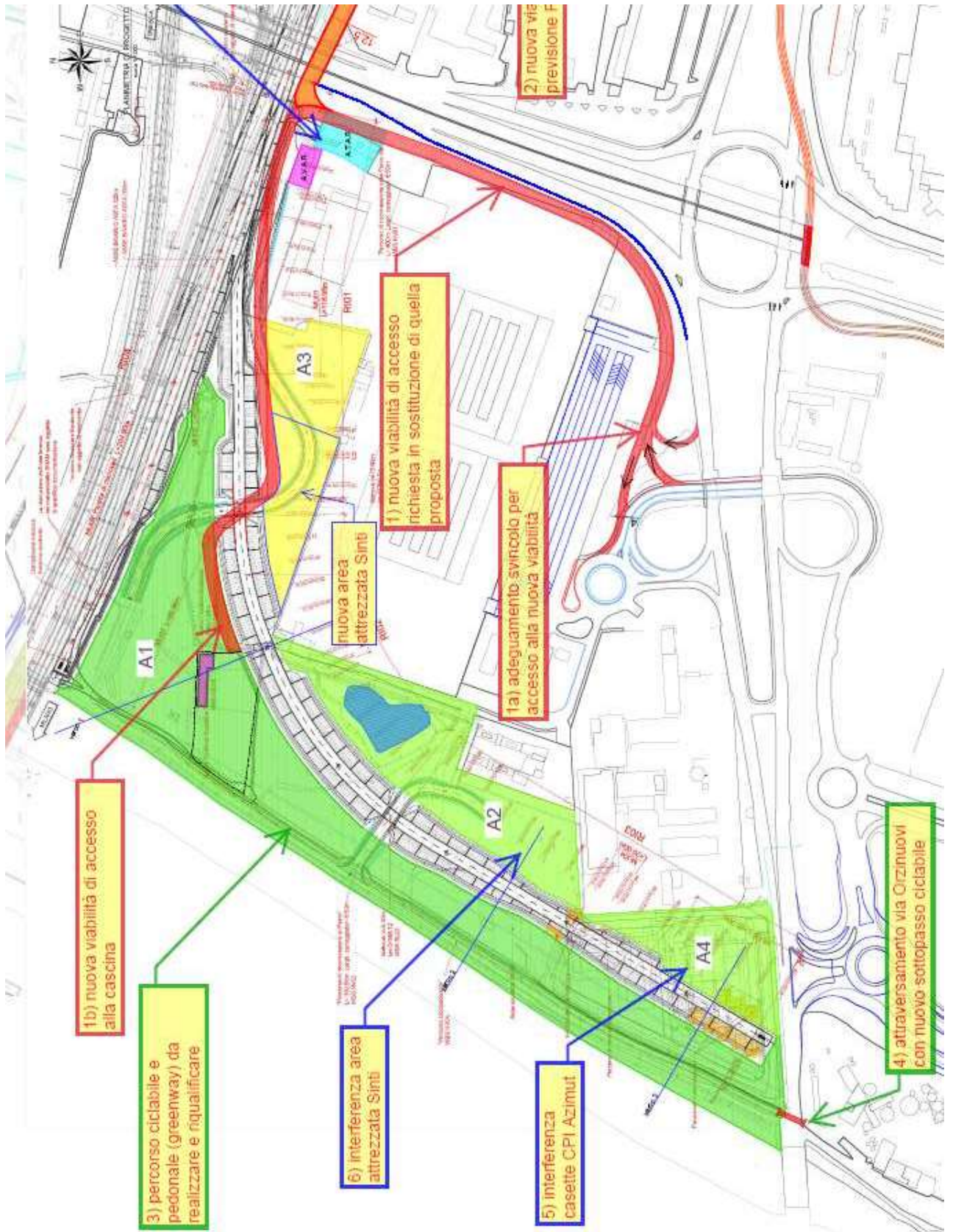
Nello specifico si richiede:

- 1) nuova viabilità posta in lato ovest della Tangenziale;
 - 1a) adeguamento svincolo per l'accesso alla nuova viabilità da via Orzinuovi;
 - 1b) accesso alla cascina.

La proposta consente il raggiungimento e l'accessibilità a tutte le funzioni delle aree e si ritiene migliorativa in quanto:

- comporta un **minor consumo di suolo**, dato che sfrutta maggiormente sedimi stradali esistenti e di minor pregio ambientale, interessando per lo più aree compromesse a lato tangenziale ed al nuovo corpo del rilevato ferroviario;
- consente la **riqualificazione ambientale di aree facenti parte del corridoio ecologico e sensibili** ed identificate con le sigle A1/A2/A4 oltre che la riqualificazione del tratto del 3) percorso ciclabile e pedonale (greenway) con transito in area A1 interclusa al traffico veicolare ordinario (eccetto veicoli autorizzati per le manutenzioni);
- la nuova viabilità proposta si integra ed è in parte **conforme alle previsioni delle aree di trasformazione del PGT** come riporta la scheda tecnica AT-B.2.1 F.S. Logistica ed a quanto anticipato in sede di VIA nel progetto del Terminal Intermodale di Brescia (Terminal Alptransit srl);
- consente di mantenere l'area Sinti attrezzata in zona e precisamente nell'area A3 come verrà in seguito specificato.

L'accessibilità veicolare per esigenze manutentive delle sponde del Mella e dei sui rilevati arginali, oltre che all'infrastruttura ferroviaria, potrà essere garantita lungo l'itinerario ciclopedonale, come già oggi avviene in molti tratti della greenway esistente lungo il fiume Mella. A tale scopo, la progettazione del nuovo tratto di percorso ciclabile e pedonale dovrà tener conto di tale esigenza.



estratto planimetria master - interventi sulla viabilità di accesso 1) - 1a) - 1b)

3.2 VIABILITÀ DI PREVISIONE – intervento di mitigazione degli effetti negativi indotti localmente dal potenziamento dello scalo merci

Il progetto di potenziamento dello scalo merci si inserisce in un contesto urbano con elevati flussi di traffico su una rete congestionata nelle fasce orarie di punta del mattino e della sera.

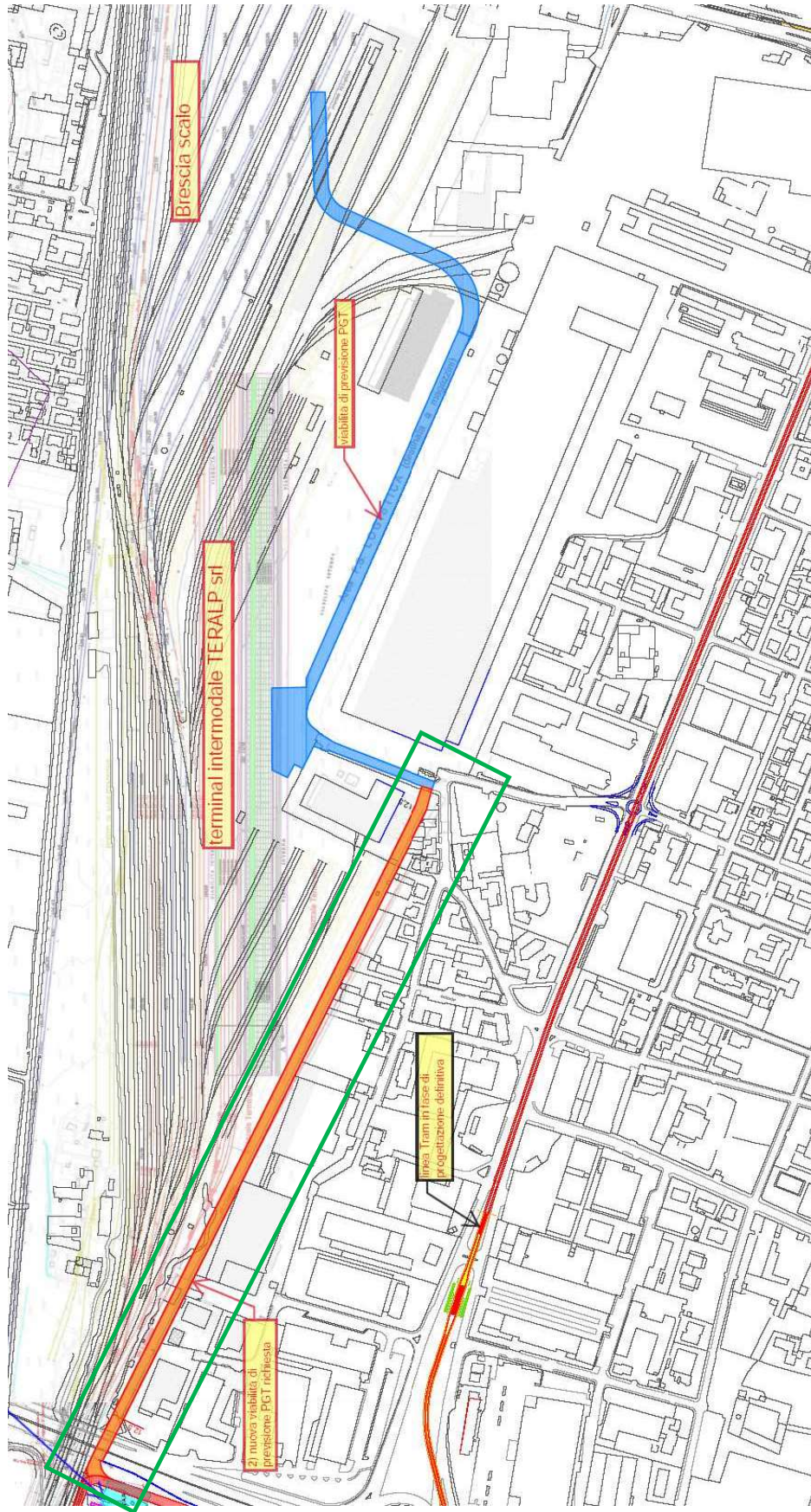
Il potenziamento dello scalo merci è in linea con gli obiettivi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Brescia in quanto mira ad una riduzione del traffico pesante su gomma con il trasferimento delle merci su ferro. Questo avviene a scala sovracomunale, ma a livello locale il potenziamento genererà un incremento notevole del traffico pesante, stimato in circa 150.000 mezzi pesanti/anno (554 mezzi pesanti/giorno, considerando un funzionamento a regime di 265 giorni equivalenti/anno)¹ solo per la componente generata dal terminal intermodale Teralp. È ragionevole attendersi un ulteriore incremento del traffico pesante generato anche dalla restante parte dello scalo.

La mitigazione degli effetti negativi sul traffico locale sarà solo in parte compensata dagli interventi previsti sulla viabilità nell'ambito dell'intervento di realizzazione del nuovo terminal intermodale Teralp. Questo è dovuto anche al fatto che tali interventi, concordati nel 2018 e oggetto di prossima convenzione tra Comune e Terminal Alptransit S.r.l. nell'ambito del permesso di costruire convenzionato per la realizzazione del terminal, non considerano la realizzazione della nuova linea tranviaria su via Orzinuovi, prevista nel PUMS di Brescia e che è stata pressoché integralmente finanziata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili con il decreto 22 novembre 2021 n. 464².

Il traffico generato dal potenziamento dello scalo, in aggiunta a quello del terminal Teralp, richiede i dovuti e necessari interventi di mitigazione che l'Amministrazione identifica con la realizzazione della nuova viabilità di accesso allo scalo merci identificata in colore arancione nella planimetria master (intervento 2).

¹ Paragrafo 6.4.2. Stima traffico indotto – anno 2030 – Terminal Intermodale Brescia - Studio di impatto ambientale volume 3 – allegato 1 – Componente traffico e viabilità.

² Decreto Ministeriale n. 464 del 22 novembre 2021 – Piano di riparto delle risorse di cui all'Avviso n. 2 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la presentazione di istanze per l'accesso alle risorse per il trasporto rapido di massa - a valere sul fondo istituito dall'art. 1, comma 95, della legge 30.12.2018 n. 145 - pubblicato il 16 maggio 2019.



estratto planimetria master – nuova viabilità di accesso allo scalo merci

Questa viabilità consente di evitare interferenze tra la nuova linea tranviaria di via Orzinuovi ed il consistente traffico pesante indotto dal potenziamento dello scalo merci che può utilizzare una viabilità dedicata.

La nuova viabilità di mitigazione comporta la realizzazione di un ponte per il superamento della Tangenziale ovest e di via Vergnano oltre che la realizzazione della strada di collegamento fino a via Varese/Chiesanuova.

La nuova viabilità richiesta è conforme agli strumenti urbanistici e schematizzati nella scheda AT-B.2.1 F.S. Logistica. Le aree necessarie alla realizzazione dell'opera sono in parte nella disponibilità del Comune ed in parte lo potranno essere a seguito di cessione da parte di Mercitalia Logistics S.p.A. secondo modalità già concordate nell'ambito del protocollo d'intesa sottoscritto nel mese di Settembre 2022³.



Interferenza tra flussi veicolari indotti dallo scalo merci di Brescia e la nuova linea tramviaria secondo il progetto definitivo

³ Protocollo d'intesa tra il Comune di Brescia, Mercitalia Logistics S.p.A. e Terminal Alptransit S.r.l. "Per la realizzazione di pere pubbliche finalizzate alla mitigazione e compensazione degli effetti indotti dal nuovo terminale intermodale e per opere a scomputo degli oneri di urbanizzazione del piano attuativo previsto nell'ambito di trasformazione "AT-B-2.1 FS LOGISTICA".



Separazione tra flussi veicolari indotti dallo scalo merci e la nuova linea tranviaria con l'opera di mitigazione richiesta

3.3 3) PERCORSO CICLABILE

La proposta di modifica della viabilità specificata al punto 1 consente di sfruttare l'ampia area A1, non accessibile a mezzi a motorizzati, con un mirato intervento di riqualificazione dell'area ed al potenziamento e riqualificazione del percorso ciclabile del Mella, anche al fine di assolvere il ruolo di Greenway attribuitole dagli strumenti di pianificazione sovralocale e locale nel contesto del corridoio ecologico del Fiume Mella e del Plis delle Colline esteso al Mella

Questo percorso rivestirà una nuova rilevanza con la realizzazione del collegamento ciclabile con la zona industriale di Brescia e con il Comune di Roncadelle attraverso il ponte sul Mella – interventi in fase di progettazione a cura e spese del Comune di Brescia – oltre che con la realizzazione in zona Fiera del terminal della nuova linea Tramviaria di Brescia.

Tale richiesta è coerente con quanto richiesto dalla Provincia di Brescia in fase di procedura di verifica di assoggettabilità a VIA nel marzo del 2021 (MATTM PG n.40729 del 20 aprile 2021) e ribadito in sede di VIA nel mese di settembre 2022 e di cui si riporta estratto.

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



Tavola di proposta di riassetto ciclopedonale e viario della Provincia di Brescia

3.4 4) ATTRAVERSAMENTO VIA ORZINUOVI

A completamento ed integrazione del punto precedente, al fine di garantire all'itinerario ciclabile e pedonale il ruolo di Greenway nel contesto del corridoio ecologico del Fiume Mella e del Plis delle Colline esteso al Mella, riveste particolare importanza il superamento della "barriera" costituita da via Orzinuovi.

Si richiede di realizzare un sottopasso ciclo-pedonale di via Orzinuovi sfruttando anche le depressioni del terreno naturale poste a nord e sud della via.

4 RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE CON LE FUNZIONI SOCIALI INSEDIATE NELL'AREA

L'intervento progettuale di RFI interviene su un'area ove vi sono una serie di funzioni sociali consolidate da anni:

1. *Il Villaggio Solidale* - 8 casette interessate direttamente dal rilevato ferroviario
2. *La Comunità per minori* - 5 casette (interessate dal cantiere) che formano una struttura comunitaria residenziale per minori, anche a seguito di misure penali, in accordo con il Ministero della Giustizia, articolazione locale del Centro di Giustizia Minorile con cui è stipulato apposito protocollo;
3. *Area Sinti attrezzata*.

Si illustreranno di seguito le modalità con cui devono essere garantite le funzioni. Segue una relazione di carattere sociale, progettuale e di dimensionamento degli spazi.

Resta inteso che gli edifici dovranno essere realizzati con tutte le caratteristiche e requisiti normativi vigenti, per quanto pertinenti con i diversi interventi, a titolo esemplificativo: agibilità, dichiarazioni protezione antisismica, antincendio, acustica, sicurezza elettrica e continuità elettrica per impianti elettrici, impianti di protezione contro le scariche atmosferiche e impianti di terra; qualora non ci fosse un solo piano, ma anche ammezzato o altro, sarà necessario prevedere impianti di sollevamento conformi ed idonei per eliminazione delle barriere architettoniche; oltre agli impianti idrotermosanitari e di distribuzione del gas, sarà necessario impianto ad hoc per prevenzione Legionella e impianti di trattamento dell'aria.

1) Il Villaggio Solidale

Situazione attuale

Le 8 casette sono oggi affidate in gestione ad un raggruppamento temporaneo di imprese cooperative sociali, nell'ambito della co-progettazione dei servizi a favore della grave marginalità.

I destinatari sono persone adulte, e nuclei familiari, se straniere in regola coi titoli di soggiorno, temporaneamente senza dimora in condizioni di autosufficienza e inserite in un percorso di autonomia ed emancipazione, in carico al servizio sociale comunale o ai servizi specialistici e da questi ultimi segnalati. La finalità che si intende perseguire, attraverso la gestione del servizio, è quella di restituire autonomia e benessere alle persone in situazione o a rischio di marginalità.

La proposta socio-educativa del servizio si basa su di un approccio flessibile, gli spazi sono organizzati in maniera altrettanto flessibile per poter ospitare sia persone singole in convivenza sia nuclei familiari. Le necessità di situazione alloggiativa protetta sono in costante crescita, maggiormente accentuata dalla situazione pandemica e i bisogni e le situazioni emergenziali e sociali mutano in continuazione anche a causa di flussi migratori importanti.

Oggi le casette hanno una superficie complessiva di circa 800mq oltre agli spazi comuni in condivisione (accessi, vialetto, zone verdi).

Nuovo scenario in due step

In un contesto mutevole e nell'ottica di una risposta alle necessità abitative temporanee che sia flessibile ed efficace, di fronte alla mutevolezza dei bisogni e degli scenari sociali, si conferma innanzitutto la necessità di dare continuità alle forme di accoglienza ora garantite nell'area interessata dall'intervento di RFI. È pertanto necessario realizzare una struttura alternativa che preveda la possibilità di adattare facilmente la stessa alle richieste e alle emergenze che si verificano, ed intervenire in manutenzione straordinaria su edificio già esistente.

a) Sulla scorta di recenti esperienze, la struttura, con una capienza di almeno 20 posti.

Posti per adulti soli:

CUCINA ABITABILE	13,00 mq ogni 10 persone
SOGGIORNO	36,00 mq ogni 10 persone
CAMERA DA LETTO SINGOLA	9,00 mq
CAMERA DA LETTO DOPPIA	12,00 mq
SERVIZIO IGIENICO	4,50 mq ogni 2 persone

Come già detto i bisogni sono flessibili e pertanto la struttura dovrà avere una modularità tale da consentire anche l'accoglienza di nuclei familiari (come oggi avviene in via Orzinuovi), con le seguenti caratteristiche minime:

CUCINA ABITABILE	13,00 mq
-------------------------	----------

SOGGIORNO	22,00 mq
CAMERA DA LETTO MATRIMONIALE	14,00 mq
CAMERA DA LETTO DOPPIA	12,00 mq
2 SERVIZI IGIENICI	4,50 mq + 4,50 mq

Si ipotizza anche un modulo per convivenze tra adulti con le seguenti caratteristiche minime (stima per 6 persone):

CUCINA ABITABILE	25,00 mq
SOGGIORNO	50,00 mq
CAMERA DA LETTO SINGOLA	9,00 mq
SERVIZIO IGIENICO	4,50 mq ogni 2/4 persone
SERVIZIO IGIENICO DI SERVIZIO	3,00 mq

Gli spazi per le famiglie dovranno avere una modularità che ne consente anche l'utilizzo per soggetti adulti.

La struttura andrà arredata e attrezzata.

Insediamiento

L'ipotesi di cui sopra si potrebbe inserire nel contesto di via Corridoni, ove già oggi sono presenti servizi di questo tipo, e dove si sta sviluppando una progettualità sui fondi PNRR per realizzare un nuovo intervento progettuale.

Si realizzerebbero due nuove strutture (al posto delle due attuali ormai desuete, essendo prefabbricati degli anni '90).

Si porrà necessaria l'attenzione al coordinamento dei due interventi che, a quanto si apprende dalle tempistiche del progetto RFI, raffrontate col cronoprogramma del progetto sul PNRR, non coincidono.

b) Parte degli utenti oggi inseriti nel Villaggio Solidale potrebbero essere spostati nel Centro Chizzolini di viale Duca degli Abruzzi n. 60. La struttura comunale necessita però di importanti interventi di manutenzione straordinaria sia edile che impiantistica.

2) La Comunità per minori

Situazione attuale e nuovo scenario

Le 5 casette costituiscono oggi due comunità per minori che, quindi, dovranno essere nuovamente edificate: una per il pronto intervento e una per la parte protetta, oltre a laboratori e spazi esterni che ne supportino l'attività.

La complessità della struttura è legata alle due parti che vi convivono e che devono essere separate anche strutturalmente, oltre ad avere i requisiti necessari all'autorizzazione al funzionamento strutturali per Comunità Educative.

Per quanto riguarda gli spazi, entrambe le strutture dovranno avere:

- cucina attrezzata con relativi elettrodomestici ed induzione;
- sala spazio soggiorno/pranzo;
- sala attività studio/ricreativa;
- camere al massimo da due letti per gli utenti, con relativo bagno (superficie minima mq 4 se di un solo vano con vasca/doccia, lavabo, bidet, vaso) per un totale di 10 posti letto per la struttura Azimut e di 5 per la struttura Azimut 2.0, un bagno per struttura dovrà essere adatto ad accogliere disabili;
- una camera per personale con relativo bagno (superficie minima mq 4 se di un solo vano con vasca/doccia, lavabo, bidet, vaso);
- un ufficio educativo;
- disimpegno e lavanderia;
- sala colloqui;
- dispensa/ripostiglio;
- ampio cortile per attività sportiva e giardino di competenza

Per quanto riguarda la CPI Azimut, questi sono attualmente gli spazi dedicati:

- sala tv 25,50 mq;
- sala da pranzo 25,50 mq (troppa piccola rispetto ai numeri di accoglienza);
- cucina 9,40 mq;
- dispensa ripostiglio 14,20 mq;
- ufficio operatori 15 mq;
- bagno disabili 8,40 mq;
- locale studio 14,20 mq;
- soggiorno 25,20 mq;
- camera operatore 9,40 mq;
- camera utenti 2 posti letto 14,20 mq;
- camera utenti 2 posti letto 14,20 mq;
- camera utenti 1 posto letto 10,75 mq;
- bagni utenti 8,40 mq/cadauno;
- disimpegno 3,45 mq;
- lavanderia 8 mq;
- camera utenti 2 posti letto 14,20 mq;
- camera utenti 2 posti letto 14,74 mq;
- camera utenti 1 posto letto 10,75 mq;
- bagno operatori 8,40 mq;
- sala colloqui 14,20 mq;
- ampio cortile e giardino di pertinenza con gazebo e ping pong in muratura.

Rispetto alla CE Azimut 2.0, la struttura è ad oggi suddivisa in due parti:

1) una protetta, che è composta da:

- sala da pranzo/soggiorno 25,5 mq;
- ambulatorio/infermeria per visite medicina penitenziaria 9,40 mq;
- ufficio operatori 10,75 mq;
- bagno utenti protetto (indicazione Ministero di Giustizia) 8,4 mq;
- camera operatore 10,75 mq;
- bagno operatore 8,4 mq;
- camera utenti 2 posti letto protetta con letti ancorati al pavimento e altre misure di sicurezza indicazione ministero giustizia, tra cui porte blindate, inferriate, lampade schermate 14,20 mq;
- camera utenti 2 posti letto protetta con letti ancorati al pavimento e altre misure di sicurezza indicazione ministero giustizia tra cui porte blindate, inferriate, lampade schermate 14,20 mq;
- sala udienze per tribunale 14,20 mq;

2) una non protetta, separata sia dalla parte protetta sia dalla CPI Azimut, costituita da:

- camera utenti 2 posti letto 14,20 mq;
- bagno utenti attrezzato disabili 8,4 mq;
- cucina e dispensa 20 mq;
- locale studio e soggiorno 14,20 mq;
- sala colloqui 9,40 mq;
- ampio cortile e giardino di pertinenza con gazebo e ping pong in muratura

A servizio dell'intera struttura ci sono poi ad oggi spazi destinati a laboratori (interni 25,50 mq ed in serra 50 mq), piccola palestra da 8 posti (che nella struttura da ricostruire andranno suddivisi in 2 spazi per attrezzi e corpo libero da 20 mq l'uno), magazzino 10,75 mq.

L'intera area in cui sono strutturati CPI e CPI 2.0 è esternamente delimitata da una serie di pannelli colorati, che oltre a definirne i confini permettono di tutelare i minori ospiti della struttura e di limitarne gli allontanamenti non autorizzati: anche la futura area dovrà avere tale delimitazione.

Fondamentale sarà inoltre la presenza di uno spazio esterno, in cui poter strutturare delle attività sportive e ludiche di gruppo, in cui i ragazzi insieme agli educatori potranno giocare a calcio o a basket, in cui potranno trascorrere il tempo libero, in un contesto che sia comunque protetto e adeguato.

Lo spazio esterno dovrà avere uno spazio verde, in cui poter coltivare con i ragazzi un piccolo orto, e uno spazio coperto, che abbia la forma di un grande gazebo o di una veranda, che possa prestarsi alla condivisione di cibi nelle giornate estive, con un'area adeguata in cui poter fare delle grigliate insieme, per circa 16 persone.

Come oggi, la struttura dovrà avere due ingressi separati per gli ambienti destinati alla CPI e per quelli destinati all'area protetta, collegata comunque anche internamente agli ambienti comunitari, in modo da permettere agli educatori l'accesso diretto tutte le volte che ciò si rendesse necessario.

La parte della struttura ad uso del CPI, ripensata, necessiterà di ambienti spaziosi e luminosi:

- una sala da pranzo grande, in cui potranno condividere i pasti 16 persone;
- una cucina spaziosa, adatta alla preparazione di pasti per 16/20 persone e ad attività laboratoriali insieme ai ragazzi;
- una sala giochi grande, con almeno lo spazio per un calciobalilla, un ping pong e un tavolo grande per praticare giochi di società o di altro tipo;
- una stanza studio per i ragazzi, con lo spazio adeguato ad accogliere diverse postazioni pc;
- una stanza adeguata a svolgere dei laboratori musicali, in cui accompagnare i ragazzi nel registrare dei pezzi musicali lavorando in piccoli gruppi;
- una palestra, in cui possano stare contemporaneamente fino a 8 persone, meglio se composta da almeno due stanze: una stanza per gli attrezzi e una per svolgere attività a corpo libero;
- una stanza morbida con sacco da boxe in cui quindi poter accompagnare i minori in situazioni particolari di crisi emotive o che necessitano di uno spazio in cui sfogare le proprie emozioni;
- almeno due stanze grandi per gestire un laboratorio occupazionale (una in cui lavorare in gruppo con almeno 8 persone e l'altra da utilizzare come magazzino per il materiale del laboratorio stesso);
- una stanza adibita a laboratorio di falegnameria;
- una stanza da usare come magazzino in cui depositare i materiali da lavoro, che necessitano di essere tenuti chiusi e in sicurezza;
- una stanza utilizzata come deposito in cui riporre oggetti vari nei cambi stagione, come piumoni, coperte, valigie e oggetti personali dei minori ospiti, che necessitano di essere messi in luogo sicuro;
- una stanza grande in cui poter svolgere altre attività di gruppo, come laboratori artistici o attività manuali di vario tipo;
- una dispensa, in cui immagazzinare solo generi alimentari;
- una stanza adibita a contenere tutti i prodotti relativi alla pulizia della casa;
- almeno due uffici con relative postazioni pc;
- nove stanze da letto con spazio adeguato ad ospitare due persone e i relativi guardaroba ad uso personale;
- una stanza adibita a lavanderia, con spazi adeguati a lavatrici, asciugatrici e spazi in cui stendere il bucato;
- almeno cinque bagni da destinare ai minori e uno ad uso del personale educativo;
- almeno una sala TV grande in cui ci possano stare 3 divani da 4 posti, in cui minori ed educatori possano quindi trascorrere il tempo libero a disposizione o attività educative e di gruppo che prevedano la trasmissione di contenuti video;
- una sala per i colloqui con le famiglie;
- una stanza per gli incontri con le psicologhe, gli avvocati, le assistenti sociale, etc.
- una sala riunioni che possa accogliere un gruppo di almeno 12 persone, in cui l'equipe educativa possa incontrarsi per confrontarsi e strutturare il lavoro educativo;
- una stanza da organizzare come archivio;
- una stanza da adibire ad infermeria.

Gli ambienti da destinare all'area protetta della struttura, come già detto, necessiteranno di avere una doppia modalità d'accesso: una dall'esterno e una dall'interno della struttura stessa. Si tratterà quindi di locali separati, ma al tempo stesso comunicanti.

Dall'esterno sarebbe preferibile accedere passando per una piccola zona intermedia, con relative porte, che preceda l'ingresso nell'area protetta, garantendo una maggior sicurezza.

Gli ambienti da destinare all'area protetta, come quelli attuali, dovranno essere strutturati in maniera analoga alle strutture di contenimento (non possono essere presenti mobili e oggetti pericolosi e sono presenti inferriate a tutte le finestre), oltre a rispettare le indicazioni che ci daranno gli organi competenti del Ministero della Giustizia.

Si dovranno comprendere:

- un salone spazioso da arredare a zona giorno, con tavolo, sedie, divani e tv, in cui quindi i minori accolti possano trascorrere la giornata;
- due camere di sicurezza doppie con relativa porta blindata, letti inchiodati al terreno, luci, caloriferi protetti da gabbie di sicurezza e comandi di accensione luce posti esternamente;
- un ufficio con postazione pc;
- un'infermeria/ambulatorio per cui bisognerà rispettare e applicare le indicazioni di ATS e/o ASST;
- un bagno per i minori e uno per il personale educativo;
- una camera per gli educatori;
- uno spazio esterno con recinzione alta per garantire una maggiore sicurezza in caso di tentativi di fuga dei minori in stato di fermo/arresto.

Gli ulteriori spazi per l'autorizzazione al funzionamento dell'area protetta, oltre ad essere collegati alla CPI e separati dalla parte protetta, dovranno comprendere almeno:

- una camera utenti da due posti letto
- un bagno utenti attrezzato disabili
- cucina e dispensa
- locale studio e soggiorno
- sala colloqui
- ampio cortile e giardino di pertinenza

La struttura dovrà rispettare la normativa vigente e in particolare essere concepita anche per utenti con difficoltà motorie e quindi nel rispetto della L. 13/89 e DM 236/89 e ss.mm.ii. con il criterio dell'accessibilità.

Insediamiento della Comunità per minori

In accordo con l'Amministrazione comunale andrà individuata un'area che tenga conto delle esigenze di protezione sopra segnalate.

Non si riscontrano particolari criticità nella vicinanza, purché non strettamente prossima, a luoghi residenziali.

3) Area Sinti

Situazione attuale

Nell'insediamento in via Orzinuovi risiedono attualmente circa 80 persone che vivono in roulotte e case mobili. Le famiglie sono 14. L'insediamento è dotato di un blocco di servizi igienici ad uso comune.

Scenario futuro

Trattasi di organizzare un'area ben definita e delimitata attrezzandola come area di "campeggio", prevedendo tuttavia che le utenze relative alle singole piazzole abbiano contatori individuali.

Sono necessari innanzi tutto: allacciamento idrico, fognatura, elettrico, nonché un'illuminazione pubblica di base.

Dovrebbe essere realizzato un campo attrezzato con 14 piazzole ben delimitate aventi ciascuna una dimensione che si può ipotizzare da un minimo di 80 a un massimo di 160 mq (vi sono nuclei che hanno più di una roulotte e/o una casa mobile). Per razionalizzare potrebbero esserci piazzole da 80 mq e piazzole da 160 mq, in un numero da definirsi per ogni tipologia sulla base anche delle ultime fuoriuscite dal campo che sono attualmente in corso. Ogni piazzola deve avere accanto un'area più piccola di servizio dove porre i singoli contatori dell'acqua ed elettrico, in modo che ciascun occupante possa attivare le relative utenze. Deve essere presente lo scarico fognario. Tale area di servizio, o in ogni caso la piazzola, deve essere dotata di bagni singoli prefabbricati e di allacci per la lavatrice e per gli scarichi in generale.

Il campo dovrà essere servito da vialetti per l'accesso alle piazzole ed avere opportuno ombreggiamento. L'intera area deve essere opportunamente recintata e delimitata in modo da evitare ingressi abusivi, consentire un monitoraggio del campo, e prevedere anche un parcheggio per le autovetture, secondo lo standard previsto per 14 famiglie "allargate", nonché un'area dedicata e delimitata per la raccolta dei rifiuti.

Dovrà essere previsto, sempre all'interno dell'area cintata, uno spazio "multifunzionale" (o un'area dove spostare l'attuale prefabbricato) da adibire alle attività di socializzazione, educative e ricreative proposte dal Comune in particolare per i minori presenti nel campo (doposcuola e simili) e alle attività di culto promosse dagli utenti stessi del campo.

Potrà essere valutato, sebbene di problematica gestione, un eventuale piccolo blocco bagni/lavanderia "pubblico" come standard minimo da campeggio e in quanto ora esistente.

Insedimento Area Sinti

Si ritiene idonea la localizzazione del campo nella porzione ovest dell'area A3, individuata nella planimetria master.

Le fasi di cantierizzazione dovranno essere opportunamente organizzate per consentire il trasferimento delle famiglie insediate dall'attuale area alla futura area, senza trasferimenti temporanei in aree esterne all'ambito d'intervento.

5 ASPETTI METODOLOGICI PER LA PROGETTAZIONE ESECUTIVA

Al fine di assicurare un proficuo recepimento delle prescrizioni richieste nel progetto definitivo, oltre che nella fase successive di passaggio al progetto esecutivo, al fine di garantire la sostenibilità e funzionalità dell'intervento, si auspica un'interlocuzione con gli uffici comunali di Brescia secondo modalità già proficuamente adottate per il progetto di quadruplicamento est in uscita da Brescia della Linea ferroviaria AV/AC Torino-Venezia.

6 ALLEGATI

- Planimetria master osservazioni

Potenziamento infrastrutturale dello Scalo di Brescia - Osservazioni e richieste di prescrizione

PLANIMETRIA MASTER OSSERVAZIONI

