

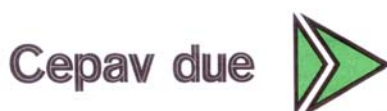
COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



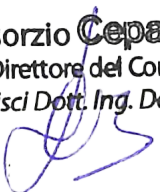
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01

LINEA A.V. /A.C. TORINO – VENEZIA Tratta MILANO – VERONA
Lotto funzionale Brescia-Verona

PROGETTO ESECUTIVO

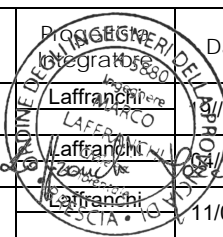
RELAZIONE AMBIENTALE PER LE OPERE IN VARIANTE AI SENSI DELLA PROCEDURA DEL DLGS 163/2006, ART. 169, COMMI 3 E 5

1/24 **VOLUME 01: IDENTIFICAZIONE E DESCRIZIONE DELLA VARIANTE M56**

GENERAL CONTRACTOR	DIRETTORE LAVORI
Consorzio Cepav due Data: _____	Consorzio Cepav due Il Direttore del Consorzio (Iurisci Dott. Ing. Desiderio)  Data: _____

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENIE	TIPO DOC	OPERA/DISCIPLINA	PROGR	REV
I N O R	1 1	E	E 2	R G	I M 0 0 0 0	0 7 8	D

PROGETTAZIONE							IL PROGETTISTA
Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Data	
D	Adeguamento istruttoria Italferr	Truglio	19/01/24	Laffranchi	19/01/24	19/01/24	19/01/24
B	Ricodifica var. da V23 a M56	Truglio	04/12/23	Laffranchi	04/12/23	04/12/23	
C	Aggiornamento allegati 1 e 2	Truglio	11/01/24	Laffranchi	11/01/24	11/01/24	



CIG. 751447334A

File: IN0R11EE2RGIM0000078D



Progetto cofinanziato dalla Unione Europea

CUP: F81H91000000008

Sommario

1.	PREMESSA.....	3
2.	LA MODIFICA AL SISTEMA DI TRAZIONE ELETTRICA	5
3.	VARIANTE M56: PIAZZALE, FABBRICATI E VIABILITÀ DI ACCESSO CABINA TE BRESCIA EST (FA50-RI89-SE53)	8
3.1	LOCALIZZAZIONE DELLA VARIANTE	8
3.2	IL PROGETTO DEFINITIVO DI CDS	8
3.3	LA VARIANTE DI PROGETTO	8
3.3.1	<i>Il progetto esecutivo di variante</i>	8
3.3.2	<i>Fase realizzativa</i>	9
3.3.3	<i>Mitigazioni ambientali in fase realizzativa</i>	10
3.4	ELABORATI DI PROGETTO ALLEGATI	11

Allegati

- 1. Planimetria identificazione variante**
- 2. Planimetria PE di variante su ortofoto**
- 3. Postazioni di monitoraggio nell'ambito territoriale interessato dalla variante**

1. PREMESSA

Nella seduta del **10 luglio 2017** il **CIPE** ha emesso la Delibera n. 42 di approvazione del progetto ferroviario ad Alta Velocità - lotto funzionale Brescia Est –Verona, con prescrizioni.

Rispetto al progetto definitivo di ingresso in CdS, il nuovo assetto progettuale approvato dal CIPE (oggi CIPESS) risulta modificato da 309 prescrizioni.

Il progetto inoltre ha subito ulteriori variazioni a seguito degli esiti dei confronti di approfondimento tecnico tra GC ed Italferr e per l'accoglimento di alcune osservazioni pervenute nel corso della procedura di Pubblica Utilità.

Le variazioni al progetto sono risultate per la maggior parte di tipo non localizzativo ed in misura minore di tipo localizzativo. Sono state conseguente attivate due tipologie di procedure autorizzative distinte:

- A. procedura per le varianti non localizzative ai sensi dei commi 3 e 4 dell'art. 169 del D.lgs. 163/2006;
- B. procedura per le varianti localizzative ai sensi dei commi 3 e 5 dell'art. 169 del D.lgs. 163/2006.

Oggetto della presente relazione di valutazione ambientale è la variante non localizzativa codificata M56 relativa al piazzale, fabbricati e viabilità di accesso inerenti alla cabina TE di Brescia est. Tale variante, originata dalle modifiche apportate al sistema di trazione elettrica descritto nel prossimo capitolo 2, è di tipo non localizzativo in quanto ai sensi del comma 3 dell'art. 169 del Dlgs 163/2006 risulta interna al corridoio individuato dal CIPE in sede di approvazione del progetto ai fini urbanistici (vincolo reiterato da ultimo con Delibera CIPE del 01 maggio 2016).

La presente relazione ha lo scopo di identificare e descrivere la variazione al progetto intervenute rispetto al progetto definitivo sottoposto alla Conferenza di Servizi nel mese di settembre 2014.

In particolare, è indicata la localizzazione, è descritta la variazione apportata nel progetto esecutivo di variante con le relative motivazioni; sono poi riportate informazioni sulla fase realizzativa e le misure di mitigazione previste. Infine, sono riportati gli elenchi degli elaborati di progetto (allegati alla presente relazione).

Per la comprensione delle descrizioni contenute nella presente relazione si rimanda oltre che ai citati elaborati tecnici anche:

- all'allegato 1 dove si riporta il confronto tra le due soluzioni di progetto sovrapposte in una unica tavola al fine di evidenziare le variazioni planimetriche intervenute tra la soluzione di progetto definitivo presentato in CdS nel 2014 (in colore blu) e la soluzione di progetto esecutivo in variante (in colore rosso);
- all'allegato 2 che riporta il progetto esecutivo in variante su ortofoto.



In aderenza a quanto previsto dalle prescrizioni della Delibera CIPE n. 42/17, l'intera opera ferroviaria è oggetto di un esteso **programma di monitoraggio ambientale (PMA)** che riguarda le Acque superficiali e sotterranee, il Rumore, le Vibrazioni, l'Atmosfera, i Campi elettromagnetici, il Suolo, la Vegetazione, la Fauna, gli Ecosistemi ed il Paesaggio. Il PMA è predisposto e verificato costantemente insieme ad Arpa Lombardia, Arpa Veneto ed ISPRA nell'ambito delle attività governate dall'Osservatorio Ambientale. Attualmente, è stata completata la fase ante operam i cui esiti sono stati trasmessi anche al MiTE (oggi MASE), prima di avviare le diverse attività in cantiere. Sono in atto, in accordo con le istruttorie documentali del Nucleo Tecnico, i monitoraggi ambientali di corso d'opera. Le eventuali integrazioni al PMA sono costantemente valutate di concerto con il Nucleo Tecnico sopra citato e si riferiscono a sopralluoghi mirati e specifici tavoli tecnici che sono poi sottoposti all'approvazione all'Osservatorio Ambientale di tratta. Le attività del monitoraggio ambientale sono anche riscontrabili sul sito WEB (con sezione pubblica e sezione riservata): <http://www.osservatoriambientali.it>.

Specificatamente, per ciascuna componente, nel volume sulla significatività ambientale sono riportate le postazioni di monitoraggio ambientale operanti sul territorio interessato dalla variante e gli esiti dei rilievi ante operam. Allegato alla presente relazione vi è lo stralcio su ortofoto dell'ubicazione delle postazioni condivise con il Nucleo Tecnico.

ooo_ooo

Per quanto riguarda, poi, il tema della **gestione delle terre e rocce da scavo ed il riutilizzo del materiale scavato nonché la gestione dei materiali a rifiuto** per la tratta AV Brescia – Verona questi sono oggetto di apposita procedura ai sensi del DM 161/12 presso il **MiTE ID-VIP-3045** cui si rimanda anche per la documentazione disponibile sul sito MASE. Il relativo Piano di Utilizzo è stato approvato con il provvedimento MATTM n. 208 del 10/07/20, notificato al Consorzio in data 14/07/20.

Fatte salve le indicazioni gestionali inserite all'interno del SGA ISO 14001:2015 del Consorzio, il riferimento principale per i materiali da scavo è il citato Piano di Utilizzo DM 161/12. D

Le specifiche questioni inerenti al monitoraggio degli impatti, anche in aree non strettamente limitrofe agli interventi in variante ma che sono interessate anche indirettamente dal cantiere sono considerate periodicamente anche nell'ambito dei lavori dell'Osservatorio Ambientale di cui al D. D. prot. n. 30 del 13.12.2019 "Linea ferroviaria AV/AC Milano – Verona. Tratta Brescia – Verona" (come rinnovato dal D. M. del 20.01.2022 – UDCM-31), supportato dal relativo Nucleo Tecnico (composto da ISPRA, ARPA Veneto e ARPA Lombardia). L'Osservatorio Ambientale ed il suo organismo di supporto tecnico sono stati istituiti in ottemperanza alla prescrizione n. 4 formulata dal CIPE nell'ambito della delibera n. 42 del 2017.



2. LA MODIFICA AL SISTEMA DI TRAZIONE ELETTRICA

Dopo l'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE e nel corso dello sviluppo del progetto esecutivo è intervenuta la modifica agli impianti di trazione elettrica per mezzo dell'adozione del sistema a 3kV su tutto il tracciato di progetto della linea AV/AC. Tale modifica è stata richiesta da RFI con lettera RFI-DIN-DIPAV.PC\A0011\P\2019\0000 del 20/08/2019

La richiesta di RFI trae origine dall'«Analisi costi-benefici della nuova linea AV/AC Milano-Venezia. Tratta Brescia – Verona» pubblicata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 3 luglio 2019, che, tra le conclusioni, segnala l'opportunità di modificare il sistema di alimentazione da 25kVca a 3kVcc in quanto «consentirebbe di conseguire una utilizzazione più flessibile del sistema a 4 binari con vantaggi per il trasporto dei pendolari». Il medesimo Ministero, con nota prot. 0003074 del 24.04.2020, invitava RFI ad avviare le attività di competenza al fine di procedere con la variante agli impianti di trazione.

Il Progetto Definitivo prevedeva un sistema di alimentazione a 25 kV ad esclusione dei tratti terminali a 3kV. La variante in oggetto ha quindi l'obiettivo di uniformare la trazione elettrica su tutta la tratta con l'adozione del sistema 3 kV/540 mmq.

La soluzione impiantistica proposta mira a ridurre gli impatti della conversione del sistema di trazione 2x25Kvac in un sistema 3kV c.c., sfruttando i siti nei quali erano già previste connessioni AT e introducendo per un solo dei siti esistenti la necessità di una nuova connessione AT.

Di conseguenza due dei siti presenti nel sistema 2x25kVac sono stati eliminati (PPD Desenzano, PPD Peschiera)

Nella figura seguente è rappresentata la linea AV con sistema di trazione 3kV.c.c e l'interconnessione con la linea storica RFI.

Al fine di garantire la corretta alimentazione, con particolare riferimento ai valori di tensione ammissibili al pantografo e alla selettività delle protezioni, nonché per garantire il corretto esercizio dei rami elettrici nei punti di confluenza tra la linea storica e le linee AV, sono state introdotte due nuove Cabine TE (**Cabina TE Brescia Est – oggetto della presente variante** - e Cabinata TE Verona Ovest)

Tuttavia, per lo specifico progetto, in corrispondenza della confluenza dell'interconnessione Brescia Est, si è reso necessario anche l'adeguamento dell'esistente Sottostazione elettrica Ponte San Marco con l'integrazione di 1 gruppo da 5.75 MW e ulteriori 4 alimentatori per l'esclusiva alimentazione della linea AV.

Per l'alimentazione delle 3 sottostazioni di trasformazione 132/3kV è stato necessario realizzare due nuove connessioni alla rete TERNA in comune di Pozzolengo (SSE Desenzano) e Sona (SSE Sona) mentre per la SSE Calcinato convertita da 25kVca a 3kVcc è stata mantenuta la connessione già prevista nel PD.



Doc. N.

Progetto
INOR

Lotto
11

Codifica Documento
E E2 RG IM 000 0 078

Rev.
D

Foglio
6 di 12

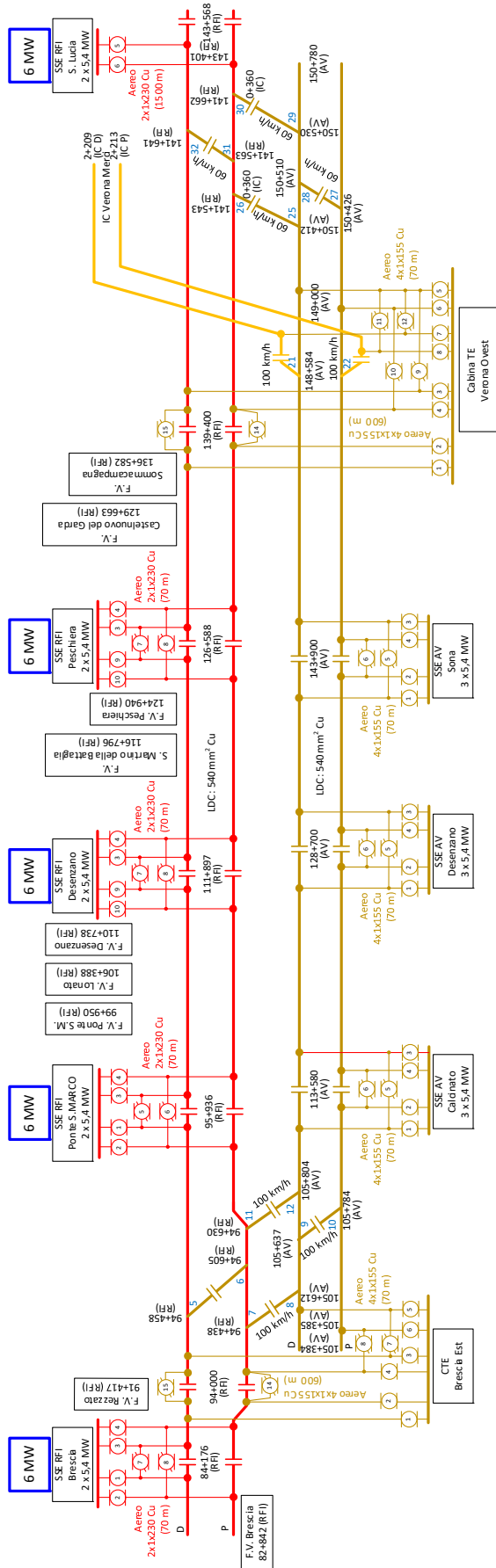


Figura 1 Schema di linea AV BR-VR

SITI LINEA AV	SITI LINEA STORICA
Cabina TE Brescia Est (km 105+385);	SSE RFI Brescia (km 84+176 RFI);
SSE 3kVcc Calcinato (km 113+580);	SSE RFI Ponte S. Marco (km 95+936 RFI);
SE 3kVcc Desenzano (km 128+700);	SSE RFI Desenzano (km 111+897 RFI);
SSE 3kVcc Sona (km 143+900)	SSE RFI Peschiera (km 126+588 RFI);
Cabina TE Verona Ovest (km 150+535)	SSE RFI S. Lucia (km 143+401 RFI);



Doc. N.

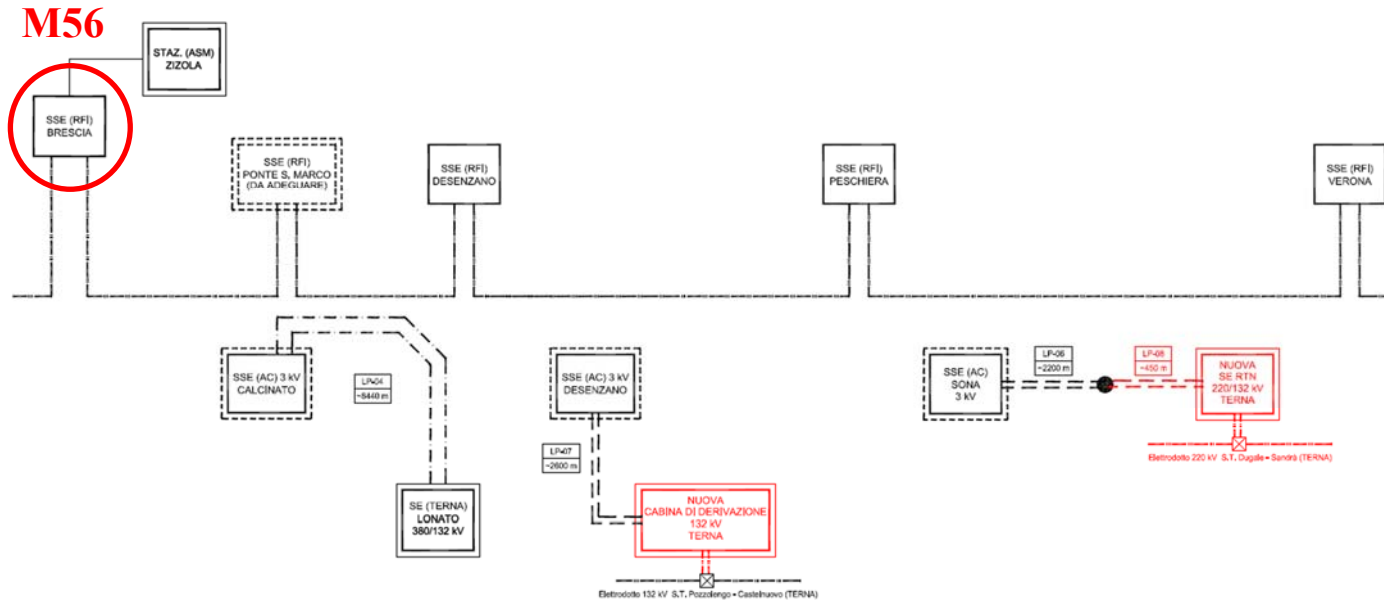
Progetto
INOR

Lotto
11

Codifica Documento
E E2 RG IM 000 0 078

Rev.
D

Foglio
7 di 12



La variante M56 è identificata dal cerchio rosso nello schema sinottico



3. VARIANTE M56: PIAZZALE, FABBRICATI E VIABILITÀ DI ACCESSO CABINA TE BRESCIA EST (FA50-RI89-SE53)

3.1 Localizzazione della variante

Il piazzale e la relativa viabilità di accesso in oggetto si colloca nel Comune di Mazzano, in Provincia di Brescia, nella Regione Lombardia. Per l'esatta ubicazione dell'intervento si rimanda agli allegati 1 e 2.

Ove verrà realizzato il piazzale della cabina TE di Brescia est (pk 105+250) nel progetto definitivo era prevista la cabina MT / BT ed il fabbricato PJ2 (Posto di Bivio su linea storica) che nella nuova configurazione di progetto è stato arretrato alla pk 105+585.

Si precisa che tale nuova posizione della cabina MT / BT ed il fabbricato PJ2 è stata oggetto della variante codificata V4 il cui iter approvativo è stato esperito (Delibera RFI n. 03/2021 del 29.11.2021).

3.2 Il Progetto Definitivo di CdS

L'intervento non era previsto in fase di progettazione definitiva in quanto il sistema di alimentazione elettrica aveva una differente configurazione (vedi capitolo 2).

Il piazzale in oggetto in PD era già previsto ma con differenti funzioni tecniche (PJ2 e cabina MT/BT). La viabilità di accesso era collegata con la viabilità interpodereale.

3.3 La variante di progetto

3.3.1 Il progetto esecutivo di variante

Il nuovo progetto di variante consiste nella realizzazione della nuova cabina TE (non presente in PD per AI e necessaria a seguito della variazione al sistema di alimentazione elettrica illustrata al precedente capitolo 2) ubicata in corrispondenza del piazzale presente in PD, ove era finalizzato ad ospitare la cabina MT / BT ed il fabbricato PJ2, e nella realizzazione della relativa viabilità di accesso al piazzale della suddetta cabina TE.

Il piazzale è costituito da un'ampia area carrabile sotto la quale sono interrate linee di pozzetti e polifore, reti di smaltimento acque meteoriche, linee di messa a terra, basamenti per le apparecchiature elettriche ed elettroniche ecc.

Il piazzale sarà recintato utilizzando elementi di tipo prefabbricato in c.a. ovvero da elementi monoblocco a pettine poggianti su basamenti in c.a. gettati in opera. I basamenti e gli elementi prefabbricati verranno tra loro collegati mediante cordoni di saldatura fra piastre precedentemente annegate negli elementi stessi. Gli accessi carrai e pedonali avverranno da cancelli scorrevoli o a doppia anta, con struttura in tubolari e grigliati in ferro zincato a caldo.

I piazzali sono dotati di una rete di smaltimento acque meteoriche che si compone di caditoie e pozzetti di confluenza e di linea di varia dimensione e profondità. Le quote di scorrimento dei tubi che confluiscono in un



pozzetto sono in funzione della lunghezza dei tratti di fognatura che lo precedono nel ramo a cui il pozzetto appartiene. I tubi hanno sempre un ricoprimento non inferiore a circa 20cm e confluiscono agli sbocchi finali costituiti da fossi drenati.

L'uscita degli alimentatori dalla cabina TE verso l'AV sarà realizzata mediante un cavidotto composto da 6 cavi $\phi 200$.

La strada di collegamento alla pubblica viabilità è assimilabile, come sezione tipo adottata, ad una in categoria "F" in ambito urbano; ha una lunghezza complessiva di circa 430 metri e corre in aderenza all'infrastruttura ferroviaria sul lato sud.

La piattaforma stradale è costituita due corsie da 3.25 ml., una per senso di marcia, per una larghezza complessiva della carreggiata di 6.50 ml. Per quanto riguarda le scarpate dei rilevati, queste hanno una pendenza 3/2.

La variazione rispetto al progetto definitivo - dal punto di vista territoriale e ambientale - è essenzialmente costituita dall'estensione del piazzale e dalla viabilità di accesso al piazzale che, rimanendo aderente all'infrastruttura ferroviaria, ed al piazzale *PJ2 Brescia est FA36-pk 105+585*, risulta interna alla fascia preordinata agli espropri e/o ad aree già nella disponibilità di RFI (atti relativi: delibera CIPE n. 42/2017; variante M1 approvata con delibera RFI prot. RFI-DIN-DIPAV.PC\A0007\P\2021\0000243 del 27.09.2021). Per tale motivo la presente variante è di tipo non localizzativo ai sensi dell'art. 169 del DLgs 163/2006.

3.3.2 *Fase realizzativa*

Di seguito si illustrano le macro-fasi dell'intervento previsto:

FASE 1

- Realizzazione scavi e bonifica del fondo scavo
- Realizzazione opere d'arte

FASE 2

- Realizzazione adeguamenti idraulici
- Realizzazione linee di pozzetti e polifore, reti di smaltimento acque meteoriche, linee di messa a terra
- Realizzazione basamenti e fondazioni
- Realizzazione fabbricati
- Realizzazione del corpo stradale

FASE 3

- Realizzazione opere di completamento e finitura
- Realizzazione innesti su viabilità esistente con eventuale chiusura notturna / modifica del traffico
- Installazione apparecchiature



3.3.3 Mitigazioni ambientali in fase realizzativa

Nel corso dei lavori sono adottate tutte le misure mitigative previste per i lavori delle opere AV/AC e definite nella documentazione “dossier di cantiere”. Tali documenti hanno integrato la documentazione relativa alla cantierizzazione dei lavori per tenere conto delle specifiche prescrizioni formulate dal CIPE e sono stati sottoposti alla procedura di verifica di attuazione (ID-VIP-4370). Tutti i dossier, così come tutti gli elaborati del progetto esecutivo del lotto funzionale Brescia est – Verona, sono disponibili sul sito del MASE. In particolare, con riferimento al dossier generale (rif. INOR11EE2ROOV30GO003A), si ricorda che:

- in riferimento al traffico sulla rete stradale interessata dai lavori, al fine di arrecare le minori interferenze possibili, le interruzioni/limitazioni del traffico saranno concordate nelle modalità e nelle tempistiche con gli enti preposti, condividendo il programma e i percorsi alternativi;
- sarà garantita sempre la continuità della distribuzione irrigua e quella delle acque di scolo;
- sarà evitata mediante opportuni accorgimenti la possibilità che avvengano dispersioni in alveo di calcestruzzo, fango bentonico, idrocarburi, oli e reflui civili, inoltre sarà evitato lo sversamento del materiale terroso nei canali limitrofi alle aree di lavoro;
- al fine di limitare le interferenze sulla fauna, si adatteranno impianti a luce direzionata, senza dispersione del fascio di illuminazione, e lampade a basso impatto ecologico;
- con riferimento alle aree occupate solo temporaneamente per la realizzazione delle opere e ad eccezione di quelle aree per le quali risulti approvato/previsto un nuovo utilizzo, al fine di minimizzare l'impatto, è previsto che al termine dei lavori tutte queste aree siano ripristinate nella situazione *ante operam* con restituzione ad uso agricolo. Nel ripristino di ogni area saranno ricostituite le formazioni lineari eventualmente eliminate o danneggiate, e si procederà secondo le seguenti modalità: pulizia delle superfici da materiali di risulta dei cantieri, impiegando eventualmente una benna vagliante; riprofilatura del terreno secondo le pendenze del progetto; aratura fino a 40 cm di profondità. Sarà curato particolarmente il riposizionamento degli orizzonti pedologici ripristinando le condizioni fisico chimiche del suolo interessato (anche tramite abbondanti concimazioni organiche, sovesci, ecc), in modo da restituire i terreni ai proprietari in condizioni agronomiche ottimali.



3.4 Elaborati di progetto allegati

Elaborati di Progetto Definitivo:

CODICE	DESCRIZIONE
IN0500DE2P7IF00011671	PLAN. IC BSE DA KM 4+850.000 A 4+868.383 P-KM 5+660.851 D
IN0500DE2AZFA00C30010	PJ2PLANpiazze Sezioni trasversali e dettagli piazzale
IN0500DE2PZFA00C20010	PJ2Pianta piano terra e copertura
IN0500DE2PBFA00C20010	PJ2Prospetti e sezioni
IN0500DE2AAFA00M30010	CABINA MTPLANpiazze SEZ. trasversali e dettagli piazzale
IN0500DE2PBFA00M20010	CABINA MTPianta piano terra e coperturaProspetti e sezioni

Elaborati di Progetto Esecutivo di Variante:

INOR12EE2ROFA5005001A	FA50 - FABBRICATO CABINA TE BRESCIA EST - PK 105+250,66 - Relazione tecnica piazzale
INOR12EE2P9FA5005001A	FA50 - FABBRICATO CABINA TE BRESCIA EST - PK 105+250,66 - Planimetria generale
INOR12EE2PAFA5005002A	FA50 - FABBRICATO CABINA TE BRESCIA EST - PK 105+250,66 - Planimetria pozzetti, polifore e basamenti
INOR12EE2PAFA5005004A	FA50 - FABBRICATO CABINA TE BRESCIA EST - PK 105+250,66 - Planimetria rete acque meteoriche
INOR12EE2W9FA5005001A	FA50 - FABBRICATO CABINA TE BRESCIA EST - PK 105+250,66 - Sezioni trasversali piazzale
INOR12EE2BZFA5005001A	FA50 - FABBRICATO CABINA TE BRESCIA EST - PK 105+250,66 - Pozzetti - Carpenteria, armatura e particolari - Tav.1
INOR12EE2BZFA5005002A	FA50 - FABBRICATO CABINA TE BRESCIA EST - PK 105+250,66 - Pozzetti - Carpenteria, armatura e particolari - Tav.2
INOR12EE2BZFA5005003A	FA50 - FABBRICATO CABINA TE BRESCIA EST - PK 105+250,66 - Pozzetti - Carpenteria, armatura e particolari - Tav.3
INOR12EE2BCFA5005001A	FA50 - FABBRICATO CABINA TE BRESCIA EST - PK 105+250,66 - Basamenti - Carpenteria e armatura
INOR12EE2BZFA5000001A	FA50 - FABBRICATO CABINA TE BRESCIA EST - PK 105+250,66 - Particolari elementi costitutivi del piazzale e della strada di accesso
INOR12EE2BZFA5005004A	FA50 - FABBRICATO CABINA TE BRESCIA EST - PK 105+250,66 - Cancelli d'Ingresso e recinzioni tipo pettine - Carpenteria, armatura e particolari

GENERAL CONTRACTOR

Cepav due

Consorzio ENI per l'Alta Velocità



ALTA SORVEGLIANZA



GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Doc. N.

Progetto
INORLotto
11Codifica Documento
E E2 RG IM 000 0 078Rev.
DFoglio
12 di 12

INOR12EE2CLFA5005001A	FA50 - FABBRICATO CABINA TE BRESCIA EST - PK 105+250,66 - Relazione di calcolo opere in c.a.
INOR12EE2RIFA5004001A	FA50 - FABBRICATO CABINA TE BRESCIA EST - PK 105+250,66 - Relazione idraulica smaltimento acque meteoriche
INOR12EE2PZFA5007001B	FA50 - FABBRICATO CABINA TE BRESCIA EST - PK 105+250,66 - IN39997 Strada di Accesso al Piazzale - Planimetria di progetto, tracciamento, profilo longitudinale e sezione tipo
INOR12EE2PBFA00L0001B	FA48, FA50 - Fabbricati cabina TE - Prospetti e sezioni architettoniche
INOR12EE2PZFA00L0001C	FA48, FA50 - Fabbricati cabina TE - Planimetrie architettoniche
INOR12EE21RSE5300K01A	CABINA TE BRESCIA EST RELAZIONE GENERALE
INOR12EE21RSE5300K02A	CABINA TE BRESCIA EST RELAZIONE RETE DI TERRA
INOR12EE21XSE5300K01A	CABINA TE BRESCIA EST LAYOUT CIVILE E CUNICOLI FABBRICATO
INOR12EE21XSE5300K02A	CABINA TE BRESCIA EST PLANIMETRIA BASAMENTI APPARECCHIATURE E CUNICOLI PIAZZALE
INOR12EE22LSE5300K01A	CABINA TE BRESCIA EST PLANIMETRIA DISPOSIZIONE APPARECCHIATURE PIAZZALE
INOR12EE22LSE5300K02A	CABINA TE BRESCIA EST PLANIMETRIA DISPOSIZIONE APPARECCHIATURE FABBRICATO
INOR12EE22LSE5300K03A	CABINA TE BRESCIA EST PROSPETTI TIPICI APPARECCHIATURE
INOR12EE22LSE5300K08A	CABINA TE BRESCIA EST PLANIMETRIA DI INSTRADAMENTO CAVI DI POTENZA