



COMUNE DI BRESCIA

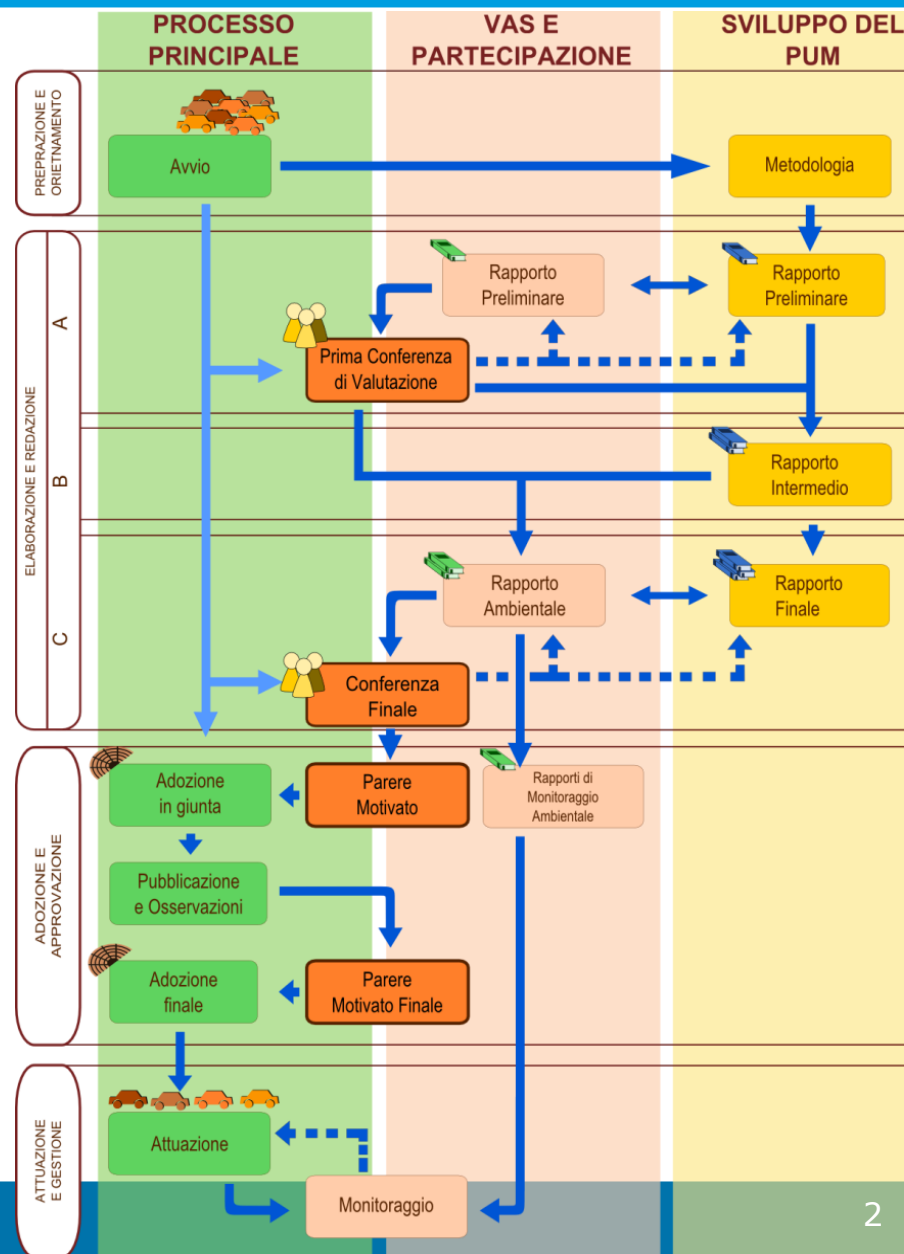
RELAZIONE GENERALE

Assessorato alle Politiche della Mobilità e ai Servizi Istituzionali
Settore Mobilità, Eliminazione Barriere Architettoniche e Trasporto Pubblico

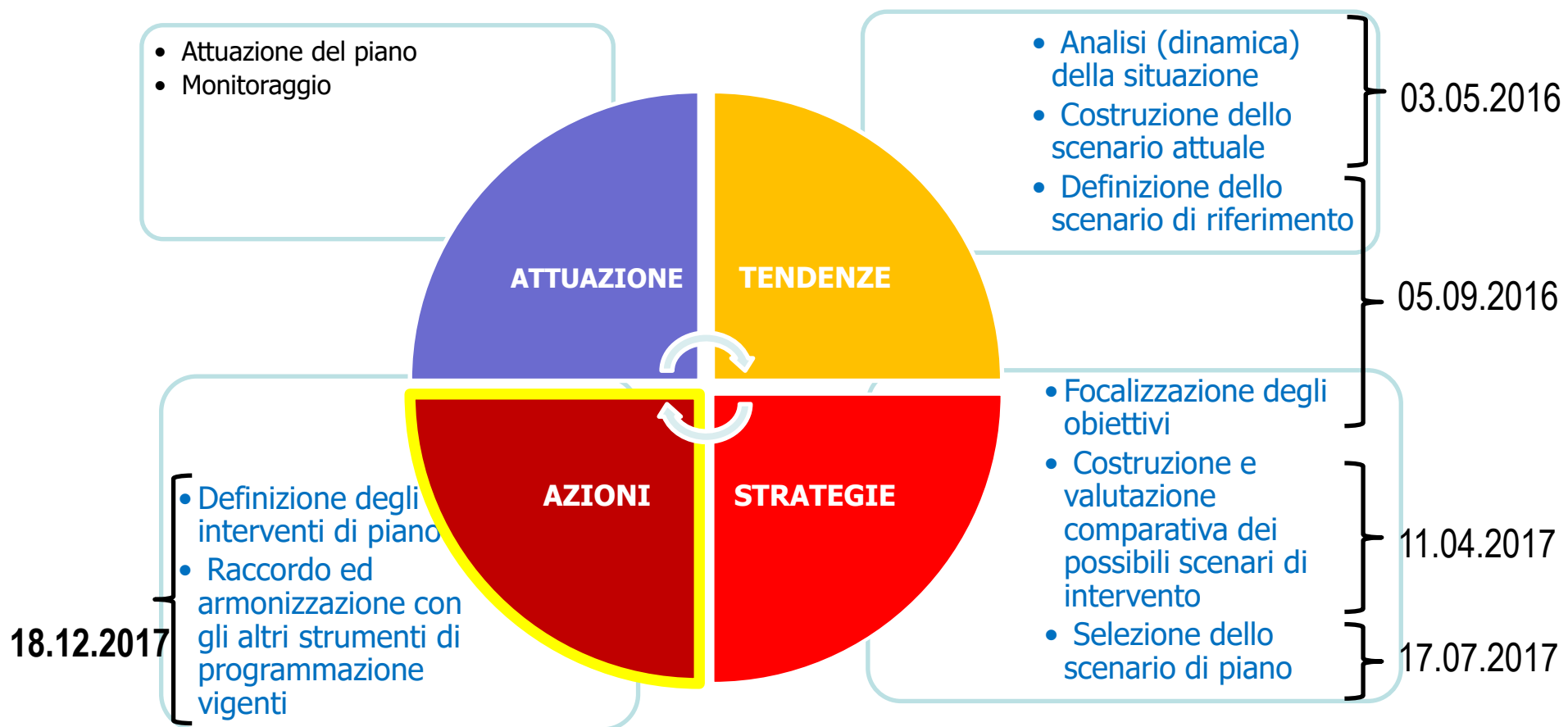
Struttura generale del processo

Operativamente, la redazione del PUMS deriva da **tre processi intrecciati fra loro**:

- **processo principale** di governo del sistema della mobilità a scala urbana;
- attività di **partecipazione e valutazione** del piano (VAS);
- **sviluppo** tecnico degli elaborati di piano.



Struttura generale del processo



Tendenze evolutive

- 3 maggio 2016 Giunta Comunale
- 27 maggio 2016 Commissione Consiliare Viabilità, Mobilità e Metrobus
- 27 maggio 2016 VAS - Conferenza "0" – Enti e Stakeholders
- 7 giugno 2016 Consigli di Quartiere
- 4 luglio 2016 Giunta dei Sindaci
- luglio 2016 VAS - Conferenza "0.1" – Indicatori Ambientali

Rapporto preliminare (Scenario Riferimento + obiettivi)

- 2 agosto 2016 Giunta Comunale
- 5 settembre 2016 Commissione Consiliare Viabilità, Mobilità e Metrobus
- 15 settembre 2016 VAS – 1° conferenza – Enti
- 15 settembre 2016 VAS – 1° conferenza – Stakeholders
- 7 ottobre 2016 Aziende partecipate

Rapporto intermedio (confronto scenari)

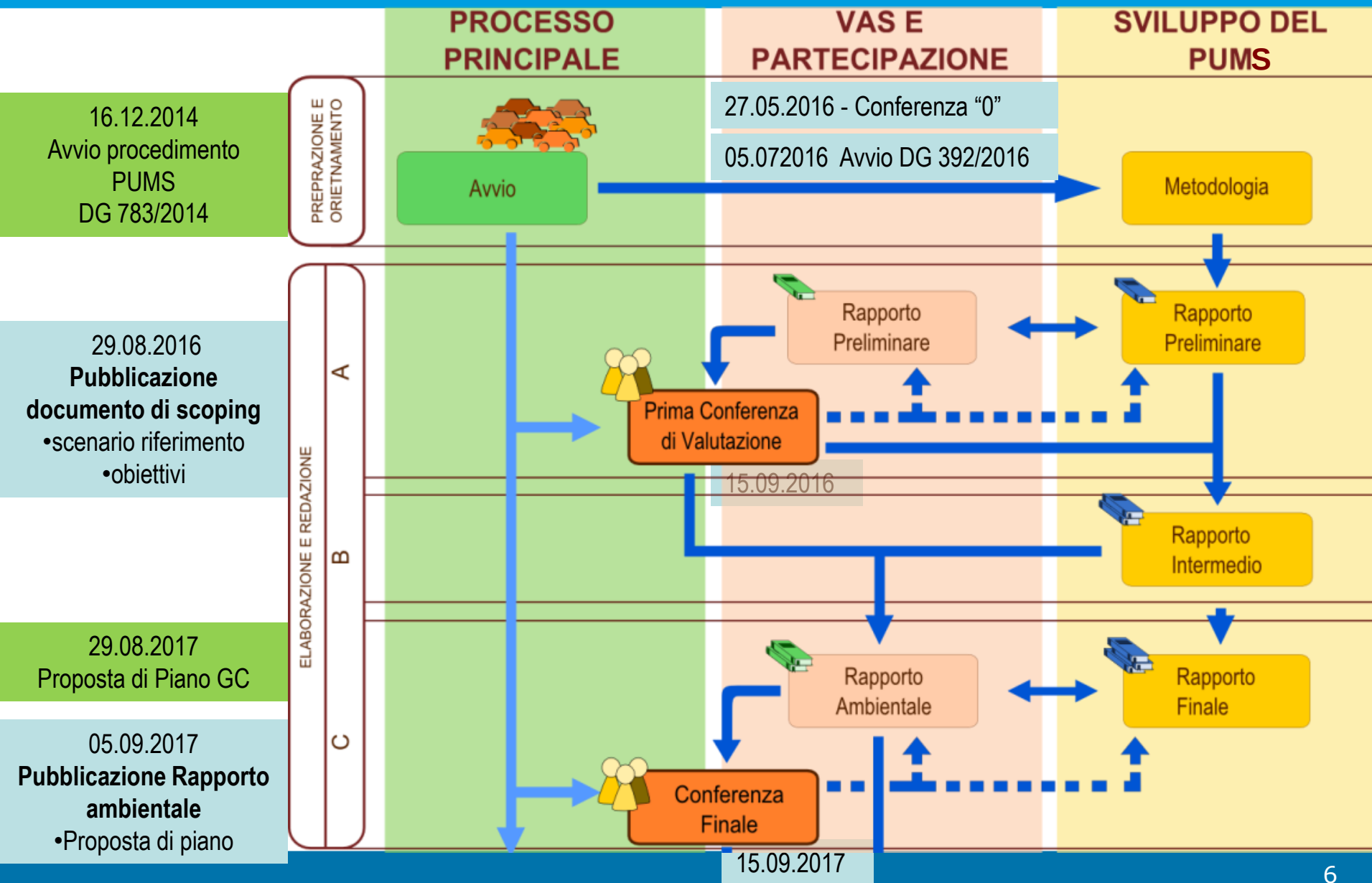
- 21 febbraio 2017 Giunta Comunale
- 11 aprile 2017 Commissione Consiliare Viabilità, Mobilità e Metrobus
- aprile 2017 Comuni di Botticino e Rezzato (prolungamento metro)
- aprile 2017 Comuni di Concesio (prolungamento metro)
- 7 aprile 2017 Aziende partecipate
- 21 aprile 2017 Stakeholder ambito logistica (AIB, FAI, ASCAB)

Scenario di piano

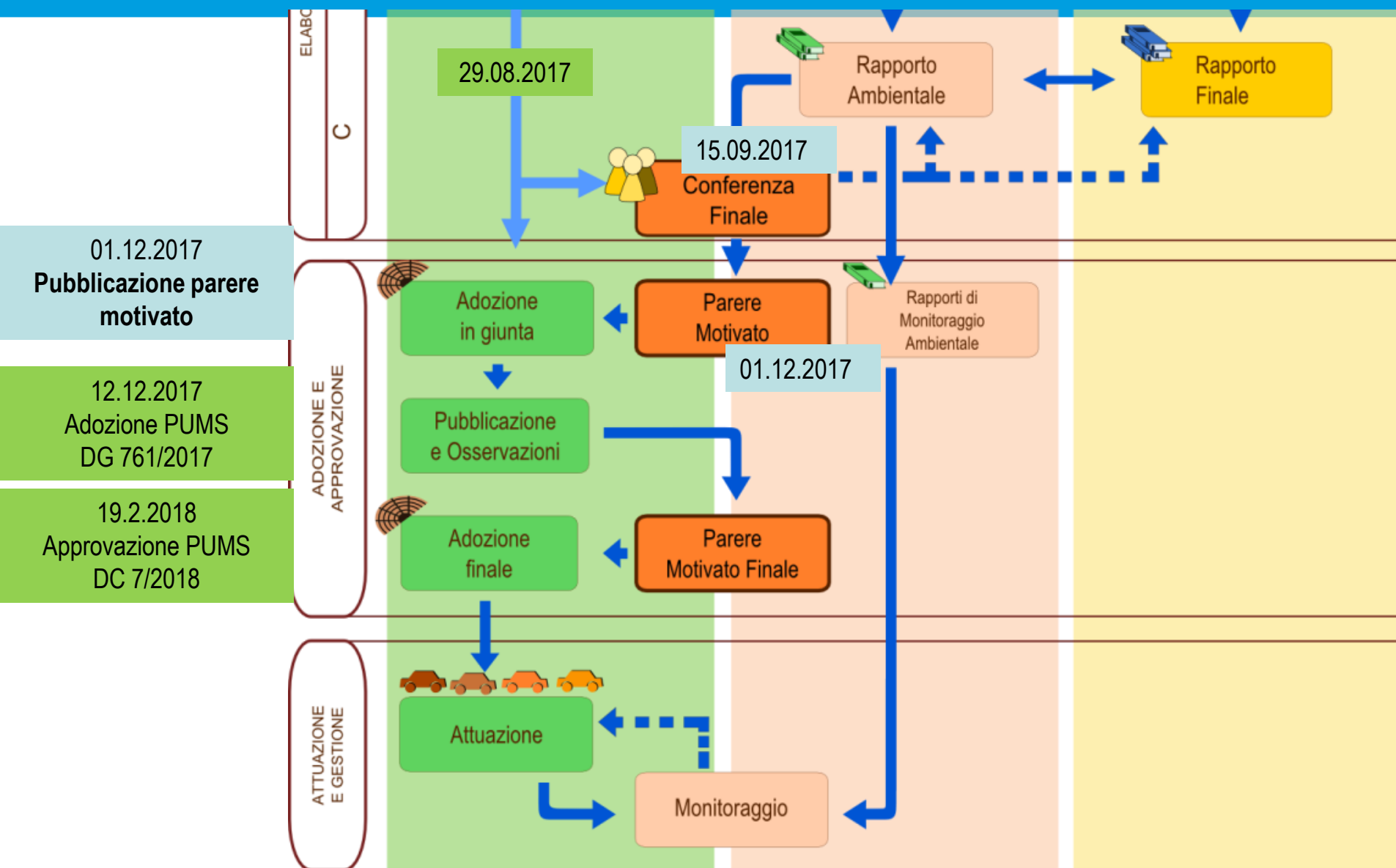
- 4 luglio 2017 Giunta Comunale
- 17 luglio 2017 Commissione Consiliare Viabilità, Mobilità e Metrobus
- 26 luglio 2017 Aziende partecipate

Relazione finale

- 29 agosto 2017 Giunta Comunale (presa d'atto per deposito proposta di progetto)
- 15 settembre 2017 VAS – 2° conferenza –Enti
- 15 settembre 2017 VAS – 2° conferenza – Stakeholders
- 21 settembre 2017 Consigli di Quartiere
- 12 dicembre 2017 Giunta Comunale – adozione del Piano
- 18 dicembre 2017 Commissione Consiliare Viabilità, Mobilità e Metrobus



Valutazione Ambientale Strategica del PUMS



Fare di Brescia...

... una *città più accessibile*

elevati standard di qualità e comfort di viaggio, piena accessibilità a tutte le componenti di traffico

... una *città più efficiente*

risorse disponibili (finanziarie, energetiche, ambientali) impiegate in modo commisurato ai benefici ottenuti

... una *città più salubre*

maggior qualità dell'aria, minore inquinamento acustico

... una *città più sicura*

visione zero dell'incidentalità

... una *città più bella*

spazi pubblici fruibili, qualificazione del patrimonio storico-monumentale

MISURE CONSOLIDATE - DA CONFERMARE

Le strategie generali sviluppate per la città consolidata si sono dimostrate *efficaci* e devono essere *conservate*

- Riqualficazione degli spazi pubblici urbani come elementi di promozione della pedonalità
- Sviluppo e messa in sicurezza della rete ciclabile
- Servizio bike sharing
- Incentivazione all'uso della metropolitana
- Zone 30
- ZTL e politiche della sosta
- Promozione della sicurezza stradale

AZIONI INNOVATIVE, DA SVILUPPARE

Nel contempo, è necessario *accentuare l'interesse* per le zone di città non servite dalla metropolitana, per il traffico di scambio e per le zone meno consolidate a Sud della ferrovia. Il piano mira pertanto a:

- *Ridurre lo squilibrio* tra le zone della città servite e quelle non servite dalla metropolitana
- Migliorare la capacità di *intercettare il traffico di scambio dall'esterno* tramite il trasporto pubblico
- *Potenziamento della mobilità dolce* in ambito urbano

AZIONI INNOVATIVE - DA SVILUPPARE

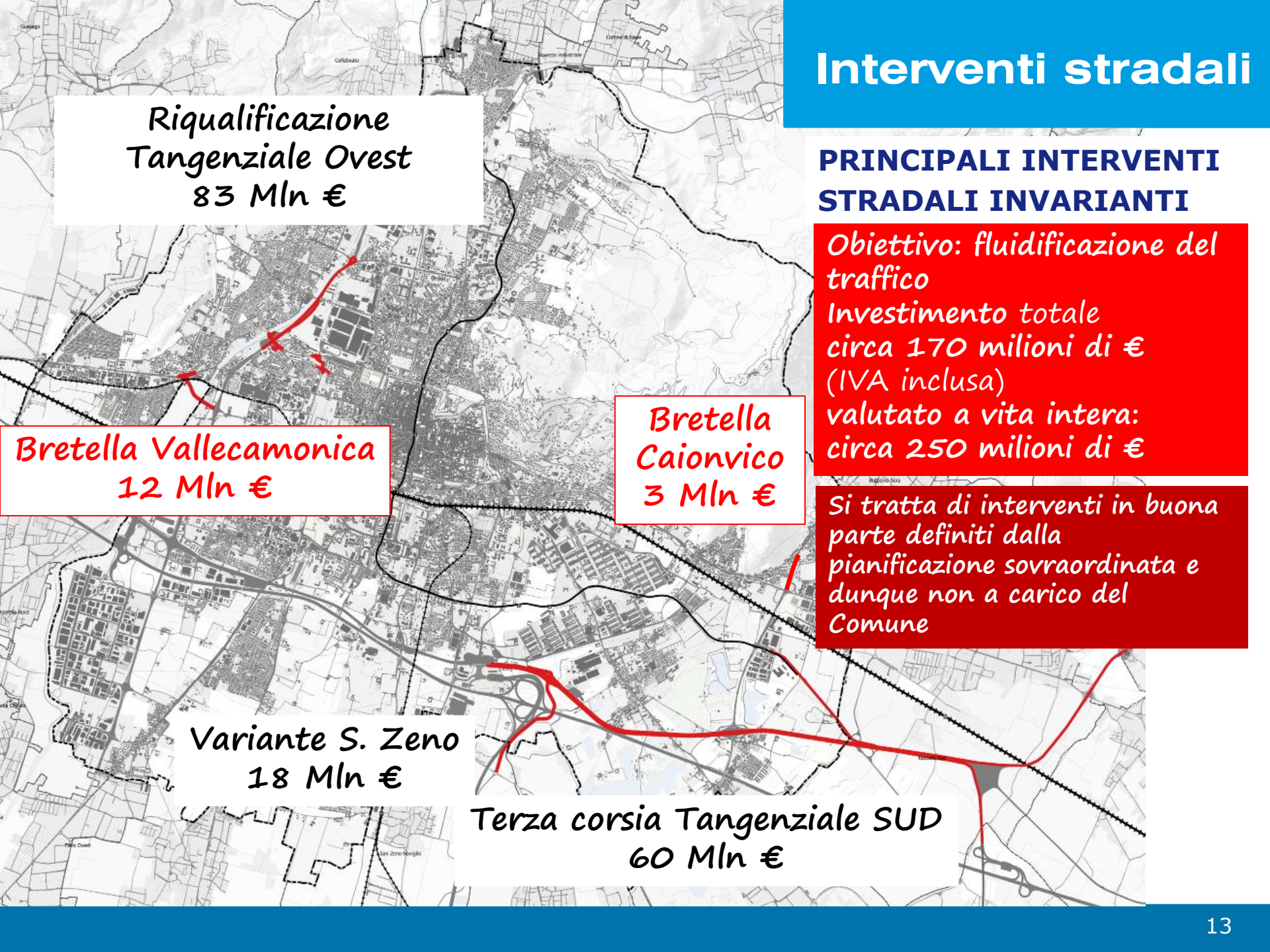
Le azioni innovative prese in esame dal piano includono pertanto:

- La valorizzazione del *nodo stazione* e lo sviluppo di *servizi ferroviari* più efficaci
- Nuove *linee di forza* in sede propria del trasporto pubblico di area urbana
- Riordino *attestamenti* trasporto pubblico extraurbano (Programma di Bacino di Brescia)
- *Politiche di domanda*

Il PUMS articola la propria strategia secondo due componenti fondamentali:

- lo **Scenario di Piano** derivante dalla comparazione e valutazione degli scenari alternativi proposti (scenari B, T e M) differenti tra loro secondo lo sviluppo dell'offerta di trasporto pubblico nell'area urbana
- le **Invarianti di Piano**, e cioè quegli interventi sostanzialmente costanti in tutti e gli scenari alternativi proposti, che saranno compresi nello Scenario di Piano definitivo:
 - Interventi per la velocizzazione e razionalizzazione della **rete ferroviaria**
 - Interventi a favore della **mobilità dolce** quali ciclabilità e bike sharing
 - Interventi per il recupero della qualità urbana e la moderazione del traffico quali **isole ambientali/zone 30**
 - Interventi per l'orientamento della **domanda** di mobilità
 - Interventi sulla **sosta**
 - Interventi per la gestione delle **merci**

Interventi stradali



Riqualficazione
Tangenziale Ovest
83 Mln €

PRINCIPALI INTERVENTI STRADALI INVARIANTI

Obiettivo: fluidificazione del traffico

*Investimento totale
circa 170 milioni di €
(IVA inclusa)
valutato a vita intera:
circa 250 milioni di €*

*Si tratta di interventi in buona
parte definiti dalla
pianificazione sovraordinata e
dunque non a carico del
Comune*

*Bretella Vallecamonica
12 Mln €*

*Bretella
Caionvico
3 Mln €*

Variante S. Zeno
18 Mln €

Terza corsia Tangenziale SUD
60 Mln €

- Aree con funzione residenziale o compatibile
- Isole ambientali
- Zone 30 esistenti e in fase di realizzazione

Isole ambientali

Obiettivo: recupero della vivibilità degli spazi urbani, eliminazione del traffico di transito, moderazione del traffico attraverso l'introduzione di Zone 30, ZTL, ZRU, Zone a pedonalità privilegiata, Aree pedonali, Strade residenziali, ecc.

32 ISOLE AMBIENTALI

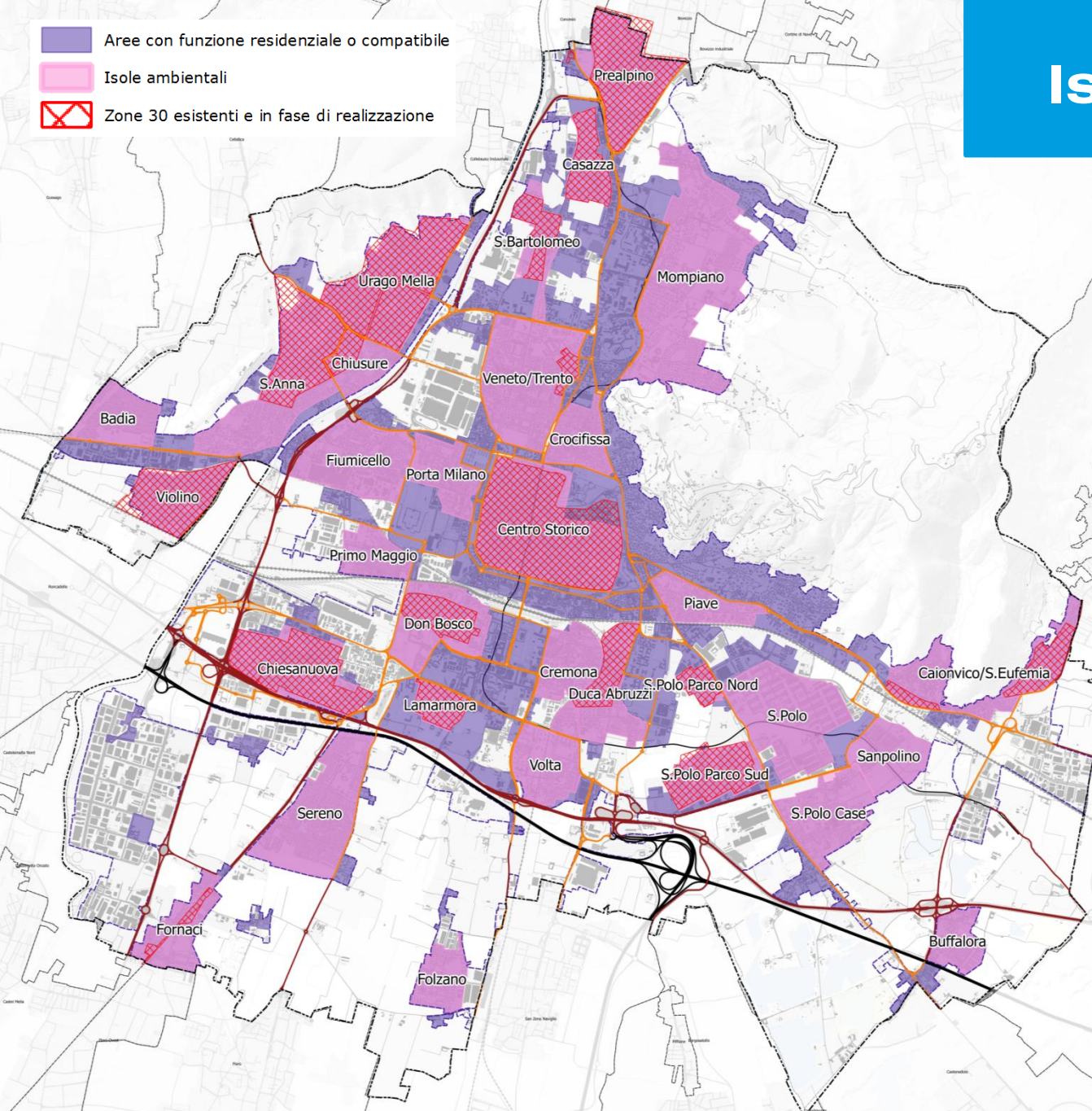
Interne al Centro Abitato

A carattere prevalentemente residenziale

Racchiuse dalla maglia della viabilità principale (all'interno solo strade locali)

Caratterizzate da relazioni di quartiere significative e/o omogenee per tipologia urbanistica

20 ZONE 30 tra esistenti e di prossima realizzazione



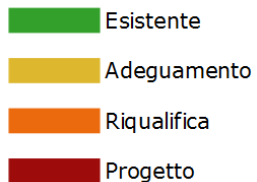
Rete ciclabile

*Obiettivo:
realizzazione di una RETE
PRINCIPALE di percorsi
ciclabili sicuri, prestanti e
funzionali per il
raggiungimento dei
maggiori poli di
attrazione cittadini (e
TPL) e di connessione con
la rete ciclabile regionale*

14 itinerari principali:

1. RING
2. STOCCHETTA
3. TRIUMPLINA
4. S.EUFEMIA/CAIONVICO
5. BETTOLE/S.POLO
6. VOLTA
7. FOLZANO
8. FLERO/FORNACI
9. MANDOLOSSA
10. TORRICELLA
11. PERIFERICA NORD
12. PERIFERICA SUD
13. BRESCIADUE
14. CICLOVIA DEL MELLA

Rete ciclabile



La rete principale è costituita da:

65 km di percorsi esistenti e in buono stato

18 km di percorsi esistenti da adeguare

19 km di percorsi esistenti da riqualificare

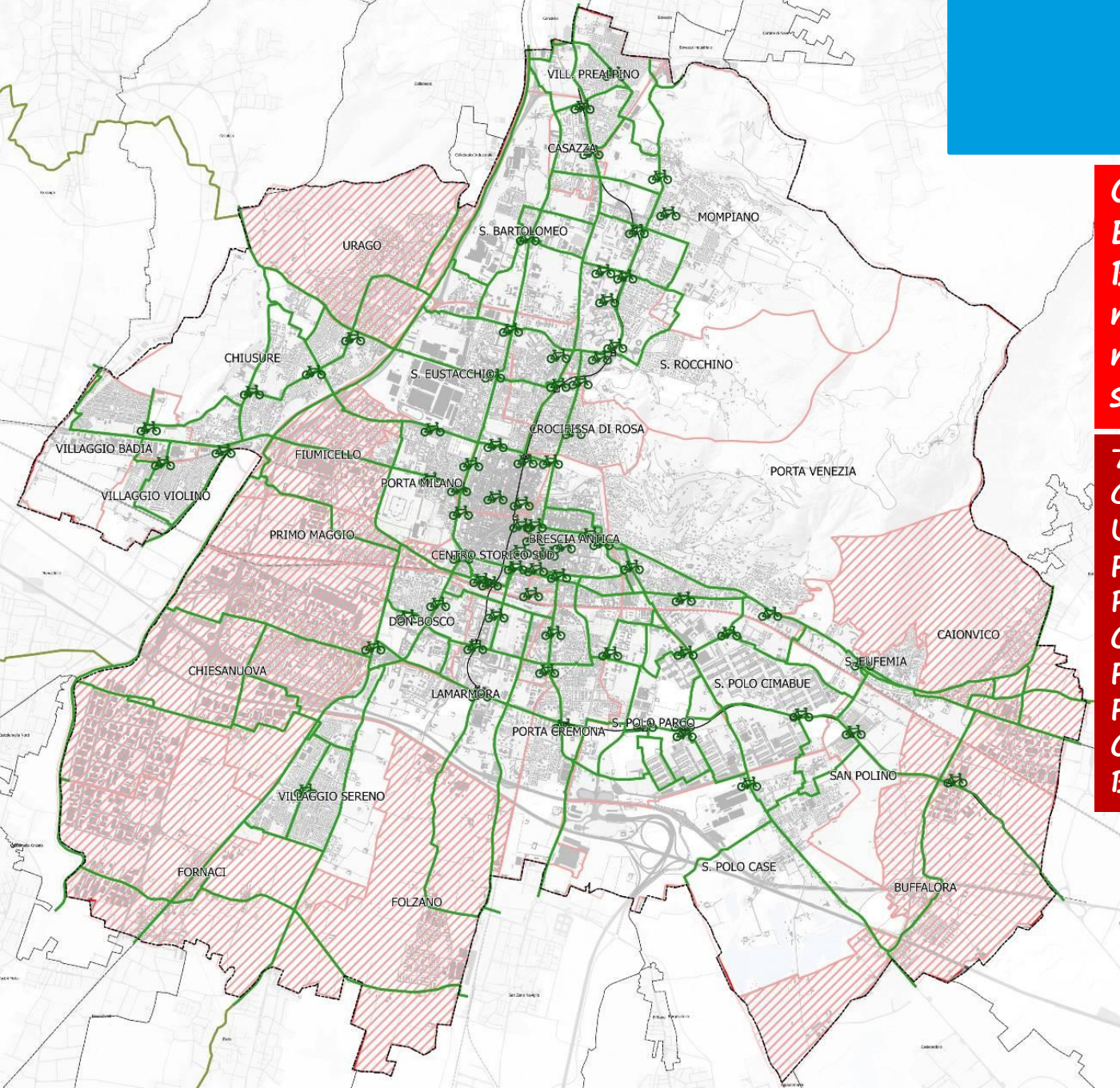
75 km di percorsi in progetto

per un totale di 177km

Bike Sharing

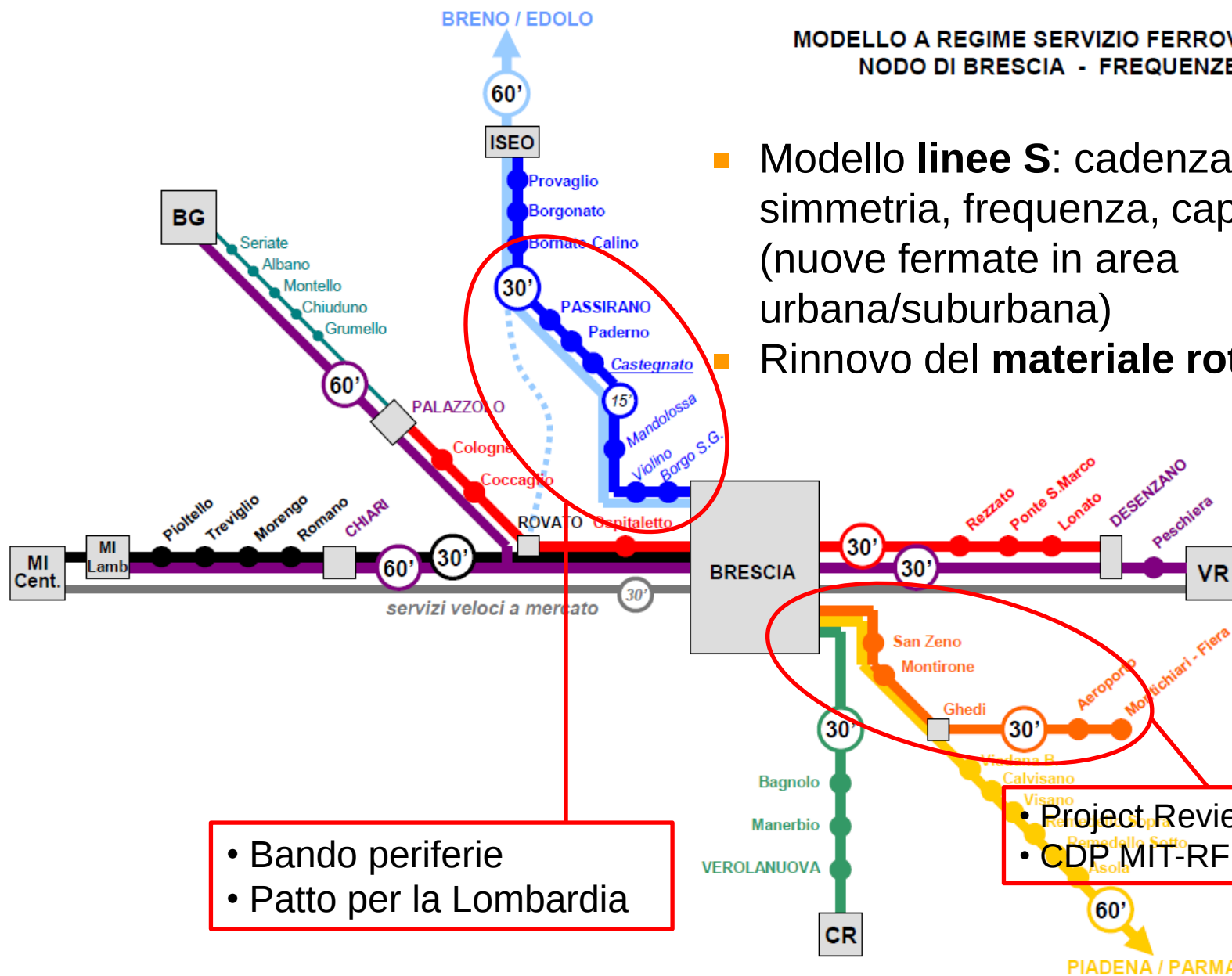
*Obiettivo:
Estensione della rete
BiciMia in particolare
nei quartieri ancora
non raggiunti dal
servizio*

*73 postazioni esistenti
Quartieri da coprire:
Urago Mella
Fiumicello
Primo Maggio
Chiesanuova
Fornaci
Folzano
Caionvico
Buffalora (residenziale)*



Rete ferroviaria – scenario obiettivo

MODELLO A REGIME SERVIZIO FERROVIARIO NODO DI BRESCIA - FREQUENZE



- Modello **linee S**: cadenzamento, simmetria, frequenza, capillarità (nuove fermate in area urbana/suburbana)
- Rinnovo del **materiale rotabile**

- Bando periferie
- Patto per la Lombardia

- Project Review AV/AC
- CDP MIT-RFI

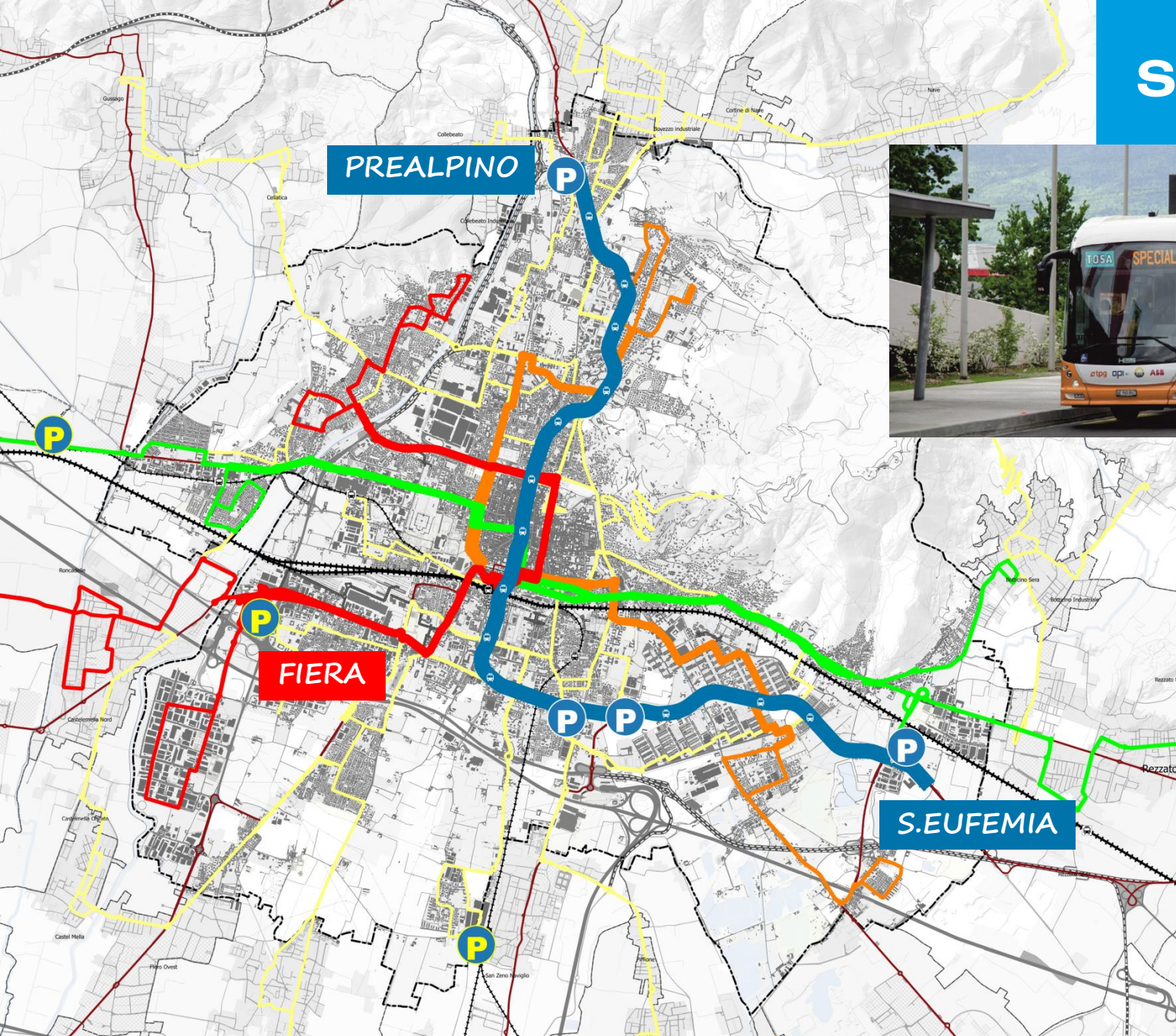
In vista della definizione della strategia di piano, sono stati analizzati tre diversi scenari in ordine allo sviluppo dell'offerta di trasporto pubblico nell'area urbana:

- **SCENARIO «B»**: basato sul rafforzamento della rete *bus*
- **SCENARIO «T»**: evoluzione temporale e tecnologica dello scenario B, basato sullo sviluppo di una o più linee *tram*
- **SCENARIO «M»**: basato sull'estensione della rete *metrò*

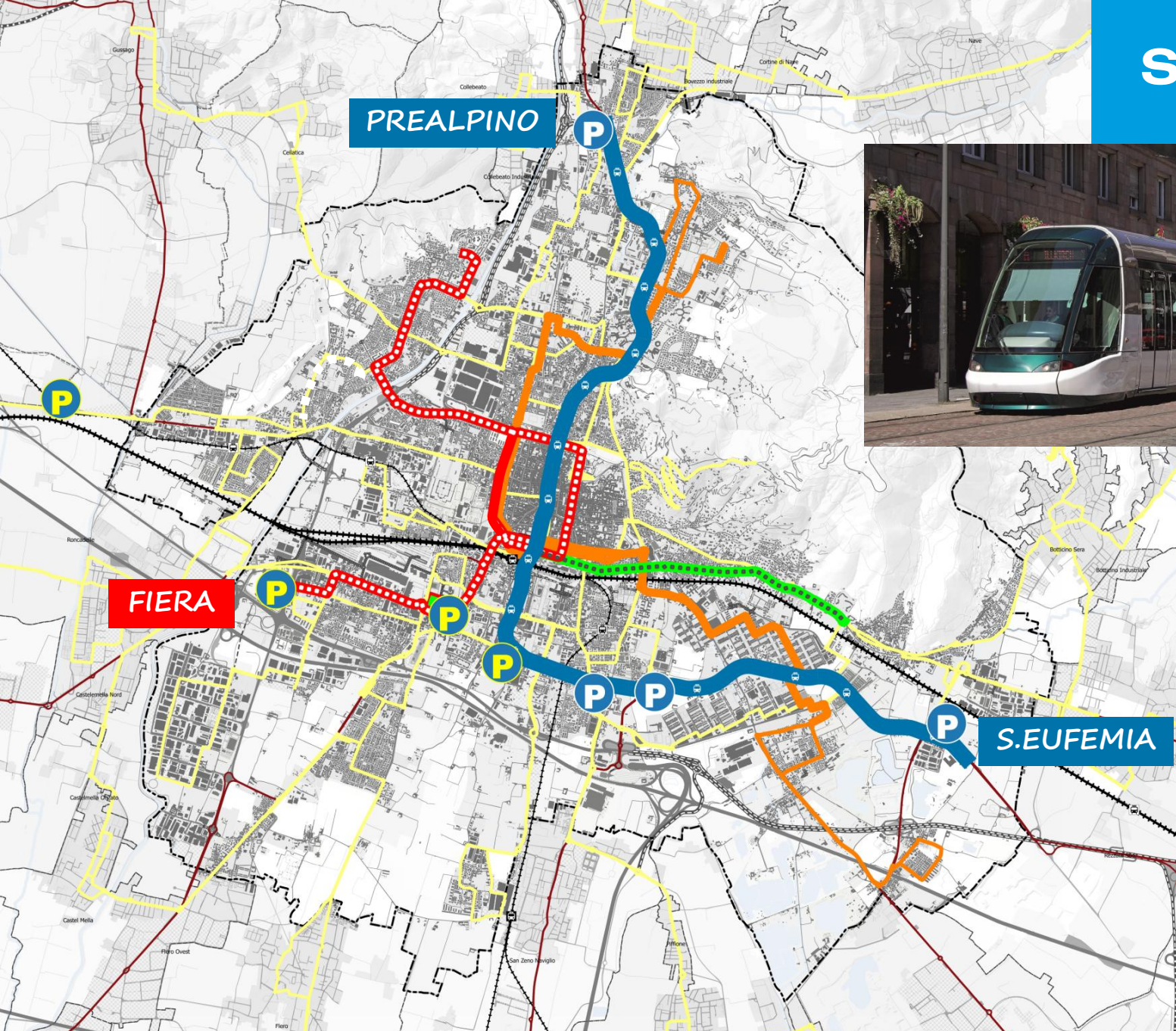
Si è trattato comunque di **scenari schematici e volutamente «estremi»**, utilizzati per comprendere gli effetti delle diverse possibili opzioni di intervento.

I tre scenari di piano *non si pongono necessariamente in antitesi tra loro*, ma individuano i possibili strumenti – corredati dai benefici attesi e dai relativi costi di investimento e di esercizio – su cui la strategia di Piano ha poi operato una scelta di sintesi, anche secondo una *logica di progressione temporale*.

Scenario B

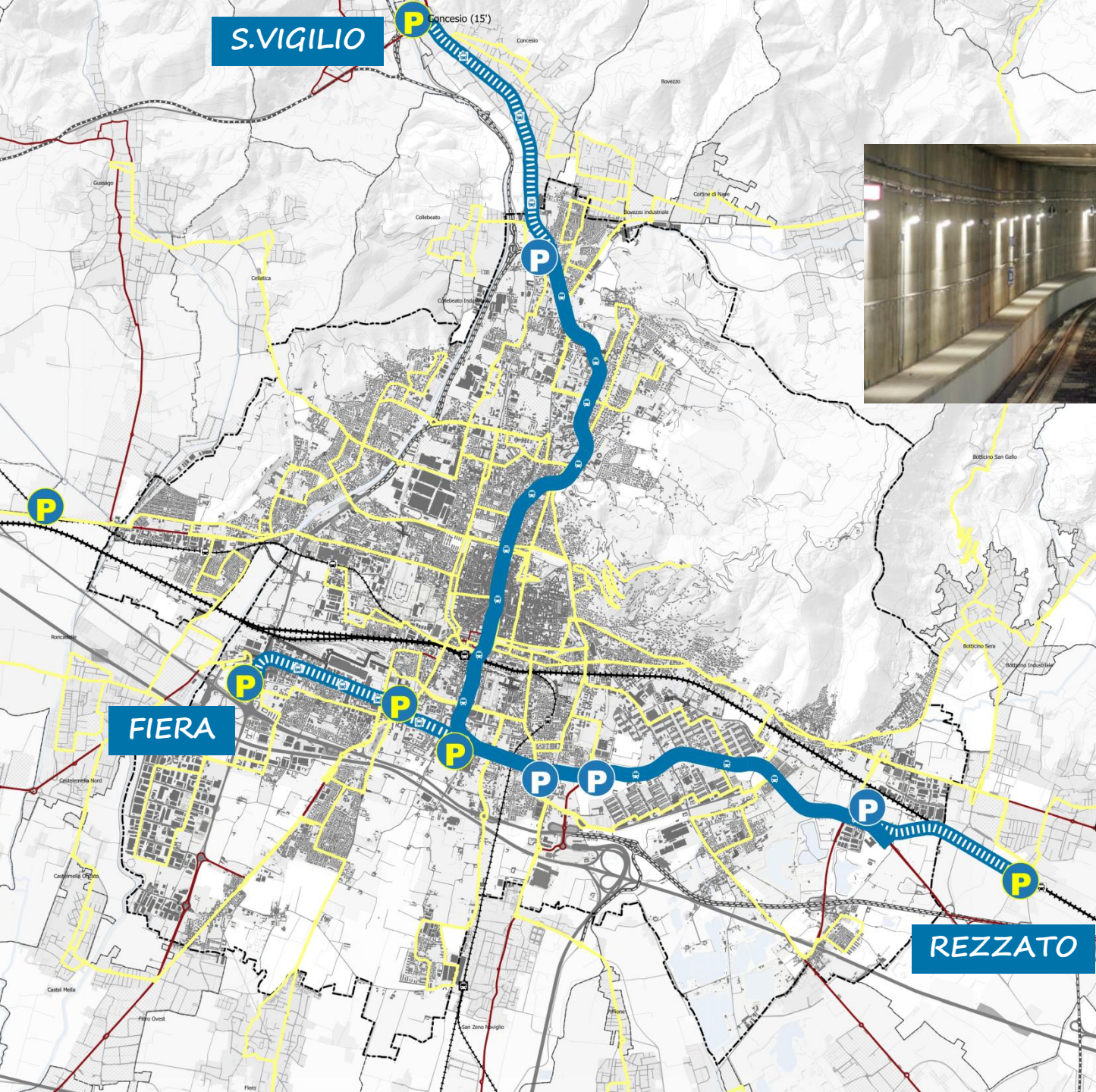


Scenario T



S.VIGILIO

Scenario M



- Si conferma l'attrattività delle **linee di forza B2/T2, B3/T3 e B4 punto di riferimento consolidato per l'organizzazione dell'intera rete** a scala urbana;
- il **sistema ferroviario suburbano** appare generalmente **efficace nell'attrarre domanda**, riversandola nel nodo stazione con forte effetto sinergico sui carichi della linea M1;
- i **prolungamenti** della linea **M1** appaiono **efficaci** a supporto dell'interscambio strada+metrò in **direzione Nord**, ove il parcheggio di S.Vigilio risulta in grado di servire flussi provenienti sia dalla Valtrompia sia dalla Franciacorta; molto più **ridotta** appare la **funzionalità dell'estensione verso Ovest ed Est** (Rezzato);

- per quanto riguarda il quadrante Ovest, la funzionalità dell'**interscambio Fiera**, ottenuto estendendo il **sistema metropolitano**, appare penalizzata dalla necessità di interscambio a Lamarmora, con **risultati paragonabili** a quelli ottenibili con una **tramvia** il più possibile veloce sull'asse Orzinuovi-Corsica;
- il quadro associato ai **solì potenziamenti dell'offerta di trasporto pubblico non** appare nel suo complesso **sufficiente a contenere la crescita del traffico** motorizzato individuale che, sulla spinta della domanda proveniente dall'esterno, risulta in tutti i casi maggiore del 10% rispetto ai valori odierni.

Successione temporale dello Scenario di piano P

- 1. breve termine**, sistema delle **tre busvie B2, B3 e B4** (scenario B) opportunamente integrato nel più complessivo ridisegno dei servizi bus sia urbani sia extraurbani;
- 2. medio termine**, portando a tecnologia ferrotranviaria le **linee T1 e T2** (opportunamente riviste nel tracciato per ovviare alle problematiche riscontrate nell'Oltremella);
- 3. lungo termine**, estendendo la **linea M1** sino al parcheggio di interscambio di San Vigilio, in alternativa alla realizzazione della bretella autostradale di penetrazione urbana.

S.VIGILIO



Prancesio (15')

PREALPINO



T2

B4

T3



FIERA

T2



T3



S.EUFEMIA

B4

Scenario P



Proposta di Scenario di Piano: Costi

Intervento	COSTO STIMATO (IVA inclusa)			
	investimento	esercizio	TOT (40anni)	Val.attuale
	mln €	mln €/anno	mln €	mln €
Prolungamento M1 Concesio / S.Vigilio	207,24	8,07	530,00	408,63
Linea T2 (Pendolina-centro-Fiera)	206,90	3,87	361,72	303,51
Linea T3 (Valcamonica-centro-S.Eufemia)	153,16	3,57	295,84	242,18
Deposito	22,04	0,00	22,04	22,04
Linea B4 (Ospedale-ring-S.Polo)	19,06	3,56	161,57	107,98
Subtotale rete forza TPL	608,40	19,07	1.371,17	1.084,34
<i>Interventi sulla rete viaria*</i>	176,85	3,70	324,85	255,86
TOTALE	785,25	22,77	1.696,02	1.340,20

* Riqualificazione tratta urbana tang.Ovest, 3° corsia tang.Sud, bretelle S.Zeno, Vallecamonica, Caionvico

COSTI RETE FORZA TPL A CARICO DEL COMUNE

investimenti: 40% per M1, T2 e T3; 90% per B4

esercizio: 60% per M1, T2, T3 e B4

190,72	11,44	648,38	476,28
---------------	--------------	---------------	---------------

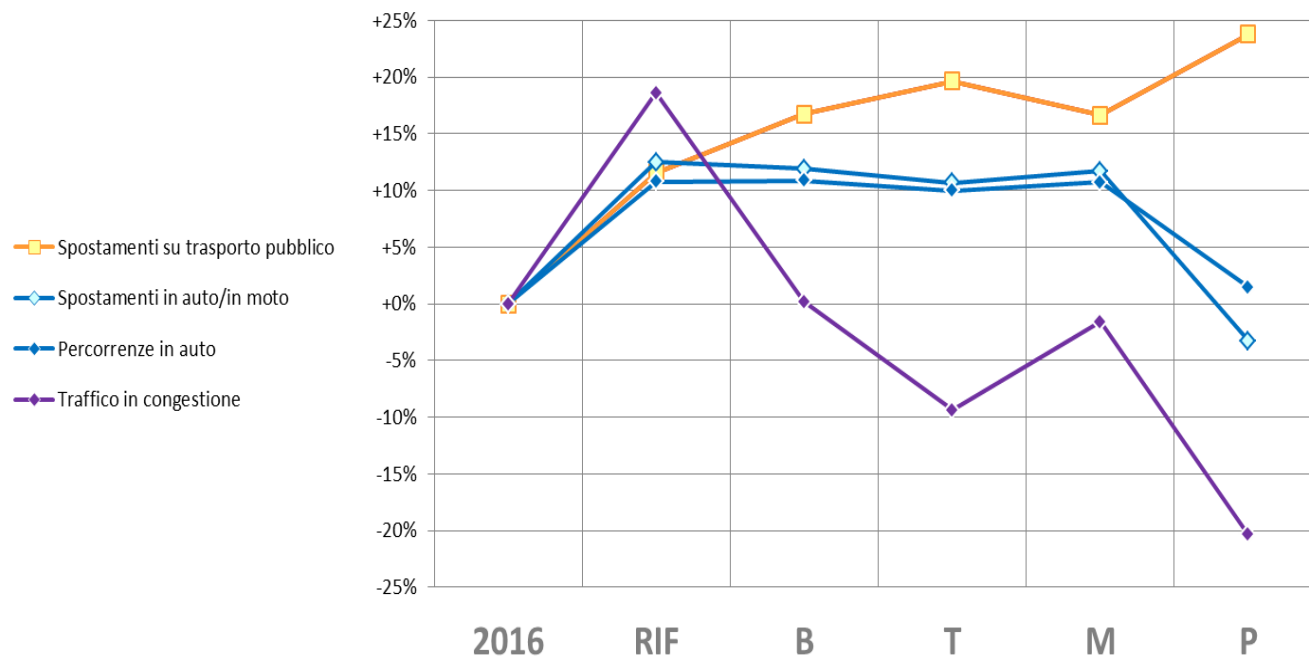
Oltre agli interventi tecnologici sono stati considerati alcuni interventi invariati, tre “**leve**”:

- ampliamento della **rete ciclabile** ed incentivazione della **mobilità non motorizzata**;
- revisione tariffaria ed estensione della regolamentazione della **sosta**;
- politiche di **domanda**;

POLITICHE DI DOMANDA

- **Sensibilizzazione** dei cittadini utenti sui temi della mobilità sostenibile
- **Incentivazione** all'utilizzo della bici e del trasporto pubblico
- **Fidelizzazione** all'uso del trasporto pubblico mediante politiche tariffarie (*biglietti/abbonamenti*), anche utilizzando la **bigliettazione elettronica**
- Introduzione di **schemi tariffari integrati** (ad es. *sosta/mezzo pubblico*) con modalità premianti per i comportamenti virtuosi

RIEPILOGO DEI RISULTATI

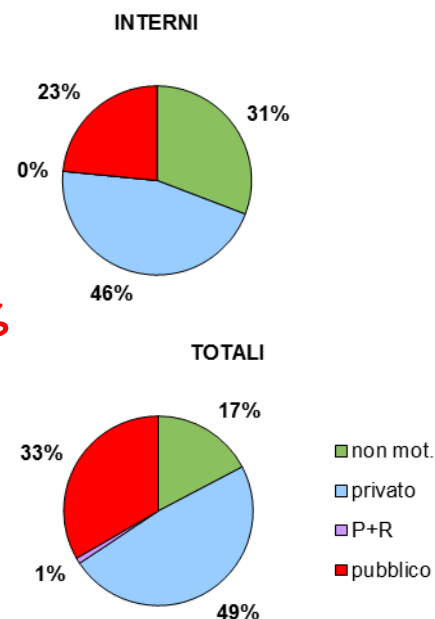


	SCENARI - BASE AL 2026 (variazioni rispetto a situazione odierna)				
	RIF	B	T	M	P
Spostamenti in auto/in moto (ora di punta)	+13%	+12%	+11%	+12%	-3%
Spostamenti su trasporto pubblico (ora di punta)	+12%	+17%	+20%	+17%	+24%
Percorrenze in auto (ora di punta)	+11%	+11%	+10%	+11%	+1%
Traffico in congestione (ora di punta)	+19%	+0%	-9%	-2%	-20%
Totale mln pass./anno su TPL area urbana	58,6	61,4	62,9	61,3	65,1
Variazione su scenario 2016	+12%	+17%	+20%	+17%	+24%

EFFETTI ATTESI

Lo scenario di piano risulta efficace nel **stabilizzare la mobilità privata** ai livelli odierni incrementando l'utilizzo del trasporto pubblico e la mobilità non motorizzata

- Rete TPL area urbana: **65 mln passeggeri/anno** (+24%, +11% su RIF)
- Spostamenti ciclopedonali: +56%
- Split modale mezzo motorizzato individuale: <50%
- Traffico in congestione: -20% (-33% su RIF)



N.B. Laddove non indicato, le variazioni sono espresse in rapporto alla situazione odierna (scenario 2016)

Proposta di Scenario di Piano

L'insieme di misure coordinate, contenute nello scenario di piano, consente di definire gli **obiettivi generali** a cui ambire con l'attuazione delle scelte pianificate:

- 1. Stabilizzare il traffico veicolare privato ai livelli assoluti odierni**, riducendone la **quota modale** a un livello **inferiore al 50%** degli spostamenti complessivi;
- 2. riversare parte della nuova domanda attesa a medio e a lungo termine sul sistema di trasporto pubblico di area urbana**, che passa da 53 a **65 milioni di passeggeri/anno**, con un **incremento di oltre il 20%**, in dieci anni;
- 3. riversare parte della nuova domanda attesa a medio e a lungo termine sulla mobilità ciclopedonale**, la cui quota modale incrementa dal 13 al 18% in dieci anni, con **crescita** dei volumi di traffico, espressi in valore assoluto, dell'ordine del **50%**.

COSTI

Ipotizzando che i costi a carico della Città di Brescia ammontino:

- 10% del totale degli investimenti richiesti per il prolungamento della linea M1;
- 40% per la realizzazione delle tramvie T2 e T3;
- 90% del totale di quelli richiesti per la costruzione della busvia B4;
- 60% degli oneri di esercizio;

si ottiene un valore d'**investimento** dell'ordine dei **190 milioni di € (in 20 anni)**, cui occorre aggiungere un **costo di esercizio** valutabile a regime in circa **11 milioni di €/anno**.

BENEFICI

Per quanto attiene alla stima dei benefici, una stima aggregata di larga massima, effettuata sulla base delle simulazioni di traffico, conduce a valori dell'ordine di **60-90 milioni di €/anno**, corrispondenti ad un VAN tale da garantire la fattibilità tecnico-economica dell'investimento ipotizzato. Si tratta comunque di valutazioni preliminari, che dovranno essere ulteriormente affinate in sede di progettazione dei singoli interventi pianificati.

Già in sede di selezione dello scenario di piano, si è proceduto ad identificare una strategia “dinamica” di governo del sistema della mobilità urbana, che si esplicita in una precisa articolazione temporale degli interventi più qualificanti di rafforzamento della rete di forza del TPL di area urbana. In particolare, il piano prevede:

- 1. breve termine (5anni)**, sistema delle **tre busvie B2, B3 e B4** opportunamente integrato nel più complessivo ridisegno dei servizi bus sia urbani sia extraurbani;
- 2. medio termine (10 anni)**, portando a tecnologia ferrotranviaria le **linee T1 e T2** (opportunamente riviste nel tracciato per ovviare alle problematiche riscontrate nell'Oltremella);
- 3. lungo termine (20 anni)**, estendendo la **linea M1** sino al parcheggio di interscambio di San Vigilio, in alternativa alla realizzazione della bretella autostradale di penetrazione urbana.

Azione	<i>breve termine</i>	<i>medio termine</i>	<i>lungo termine</i>
Protezione e valorizzazione della pedonalità	O	O	
Estensione e qualificazione della rete ciclabile primaria	O	O	
Potenziamento del servizio BiciMia	O	O	
<u>Sviluppo dei servizi ferroviari</u>			
- riorganizzazione e potenziamento servizi regionali	O		
- implementazione Servizio Ferroviario Metropolitano		O	
<u>Rete di forza TPL di area urbana</u>			
- busvie B2, B3, B4	O		
- tramvie T2, T3		O	
- prolungamento M1 S.Vigilio			O
<u>Sistema degli attestamenti esterni</u>			
- P+R Fiera		O	
- P+R S.Vigilio			O
<u>Interventi di adeguamento della rete stradale</u>			
- riqualificazione tangenziale Ovest			O
- potenziamento tangenziale Sud		O	
- collegamento Vallecarnonica/Rose		O	
- variante S.Zeno		O	
- bretella Caionvico		O	
Zone 30 ed interventi di moderazione del traffico	O	O	
ZTL	O	O	
Politiche sosta	O	O	
Carpooling	O	O	
Integrazione tariffaria TPL	O		
Politiche della domanda	O	O	
Nodo intermodale piccola velocità	O	O	
City logistic	O		

TEMPORIZZAZIONE DELLA SPESA

Ipotesi

- Vita utile degli interventi: 30 anni
- Tasso di sconto: 3,5%
- Durata dei lavori: 5 anni per M1, 3 anni per T2, T3, 1 anno per B2, B3, B4

Attuazione del PUMS richiederà:

- **primo quinquennio:** circa 60 milioni € - **45 milioni €** a carico della città di Brescia;
- **secondo quinquennio:** circa 460 milioni € - **135 milioni €** a carico della città di Brescia;
- **secondo decennio:** circa 270 milioni € - **40 milioni €** a carico della città di Brescia

Attuazione e Monitoraggio

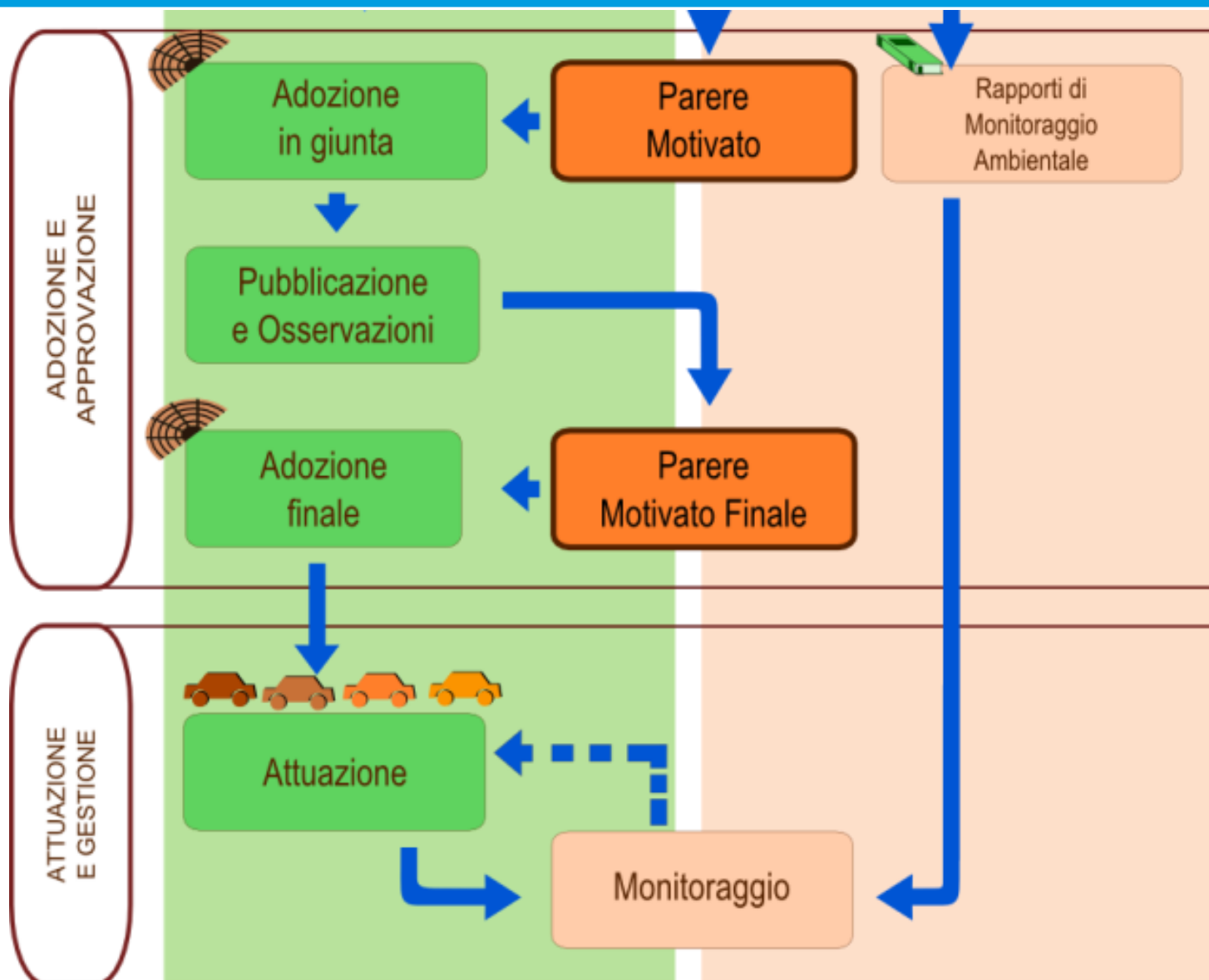
	Intervento	COSTI DI INVESTIMENTO ED ESERCIZIO					
		valori attualizzati (mln € ₂₀₁₈)					
		TOTALI			A CARICO CITTA' BRESCIA		
		breve	medio	lungo	breve	medio	lungo
		2018-22	2023-27	2028-37	2018-22	2023-27	2028-37
RETE FORZA TPL	B2 (Oltremella-centro-stazione-Fiera)	2,35	1,66	0,00	1,85	0,81	0,00
	B3 (Valcamonica-centro-S.Eufemia)	7,45	1,85	0,44	5,84	1,08	0,00
	B4 (Ospedale-ring-S.Polo)	16,61	12,16	25,67	13,03	7,10	9,24
	T2 (Pendolina-centro-stazione-Fiera)	0,00	187,30	27,89	0,00	62,80	10,03
	T3 (Valcamonica-centro-S.Eufemia)	0,00	109,86	22,84	0,00	33,41	9,25
	M1 (prolungamento Prealpino-S.Vigilio)	0,00	0,00	115,61	0,00	0,00	6,46
	Parcheggi d'interscambio	7,84	19,46	7,28	0,68	4,69	0,00
TPL	Interventi diffusi rete TPL	2,58	0,03	3,23	2,25	0,02	1,71
	Autostazione via Solferino	3,49	0,00	0,00	3,04	0,00	0,00
Trasporto pubblico		40,32	332,33	202,97	26,69	109,93	36,70
MOBILITA' DOLCE	Rete ciclabile	10,22	16,25	1,08	9,52	12,41	0,00
	Istituzione delle isole ambientali (Zone30, ZPRU, ZTL, ecc.)	4,67	3,93	0,00	4,38	3,10	0,00
	Eliminazione barriere architettoniche	2,34	1,97	0,00	2,19	1,55	0,00
	Campagne di informazione e sensibilizzazione	0,93	0,79	1,22	0,88	0,62	0,75
Mobilità dolce		18,16	22,94	2,30	16,96	17,69	0,75
OPERE VIARIE	Riqualficazione Tangenziale Ovest	0,00	0,00	37,70	0,00	0,00	0,00
	Riqualficazione Tangenziale Sud	0,00	37,99	8,00	0,00	0,00	0,00
	Riqualficazione Svincolo Quadrifoglio B Sest	0,00	35,71	7,52	0,00	0,00	0,00
	Raccordo Variante di San Zeno	0,00	11,20	2,40	0,00	0,00	0,00
	Raddoppio SS45bis da Svincolo Quadrifoglio B Sest a Mazzano	0,00	11,20	2,40	0,00	0,00	0,00
	Connessione Tangenziale Sud-Metro S.Eufemia (via Chiappa)	2,18	0,21	0,45	1,90	0,21	0,27
	Bretella Vallecamonica-Rose	0,00	7,47	1,60	0,00	5,58	1,08
	Bretella Caionvico	0,00	2,20	0,48	0,00	1,62	0,32
	Nuova Via Trivellini	1,31	0,13	0,27	1,14	0,12	0,16
Opere viarie		3,49	106,10	60,83	3,04	7,52	1,84
TOTALE		61,97	461,37	266,11	46,68	135,14	39,29

12.12.2017
Adozione PUMS
GIUNTA COMUNALE

19.12.2017
Pubblicazione PUMS

19.02.2018
Approvazione PUMS
CONSIGLIO COMUNALE

Linee guida per la
redazione di Piani Urbani
della Mobilità Sostenibile
Decreto MIT 4.8.2017



- A. Quadro demografico e socio-economico**
- B. Domanda di mobilità passeggeri**
- C. Traffico merci**
- D. Trasporto pubblico**
- E. Mobilità ciclopedonale**
- F. Traffico automobilistico e sosta**
- G. Incidentalità stradale**
- H. Indicatori ambientali**
- I. Modello di traffico**
- J. Scenario di riferimento**
- K. Pianificazione territoriale e urbanistica**
- L. Scenari di piano e schede di progetto**

- 01.a** Individuazione ambito di area vasta
- 0.1.b** Zonizzazione PUMS
- 0.2.a** Scenario Riferimento (area vasta)
- 0.2.b** Scenario Riferimento (comunale)
- 03.a** Scenario B
- 03.b** Scenario T
- 03.c** Scenario M
- 03.d** Scenario P
- 04.a** Invarianti di piano - Servizi ferroviari
- 04.b** Invarianti di piano - Interventi per la fluidificazione del traffico
- 04.c** Invarianti di piano - Sistema della mobilità dolce - Isole ambientali
- 04.d** Invarianti di piano - Sistema della mobilità dolce - Rete ciclabile
- 04.e** Invarianti di piano - Sistema della mobilità dolce - Bike sharing
- 04.f** Invarianti di piano - Interventi per la moderazione del traffico - Zone 30
- 04.g** Invarianti di piano - ZPRU
- 05.a-p** Flussogrammi
- 06.a** Tavola di sintesi delle azioni di piano