

Dibattito Pubblico

Nuovo Ponte San Michele
tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda



OSSERVAZIONI

Ministero della Cultura

Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio
per le Province di Bergamo e Brescia

19 agosto 2025



Ministero della cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI BERGAMO E BRESCIA

Brescia, data del protocollo

A

RFI

Vice Direzione Generale Operation
Direzione Investimenti Area Nord Ovest
C.a. Responsabile del procedimento
Ing. Rosa Pannetta
rfi-din-dino@pec.rfi.it

Regione Lombardia

Direzione Generale Infrastrutture e opere
pubbliche – U.O. Infrastrutture
ferroviarie e opere pubbliche
infrastrutture@pec.regione.lombardia.it

e p.c.

Direzione Generale ABAP

Servizio V
dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

**Soprintendenza ABAP per le
province di Como, Lecco, Sondrio e
Varese**

sabap-co-lc@pec.cultura.gov.it

Class. [34.43.01/12/2019](#)

Ref. nota prot. n. del
Ns. prot. n. del

OGGETTO: Calusco d'Adda (BG) e Paderno d'Adda (LC). Ponte San Michele.

Intervento: NPP8001 Nuovo Ponte tra Paderno d'Adda e Calusco d'Adda.

Procedimento di dibattito pubblico ai sensi dell'art. 5, comma 1, lett. b) dell'Allegato I.6
al D.Lgs. 36/2023.

Ente procedente: RFI

Tutela ex art. art. 136 D.Lgs. 42/2004, DM 15.7.1969 e DM 6.2.1985; ex art. 142 c. 1 lett.
c) e f) D.Lgs. 42/2004; art. 10-12 D.Lgs. 42/2004.

Osservazioni.

In riferimento alla nota prot. RFI-VDO.DIN.DINO\PEC\P\2025\63 del 13.5.2025, acquisita al prot. n. 9835 del 13.5.2025 (indizione del dibattito pubblico, ai sensi dell'art. 5 c. 1 lett. b) Allegato I.6 D.Lgs. 36/2023, sull'intervento in oggetto), alla successiva nota del 4.7.2025 (proroga dei termini), nonché per quanto occorra alla nota di richiesta di parere del 18.3.2025 (ns. rif. prot. n. 5600 del 18.3.2025), si rappresenta quanto segue.

1. Premessa

1.1. Sembra anzitutto opportuno, in premessa, qualche cenno riguardo al coinvolgimento precedente degli uffici territoriali di tutela del MiC sul tema in questione, prima dell'indizione del dibattito pubblico ora in itinere, con il riassunto di alcuni passaggi che hanno portato allo sviluppo e alla definizione degli scenari progettuali al presente delineati.

Dopo l'intervento di restauro e adeguamento funzionale del Ponte San Michele eseguito nel 2018-2019, sostanzialmente contenuto a opere di manutenzione ordinaria, di restauro puntuale delle strutture e di



SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI BERGAMO E BRESCIA

Sede: Via Gezio Calini, 26 - 25121 Brescia - Tel:03028965 Fax:030296594 Settore

archeologia: Piazzetta Giovanni Labus, 3 - 25121 Brescia - Tel:030290196

PEC: sabap-bs@pec.cultura.gov.it - PEO: sabap-bs@cultura.gov.it

adeguamento d'uso, che hanno consentito la riapertura della circolazione tanto ferroviaria quanto carrabile (seppur a traffico alternato) sul ponte, ma che già avevano visto porre in quella fase il tema della conclusione della vita utile dello stesso entro il 2030, le due Soprintendenze interessate hanno ricevuto da RFI, a più riprese e sempre in via informale, materiali di analisi e studio di tre proposte di localizzazione di nuovi ponti sostitutivi dell'attuale, relativi a vari stati di avanzamento; e si sono susseguite interlocuzioni informali riguardanti l'illustrazione delle possibili soluzioni per risolvere il tema dell'attraversamento del fiume Adda. L'ipotesi di intervenire nuovamente sul ponte esistente eventualmente con opere di maggior entità, è stata in questa fase considerata non fattibile, anche sulla base di studi e indagini condotti in collaborazione con l'Università di Bergamo e il Politecnico di Milano.

Anche sulla base di studi trasportistici dal 2020 alla metà del 2021, indicativamente in tre momenti (gennaio 2020, giugno 2020, agosto 2021), sono stati prospettati nel corso di tali interlocuzioni più schemi di attraversamento dell'Adda, che individuavano tre diverse ipotesi localizzative dei tracciati, considerando la separazione dei due sistemi di circolazione (ferroviaria e carrabile) in due strutture separate (come descritto in un PFTE 2020), a variabile distanza dal ponte storico. In tale fase si era giunti a una prima condivisione di larga massima – a luglio 2020 – anche da parte degli uffici MiC, della c.d. soluzione sud (con due attraversamenti separati e distanti a sud e nord dal ponte storico).

Tali interlocuzioni hanno poi avuto una fase di interruzione (con nota n. 8425 del 31.3.2022 la Soprintendenza CO-LC chiedeva informazioni in merito agli sviluppi, avendo in riscontro notizia che si stavano elaborando le soluzioni), fino al 2023-2024, quando sono riprese con la convocazione di due tavoli tecnici presso Regione Lombardia, nel corso dei quali sono stati illustrati gli avanzamenti degli studi e delle ipotesi dei tracciati, con riferimento al DOCFAP datato luglio 2023.

1.2. In particolare, nel corso di un incontro convocato da Regione Lombardia in data 15 gennaio 2024 con RFI e le Soprintendenze, è stato prospettato un differente quadro, che vedeva perseguibile solo l'ipotesi (indicata come Scenario 1) di un unico ponte c.d. promiscuo (stradale e ferroviario) 'in stretto affiancamento' al ponte esistente, con tipologia ad arco o a travata da definirsi; e dunque con l'accantonamento delle altre ipotesi progettuali pur sviluppate nel citato DOCFAP. Ciò in conseguenza di nuovi fattori tra cui, assai importante, il rilevamento di una zona di dissesto geologico localizzata in un'area a sud dell'attuale ponte, prossima alla struttura storica; oltre che in rapporto a ragioni economiche di costo sensibilmente diverso dell'opera nelle tre alternative, a ragioni urbanistiche generali di minimizzazione del consumo di suolo, a ragioni viabilistiche legate al minor impatto sul territorio in relazione al raccordo con la viabilità e le stazioni esistenti, e da ultimo, a motivi di compatibilità con l'avanzamento di altre opere infrastrutturali nell'area vasta, quali la variante alla Pedemontana, direttamente interferenti con la scelta dei tracciati.

Si sottolinea come la soluzione del ponte unico in affiancamento sia stata presentata non solo come già definita per quanto attiene alla localizzazione e al tipo di ponte, ma anche sostanzialmente come l'unica a rimanere sul tavolo come proposta perseguibile, per la forte rilevanza delle ragioni che portavano ad escludere le altre alternative. Le Soprintendenze, in tale occasione di confronto (come pure in un successivo incontro in data 6.3.2024), pur prendendo conoscenza e atto degli argomenti esposti, non hanno mancato di sottolineare l'importanza paesaggistica del sito di cui il ponte costituisce un elemento centrale, da salvaguardare anche nella sua integrità visiva; e di far rilevare la forte criticità dell'ipotesi del ponte affiancato sotto l'aspetto della tutela del paesaggio, ponendo al riguardo un problema principale di scelta localizzativa, e un problema subordinato di alta qualità architettonica dell'opera di nuova realizzazione, oltre al tema amministrativo di un necessario processo decisorio che prendesse infine forma con le modalità di uno specifico procedimento.

A tale fase di confronto hanno fatto seguito ulteriori contatti diretti, sempre di natura informale, con la Direzione Generale ABAP di questo Ministero, tra l'estate 2024 e l'inizio del 2025, con coinvolgimento laterale delle Soprintendenze. In tale fase di contatti interlocutori, in cui è stata ribadita la questione del procedimento decisorio, è emerso anche con rilievo il tema dell'avvio di un concorso di progettazione per il nuovo ponte (in luogo di un progetto interno agli uffici RFI come indicato nell'incontro di gennaio 2024), intento formalmente comunicato da RFI con nota del 25.6.2024 dopo una preliminare condivisione al riguardo con questo Ministero. Successivamente, è stata anticipata e poi attuata da RFI (con la comunicazione del 13.5.2025, sopra citata) l'indizione del dibattito pubblico in oggetto; non prima, tuttavia, dell'invio di una nota in data 18.3.2025 (ns. rif. prot. n. 5600 di pari data) con oggetto 'Richiesta di parere ex art. 21 D.Lgs. 42/2004' in merito alla soluzione in affiancamento, riferita al profilo della tutela monumentale, quindi affatto non pertinente – e rimasta non riscontrata come tale – giacché la realizzazione del previsto nuovo ponte coinvolge



profili (molteplici) di tutela paesaggistica del sito, e non già di tutela monumentale relativa al ponte esistente, non oggetto di alcun intervento ma solo di dismissione d'uso.

Si rileva inoltre che la documentazione tecnica messa a disposizione, e posta a base del dibattito pubblico, rimane sostanzialmente quella del DOCFAP 2023, illustrato negli incontri sopra citati dei primi mesi del 2024, e che in quanto 'contenente alcune alternative progettuali' formalmente contempla tutti e tre gli scenari delineati nella più recente fase degli studi condotti. Tali alternative vengono riassunte come segue:

- scenario 1: realizzazione di un ponte promiscuo strada-ferrovia in stretto affiancamento all'esistente, lato sud;
- scenario 2: realizzazione della ferrovia in variante, con attraversamento ca. 3 km a sud, e variante stradale localizzata ca. 3 km a nord;
- scenario 3: realizzazione di nuovo ponte ferroviario in affiancamento (come punto 1) e variante stradale a nord (come punto 2).

Per quanto risulta, gli incontri del dibattito pubblico (22 e 29 maggio 2025) hanno evidenziato e confermato la posizione assunta da RFI, e avallata anche da Regione Lombardia, per cui lo scenario 1 del ponte promiscuo in affiancamento all'esistente 'è lo scenario di maggiore interesse' – pur se nel corso del dibattito sono state raccolte varie osservazioni e proposte, in tutto o in parte alternative.

2. La situazione vincolistica

2.1. Venendo agli aspetti di stretta competenza degli uffici di tutela, è necessario in primo luogo dare conto del quadro dei vincoli insistenti sul sito oggetto dell'intervento, che a seguire si elencano.

- Vincolo di tutela paesaggistica ex art. 136 c. 1 D.Lgs. 42/04 (d'ora in avanti 'Codice') dell'intero territorio del Comune di Paderno d'Adda, apposto con DM del 15.7.1969: secondo la declaratoria, i caratteri di interesse paesaggistico di questo territorio 'si ravvisano particolarmente importanti in corrispondenza delle vedute dal ponte di Paderno, con le magnifiche vedute dell'Adda verso nord e il territorio di Robbiate, con il corso del fiume, il canale scolmatore e la notevole struttura in ferro del ponte viario e ferroviario'.
- Vincolo di tutela paesaggistica ex art. 136 c. 1 lett. c-d Codice di una zona in Comune di Calusco d'Adda, apposto con DPGR del 6.2.1985: oggetto del vincolo è un tratto di paesaggio fluviale con caratteri unici, ovvero le sue rapide e singolarità geologiche ben visibili dalla sponda sinistra del fiume, e i suoi elementi antropici essenziali costituiti dal Naviglio di Paderno con la serie di chiuse e di centrali elettriche, costituente 'un quadro naturale visibile da svariati punti di vista tra cui il famoso ponte in ferro di Paderno'.
- Vincolo di tutela paesaggistica ex art. 142 c. 1 lett. c) Codice (fascia di rispetto di 150 m dei corsi d'acqua).
- Vincolo di tutela paesaggistica ex art. 142 lett. f), in quanto area compresa nel territorio del Parco Regionale Adda Nord (istituito con LR 80/1993).
- Il Piano Paesaggistico Regionale della Lombardia include la 'veduta dell'Adda dai ponti di Trezzo e di Paderno, al n. 47, nel Repertorio delle 71 'Visuali sensibili' (tav. B) più importanti della regione.
- Vincolo di tutela culturale ex artt. 10-12 Codice, come da declaratoria del 14.7.1980, con una molto stringata motivazione che sottolinea principalmente la 'logica e ardita struttura' del ponte e il suo essere testimonianza dell'evoluzione della tecnica architettonica del XIX secolo. Ma, come riportato nella scheda SIRBeC LC120-00634, il Ponte San Michele è concordemente riconosciuto quale 'il maggiore monumento italiano dell'architettura in ferro dell'Ottocento', di 'rilevanza paragonabile a quella della Tour Eiffel a Parigi, che fu costruita negli stessi anni e con le medesime tecnologie', e rappresenta un simbolo dell'archeologia industriale in Italia.

2.2. Il quadro dei vincoli non è un mero esercizio di elencazione, né una clausola di rito. Esso indica con chiarezza l'altissima sensibilità paesaggistica del sito, sul quale si stratificano più livelli di tutela, da quelli generici ex art. 142 Codice a quelli più specifici dei due successivi vincoli ex art. 136 (cui si aggiunge il vincolo monumentale del ponte), e definisce con precisione crescente nel tempo le ragioni di tale alta sensibilità. Queste, nei provvedimenti di tutela, sono incentrate su due temi principali:

- il paesaggio fluviale dell'Adda (un vero e proprio paesaggio culturale, che unisce e fonde 'l'espressione della natura e quella del lavoro umano', costituita soprattutto (ma non unicamente) dalle opere di utilizzo dell'acqua realizzate dal XVI ai primi del XX secolo a fini di commercio, comunicazione, produzione di energia (canali, chiuse, dighe, centrali elettriche, fino al mirabile ponte ottocentesco); senza dimenticare l'eccezionale quadro naturale della zona della rapide a sud del ponte (la Forra dell'Adda, e i Tre Corni),



anch'essa con una valenza di paesaggio culturale in quanto associata dagli studi a vari disegni (Codice Atlantico) e sfondi di dipinti leonardeschi ('Vergine delle Rocce');
- le vedute che di tale paesaggio si godono, da vari punti di vista pubblici ma soprattutto, come sottolineato dai provvedimenti di tutela, dal Ponte di Paderno.

In una considerazione e analisi più ampia, le componenti paesaggistiche di questo sito sono, in estrema sintesi: gli elementi naturali, ovvero il fiume, le sponde scoscese ricche di vegetazione, la zona delle rapide ovvero forre dell'Adda; gli insediamenti religiosi storici, ovvero la chiesetta dell'Addolorata presso l'incile, e il Santuario di S.Maria della Rocchetta più a sud; gli elementi antropici legati all'acqua, sia di antico regime (l'incile del Naviglio di Paderno, le chiuse), sia di archeologia industriale, ovvero le due centrali idroelettriche (Bertini a Cornate d'Adda, del 1896, e Semenza a Robbiate, del 1917, con la connessa diga-ponte di Robbiate, oltre alla diga vecchia di Paderno); l'infrastruttura stradale-ferroviaria costituita dal ponte San Michele del 1889, anch'esso monumento di archeologia industriale con la sua arditezza strutturale ed esile eleganza di disegno. In pochi chilometri lungo il corso dell'Adda, dunque, si ha una densa concentrazione di opere ed elementi di grande interesse sia storico-culturale che paesaggistico.

3. L'intervento in progetto

In questo paesaggio, che pure l'opera dell'uomo ha intensamente trasformato e arricchito a più riprese nel corso del tempo storico, a servizio delle esigenze (principalmente economiche) sviluppate dalle varie epoche, è un dato oggettivo e ineludibile che la realizzazione di nuove infrastrutture di comunicazione, in tutti gli scenari progettuali oggetto di studio sopra accennati, non può che porre, in modi e misure differenti, problemi rilevanti di inserimento paesaggistico, nei confronti dell'esigenza di rispettare e non pregiudicare i valori visuali e culturali del denso paesaggio naturale e antropico che si è descritto. Ma, in particolare, sembra proprio lo scenario 1, con la prevista realizzazione di un nuovo viadotto affiancato al ponte San Michele, a porre il tema dell'impatto paesaggistico con il più alto grado di criticità.

A prevenire una prevedibile obiezione, non si tratta, in assoluto e in astratto, di un tema di pretesa intangibilità di un paesaggio, ovvero di una pregiudiziale posizione di inaccettabilità dell'aggiunta di un nuovo episodio a un contesto di paesaggio esistente, pur di elevato valore: sotto un aspetto metodologico, l'aggiunta calibrata e progettualmente avvertita di nuovi elementi in un contesto tutelato (in cui la qualità architettonica abbia ruolo importante) è comunemente ammessa anche in ambito di tutela monumentale, e a maggior ragione trova spazio in ambiti di tutela paesaggistica, per la natura stessa del bene paesaggio che è dinamica, e oggetto di mai conclusa trasformazione – quella stessa trasformazione che lo ha storicamente prodotto nella forma che è giunta ai nostri giorni.

Si tratta invece, nel caso specifico e concreto, della effettiva possibilità che l'aggiunta di un'infrastruttura di tale rilevanza e preponderanza fisica e visuale, come quella in progetto, possa collocarsi in un contesto con i caratteri che si sono descritti, in modo adeguatamente rispettoso dei valori paesaggistici che esso esprime. Con riferimento ai due temi portanti della tutela sopra enunciati, vi è motivo di considerare che se, da un lato, l'accostamento prossimo di un solo nuovo ponte al ponte in ferro di fine Ottocento avrebbe il vantaggio di non interferire, quantomeno fisicamente, con altri tratti altamente sensibili del *paesaggio fluviale* tutelato, sia a nord che soprattutto a sud dell'attuale attraversamento, dall'altro questo accostamento pregiudicherebbe con ogni evidenza il rapporto con il paesaggio del ponte San Michele, per quanto concerne invece il tema delle *vedute del e dal ponte storico*, nei termini reciproci dell'intervisibilità.

Si consideri infatti che il nuovo ponte, per i requisiti funzionali e strutturali alla base della sua concezione (ponte a due corsie stradali e doppio binario ferroviario, vs binario e corsia singoli del ponte storico) avrebbe dimensioni di ingombro e sezioni degli elementi strutturali quasi doppie rispetto al ponte storico; e dunque, in modo più netto di quanto suggerito da solo indicativi rendering, nell'ubicazione affiancata in progetto occluderebbe pressoché del tutto la vista del ponte San Michele da sud, primariamente dalla strada alzaia ciclopedonale costeggiante il fiume; ed entrerebbe pesantemente nelle visuali dal ponte verso il tratto dell'Adda fino alle rapide. Senza dire del rapporto prevedibilmente stridente, anche solo in considerazione dei meri dati dimensionali e a prescindere da ogni scelta di disegno (tutta ancora da sviluppare), del nuovo ponte con il ponte storico, connotato da linee esili e dall'ardito disegno costruttivo sottolineato dal vincolo, con la sua arcata unica reticolare. Sembra assai improbabile, appunto in rapporto ai dati dimensionali, che il disegno del ponte da realizzarsi possa raggiungere degli esiti di leggerezza strutturale paragonabili a quelli del ponte ottocentesco, come erano stati perseguiti p.e. dal progetto di nuovo ponte vincitore del concorso nazionale indetto da RFI nel 1980 (sempre ad arcata unica, e sempre in affiancamento a sud), poi rimasto senza seguito.



Il problema del contrasto di questo accostamento non sembra quindi poter essere semplicemente consegnato, e affidato senza residui per la sua risoluzione, alla sola e pur importante istanza relativa alla qualità architettonica del nuovo ponte, che nel caso migliore (futuro, e ipotetico) potrebbe produrre un episodio architettonico di felice disegno, apprezzabile in sé; mentre d'altra parte sarebbe tale da comportare una perdita seria, o quantomeno una forte decurtazione (già attuale e certa all'atto stesso della decisione localizzativa) della qualità paesaggistica attuale del sito, giocata sul felice rapporto tra natura e opere costruite, in special modo nel cruciale episodio dell'attraversamento alto del fiume. Nello specifico caso in questione, la costruzione di un nuovo ponte affiancato non si presta del tutto a essere concettualizzata semplicemente come creazione, mediante aggiunta, di un nuovo paesaggio, alla stessa stregua delle opere precedenti sul corso dell'Adda: perché essa comporta una sorta di salto di scala nella tecnica dell'opera infrastrutturale, che la scelta stessa di così prossimo accostamento di due opere di analogo tipo ma così lontane nel tempo e nella tecnica (oltre che nel grado di significatività storica, per inciso – ma su questo aspetto non ci si diffonde nella presente sede) renderebbe di massima evidenza e prevedibile conflittualità, sminuendo o annullando l'unicità e l'assoluta eccezionalità anche paesaggistica del ponte storico. Beninteso, non si esclude che su questo tema l'ideazione architettonica e strutturale potrebbe lavorare utilmente: ma l'esigenza – pur ripetutamente, e opportunamente dichiarata – di un rispettoso inserimento paesaggistico dell'opera prevista dallo 'scenario 1' resta, alla luce dell'analisi sopra riassunta, di ardua soluzione.

4. Conclusioni

Sebbene le ragioni a favore della scelta localizzativa sostenuta da RFI abbiano evidente e innegabile rilevanza, sia sotto l'aspetto urbanistico del consumo di suolo, sia sotto quello del rapporto con la viabilità stradale e ferroviaria esistente, sia sotto quello dei costi complessivi di intervento, appare altrettanto innegabile, sotto l'aspetto che invece riguarda la gestione del vincolo paesaggistico, la cui cura è compito degli uffici di tutela, che lo 'scenario 1' di un nuovo ponte affiancato è, tra tutte le ipotesi prospettate nel DOCFAP e nelle fasi precedenti, nonché a quelle ulteriormente avanzate da altri Enti nel corso del dibattito pubblico, quella che in relazione al ponte storico comporta il maggiore grado di impatto sui valori paesaggistici del sito, e che perciò risulta la meno auspicabile sotto il profilo di competenza. Già il solo prendere forma di tale orientamento ha prodotto quello che è difficile non considerare come un danno culturale immediato, ovvero la rinuncia (estate 2024) all'inserimento del ponte San Michele nella prestigiosa candidatura (avviata nel 2017) alla Lista del patrimonio mondiale Unesco, nell'ambito del sito transnazionale dei ponti ad arco in ferro dell'Ottocento (rinuncia che sarebbe apparsa forse prematura, quando la scelta del ponte affiancato non si fosse ritenuta già allora come tracciata in via definitiva).

Dallo specifico punto di vista della tutela paesaggistica, di conseguenza, appaiono di qualche interesse per motivi diversi, comunque legati a minori gradi di impatto sotto l'uno o l'altro aspetto, sia lo 'scenario 2' del DOCFAP (due ponti, distanziati, a sud e a nord del ponte storico), sia alcune proposte emerse nel dibattito pubblico, in particolare quella del Comune di Calusco (c.d. '1bis'), meritevole di attenzione perché favorevole a un ponte sia pur affiancato all'esistente ma dal lato nord anziché dal lato sud, con il vantaggio paesaggistico di salvaguardare le vedute panoramiche del ponte da e verso sud, mentre sul lato nord a monte le viste sono meno interferite dal previsto ponte in quanto più ravvicinate e limitate dalla vicina ansa del fiume.

Quanto sopra argomentato non toglie che qualora fosse confermato, all'esito del processo decisorio, sulla base di quella comparazione e ponderazione complessiva dei vari interessi in gioco propria della discrezionalità amministrativa, (e non già della discrezionalità tecnica cui devono tenersi le valutazioni degli uffici di tutela, per gli aspetti di specifica competenza la cui cura è loro assegnata), la scelta localizzativa del ponte promiscuo in affiancamento dello 'scenario 1', residuerebbe per questa Amministrazione il compito, non del tutto secondario, di portare il proprio contributo in relazione al prospettato concorso di progettazione per il nuovo ponte, come già discusso nei contatti intercorsi con la superiore Direzione Generale, affinché possa essere raggiunto un esito progettuale di elevata qualità tanto architettonica che paesaggistica, e all'altezza del pur difficile compito posto dalla delicatezza e unicità del contesto d'intervento.

IL SOPRINTENDENTE

Arch. Giuseppe Stolfi

Firmato digitalmente ai sensi
dell'art. 24 del d.lgs. 82/2005

S



SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI BERGAMO E BRESCIA

Sede: Via Gezio Calini, 26 - 25121 Brescia - Tel:03028965 Fax:030296594 Settore

archeologia: Piazzetta Giovanni Labus, 3 - 25121 Brescia - Tel:030290196

PEC: sabap-bs@pec.cultura.gov.it - PEO: sabap-bs@cultura.gov.it