AGENZIA
MILANESE
MOBILITÀ
AMBIENTE

Quaderni di studio e progetto

Dieci progetti di Isole ambientali per Milano

I progetti pilota per la moderazione del traffico nei quartieri cittadini

Milano

Comune
di Milano

Febbraio 2003

Comune di Milano
Direzione Ambiente e Mobilità
Via Beccaria, 19 - 20122 Milano
Telefono +39 02 88467300
Fax +39 02 88467226

Assessore ai Trasporti e Mobilità
Giorgio Goggi
Direttore Centrale
Giuseppe Cozza

Coordinamento generale
Gian Paolo Corda
Amministratore unico e Direttore
Agenzia Mobilità e Ambiente Srl

Coordinamento tecnico/scientifico
Patrizio A. Cimino
Direzione Pianificazione del traffico
Agenzia Mobilità e Ambiente Srl

Indagini socioeconomiche e urbane
Megliomilano (Gianfranco Chierchini, Sabina Molinari, Pierfranco Galliani, Stefania Re)

Studi di fattibilità
Brera-Garibaldi
Fabio Casiroli, Alberto Brignone, Silvia Carena, Federico Cassani, Elena Cavedini, Michele Pugliese
Missori-Torino
Alfredo Gardella, Stefano Mondani, Marcello Brocato, Paolo Gardella
Darsena-XXIV Maggio
Sophie Ambroise, Marco Bay, Matteo Vitali
Monza-Leoncavallo
Laboratorio Abita, Urb&Com del Diap del Politecnico di Milano
Lodi-XXII Marzo
Vito Redaelli, Anna Speranza, Gaia Redaelli, Società Edera Srl, Teresa Figueiredo Marques, Jacopo Pellegrini, Carlo Molteni, Manuela Ferrari
Caduti del lavoro
Pasquale Femia, Antonio Sergi, Riccardo Gamondi
Tripoli
Gianluigi Sartorio, M. Laura Floris
San Siro
Carlo Masera, Gianni Micheloni
Alberti
Angelo Avedano, Barbara Laria, Roberto Laria, Giorgio Motta
Farini-Maciachini
Marco Albini, Sergio Mattia, Luca Soprani, Francesco Albini, Giovanna Battaglia, Davide Fagnani, Francesca Bellabona, Stefania Rudoni, Alessandra Oppio

Contributi ed elaborazioni
Roberto Roseo, Antonella Pulpito, Gianluca Morganti (Agenzia Mobilità e Ambiente Srl)

Agenzia Mobilità e Ambiente Srl
Sede legale: Via del Vecchio Politecnico, 8
20121 Milano
Uffici: Via Beccaria, 19 - 20122 Milano
Telefono +39 02 88467298
Fax +39 02 88467349
e-mail: info@ama-mi.it

Tutti i diritti sono riservati
Tutti i diritti di riproduzione e rielaborazione anche parziale dei testi sono riservati; l'eventuale utilizzo e pubblicazione anche di parti di testo, delle tavole o delle tabelle, dovrà prevedere la citazione della fonte.

Realizzazione editoriale
Fabrizio Bonomo

Grafica
Studio Grafico Page - Novate Milanese (MI)

Stampa
Arti grafiche Colorblack - Novate Milanese (MI)

Prima edizione
Febbraio 2003

Immagini fotografiche
Stefano Topuntoli

Indice

7 Prefazione
di Giorgio Goggi

9 Progetti di qualità urbana
di Gan Paolo Corda

Isole ambientali

12 Brera - Garibaldi

24 Missori - Torino

36 Darsena - XXIV Maggio

46 Monza - Leoncavallo

56 Lodi - XXII Marzo

72 Caduti del lavoro

84 Tripoli

96 San Siro

108 Alberti

118 Farini - Maciachini

Prefazione

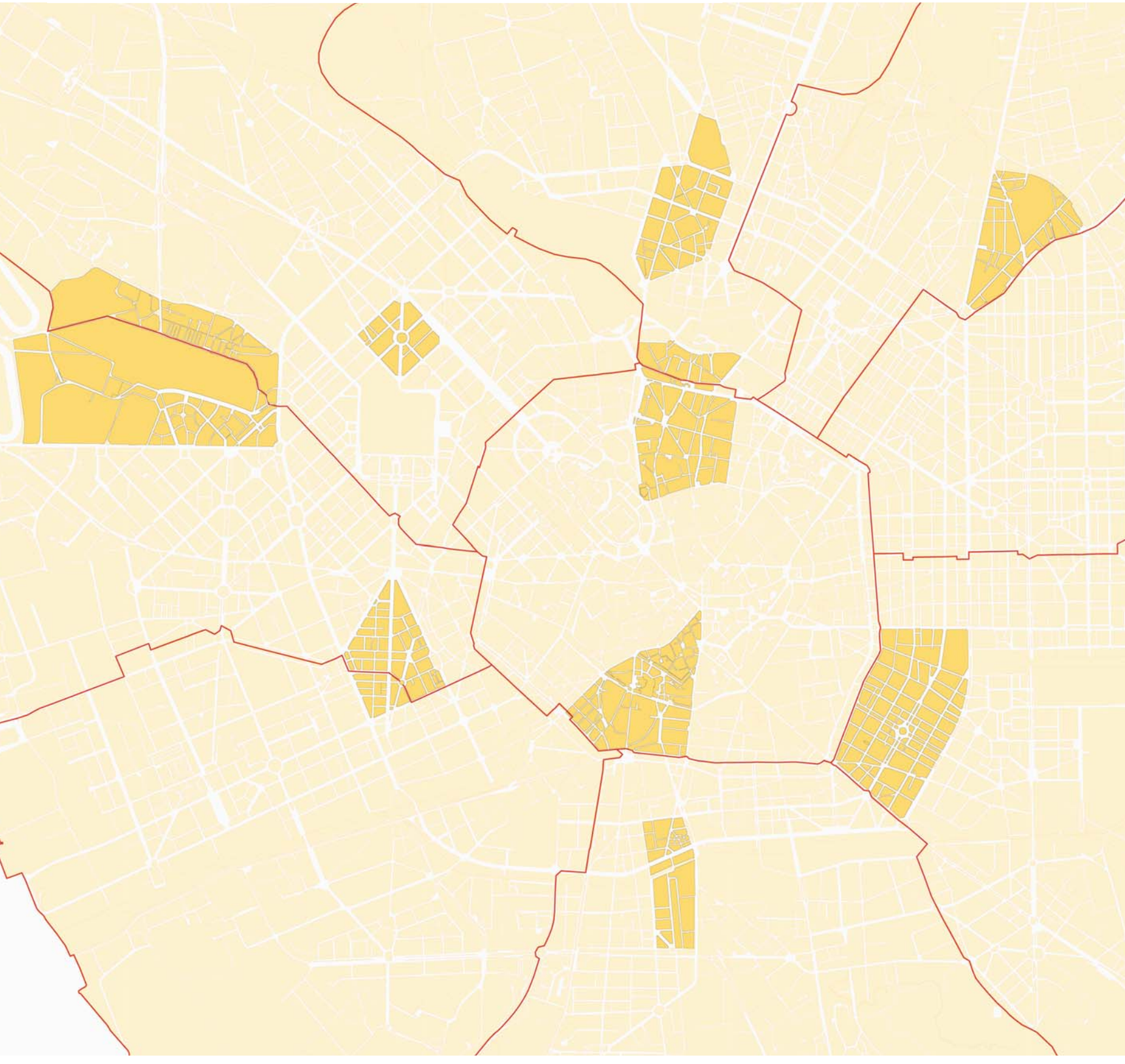
È possibile trasformare la strade ed i quartieri di Milano puntando soprattutto alla qualità dell'ambiente e del paesaggio? Progettare nuovi spazi urbani dove sia privilegiato l'uso pedonale e ciclabile delle vie, dove gli spostamenti autoveicolari avvengano solo a bassa velocità, dove la maggiore quantità possibile degli spazi sia recuperata e attrezzata per una maggiore fruibilità? Questa è la domanda che l'Amministrazione Comunale di Milano si era posta predisponendo il Piano urbano della mobilità (Pum), approvato nel marzo del 2001, dando una risposta positiva che suonava come una temeraria scommessa, nella persistente situazione di congestione del traffico milanese. Si considerò che, soddisfatte alcune condizioni, la scommessa poteva essere affrontata.

I presupposti per perseguire gli obiettivi fissati sono i seguenti:
– incremento della capacità e dell'efficienza del trasporto pubblico e raggiungimento di un "riparto modale" più favorevole, quale si può conseguire con le nuove linee metropolitane e metrotranviarie in progetto ed in corso di attuazione (l'obiettivo politico del Pum è quello di convogliare il 60 per cento degli spostamenti sul trasporto pubblico);
– fluidificazione della rete stradale di scorrimento, in modo da poter concentrare su di essa tutti gli spostamenti veicolari di attraversamento urbano, lasciando alla rete locale solo quelli di destinazione e distribuzione interna nei quartieri, che possono avvenire a velocità moderata;
– recupero di nuove capacità di sosta fuori dalla sede stradale per le auto dei residenti, in modo da riequilibrare il rapporto tra domanda di stazionamento e offerta di stalli in struttura (questa operazione è già in corso grazie all'assegnazione, con i bandi del 1998 e del 2002, di concessioni per la costruzione di parcheggi interrati: circa 20.000 posti auto saranno a disposizione dei residenti e della sosta operativa, cui altri si aggiungeranno nei prossimi anni);
– riorganizzazione e controllo della sosta in superficie mediante l'individuazione di appositi spazi riservati ai residenti e al traffico operativo, come già messo in atto all'interno dell'intera cerchia dei Bastioni, con risultati positivi in termini di diminuzione del traffico e della congestione: una riduzione del 13 per cento rilevata dal novembre 2001 al novembre 2002 alla cerchia dei Bastioni.
Tutte queste condizioni fanno parte della strategia del Piano della mobilità e dei Piani di traffico del Comune di Milano e sono quindi destinate ad essere soddisfatte, pur con i tempi, non sempre brevi, necessari alla realizzazione delle opere.
Quindi, non solo la scommessa può essere affrontata, ma esiste la concreta possibilità che Milano possa andare incontro ad una completa e straordinaria trasformazione ambientale, capace di riportare in luce ed enfatizzare la qualità del suo paesaggio.
Il documento indica dieci possibili isole ambientali, da progettare per sondarne la fattibilità e le potenzialità di rinnovo dell'ambiente urbano, pur sapendo che, in futuro, tutti i quartieri della città potranno diventare Isole ambientali.
Dieci ambiti diversi per dimensioni, per struttura viaria, per funzioni insediate, ognuno dei quali con una particolare connotazione del disegno urbano.
La diversità ha costituito però un valore aggiuntivo per la sperimentazione, che ha portato i progettisti ad affrontare da diversi punti di vista le problematiche della mobilità con un obiettivo comune, quello di restituire i quartieri ad un uso più consono degli spazi urbani.
Non si e trattato solo di "pedonalizzare" alcuni assi della rete locale ma di definire una gerarchia delle funzioni delle strade coerente con le loro reali capacità, con le realtà insediate, con le aspettative dei residenti e di coloro che fanno vivere la città.

I dieci progetti pilota sono oggi raccolti in questo volume, testimoniando la qualità che possiamo pretendere per il futuro dei quartieri milanesi.
Non tutti questi potranno essere attuati a breve termine, in quanto ancora non ricorrono ovunque le condizioni preliminari enunciate.
Tutti i progetti sono però fattibili e commisurati con le nuove possibilità offerte dalla politica dei trasporti in atto.
Alcuni interventi sono infatti già in corso d'attuazione, come l'isola ambientale Brera-Garibaldi per la quale è già stata anticipata la realizzazione delle zone a traffico limitato, cui seguiranno le previste opere di arredo urbano e protezione dei pedoni nell'intero ambito.
Di prossima attuazione sono anche i primi interventi nell'isola ambientale Missori-Torino, mentre per l'isola Darsena-XXIV Maggio è stata bandita la gara per la realizzazione del parcheggio della Darsena, condizione necessaria per la fattibilità degli interventi ambientali previsti dal progetto dell'isola e di altri al contorno (lungo le alzaie) in fase di studio.
Questo modo di riqualificare il paesaggio della città è ormai connaturato nella prassi amministrativa di Milano e può farci sperare in una città più bella e più vivibile.

Giorgio Goggi
Assessore ai Trasporti e Mobilità
Comune di Milano

Quadro d'insieme delle dieci Isole ambientali attualmente in corso di realizzazione a Milano.



Progetti di qualità urbana

Questo volume della collana Studi e progetti illustra i progetti di dieci isole ambientali "pilota" che il Comune di Milano ha finanziato, insieme al ministero dell'Ambiente, affidandone la progettazione alla Agenzia Mobilità e Ambiente.
Alla loro redazione hanno contribuito dieci studi professionali particolarmente interessati ad affrontare in termini di disegno urbano un tema che altrimenti poteva riduttivamente essere considerato in termini di sola moderazione del traffico, ovvero l'applicazione, a determinati contesti urbani, della normativa propria delle "Zone 30", aree entro le quali tale limite di velocità garantisce una diversa condizione di circolazione e una migliore condizione ambientale.
Né del resto questi studi hanno l'ingenuità di proporre una diversa configurazione d'uso degli spazi ignorando che l'attendibilità di tale risoluzione poggia su elementi al contorno ben precisi che costituiscono la condizione per la quale la moderazione del traffico è consentita.
Milano è una città complessa e sarebbe una colpevole semplificazione prevedere trasformazioni quali quelle proposte con queste "isole ambientali" senza la consapevolezza di alcune necessarie condizioni strutturali che ne costituiscono il presupposto.
Né d'altronde aiuterebbe in un contesto come quello milanese, caratterizzato da quartieri dove forte è la compresenza di residenza e di attività commerciali o terziarie, dove le densità edilizie sono elevate, dove a tratti è incerta l'identificazione di una rete stradale primaria distinta da quella di quartiere, la trasposizione di soluzioni in uso in molte città olandesi o tedesche, che hanno realizzato vere e proprie "stanze urbane", nelle quali la compresenza degli autoveicoli e delle persone è disciplinata, come nei woonerf, dall'osservanza di regole a misura del pedone e non dell'automobile.

Per Milano occorre trovare uno specifico progettuale che sappia configurare soluzioni appropriate alle diverse "parti di città", diverse tra loro per carattere morfologico, destinazioni d'uso funzionale, ruolo urbano.
Occorre sperimentare soluzioni che sappiano dare risposta a quartieri prevalentemente residenziali e ad alta densità, dove l'allontanamento del traffico di attraversamento sarebbe già di per sé risolutivo, a zone di forte capacità attrattiva come Città studi, dove si concentrano Politecnico, Università statale e Istituti ospedalieri.
Questa sperimentazione è la via milanese alla possibilità di introdurre, in termini diversi e più ampi rispetto alle esperienze di altre città europee, una diversa condizione della circolazione veicolare.

Approccio globale alla mobilità

Occorre affrontare i problemi del traffico con un "approccio globale", secondo l'insegnamento di alcuni dei più avvertiti maestri dell'urbanistica milanese, mai dimenticando le ragioni profonde della natura della città, il suo impianto urbanistico e la sua configurazione o, meglio, la sua forma; un punto di vista intuito ma non così chiaro nel Rapporto Buchanan, uno dei primi studi compiuti in Europa negli anni Sessanta sul traffico urbano, commissionato dal Governo di Sua Maestà Britannica.
Introdurre provvedimenti di moderazione del traffico, e della protezione dei quartieri, deve conseguire dalla consapevolezza che la mobilità a Milano deriva solo in parte dagli spostamenti interni ed è soprattutto dovuta all'intreccio delle relazioni, bidirezionali, che legano la città all'area urbana più estesa, difficilmente arginabile attraverso parcheggi di interscambio o riconducibile a potenti linee di trasporto di massa, caratterizzata com'è da un assetto insediativo che, nella logica della infinita città metropoli sostenuta negli anni Sessanta e Settanta da molti, urbanisti e politici, ha visto nell'automobile lo strumento capace di rendere indifferenti le localizzazioni residenziali e produttive.
Occorre partire dalla conoscenza dei punti di forza del sistema e dalle condizioni reali con le quali ci si deve misurare.

Punto di debolezza è la rete dei servizi di trasporto pubblico di area urbana, cioè di quelli che mettono in relazione i comuni circostanti a Milano, che non ha caratteristiche di rete di trasporto urbano, né è così articolata da rendere possibile un trasferimento modale significativo su mezzo pubblico (né forse è possibile che lo diventi in futuro anche per il carattere diffusivo degli insediamenti residenziali e terziari sorti attorno al capoluogo).
Punto di forza è la rete dei servizi di trasporto urbano, ben articolata e fortemente interconnessa, composta da 78 linee, 3 linee metropolitane, 17 tranviarie, 4 filoviarie, 54 automobilistiche; una rete certamente migliorabile, da potenziare soprattutto per quanto riguarda metropolitane sotterranee e nuove tranvie, ma con un servizio offerto che regge il confronto con quello di tutte le principali città europee.
Una rete che nella sua ossatura portante è costituita principalmente da linee a trazione elettrica, su ferro, e quindi a basso impatto ambientale ed intrinsecamente "sostenibile", una rete dove le linee degli autobus soddisfano la mobilità locale a più breve raggio, svolgendo funzione di adduzione e distribuzione rispetto alla rete di forza, così che si giustifica non solo quella quota del 48 per cento di spostamenti su mezzo pubblico all'interno della città, che vede Milano prima tra le città italiane e con valori paragonabili alle altre principali città europee di grande dimensione, ma anche l'obiettivo del Piano Urbano della Mobilità di conseguire al decennio il traguardo del 60 per cento.
Se il problema della sosta è certamente uno dei più sentiti in quanto una grandissima parte dei veicoli sosta su strada (oltre 337.000 veicoli la notte, circa 364.000 di giorno, a fronte di 272.500 posti di sosta regolare), pure è vero che tale deficit (64.500 di notte e 91.500 di giorno) non è così elevato da non consentire che, nel giro di qualche anno, attraverso politiche mirate e territorialmente attente, di traguardare alla soluzione del problema.

Risposte articolate su più livelli
Per risolvere un problema complesso, e certamente il traffico è tra questi, non sono consentite facili ricette né soluzioni semplici, occorrono risposte articolate che agiranno sul medio e lungo periodo, come quelle derivanti da investimenti capaci di colmare un sicuro deficit infrastrutturale, che riguarda tanto la viabilità urbana quanto la rete ferroviaria, tanto la rete delle metropolitane quanto i parcheggi d'interscambio, e politiche che possono incidere essendo davvero efficaci sul breve e medio periodo, come la regolamentazione della sosta dei residenti e l'estensione del park pricing, la canalizzazione e l'indirizzamento ai parcheggi entro l'area dei Bastioni, la limitazione della circolazione dei mezzi pesanti.
Una generalizzata protezione dei quartieri dal traffico, e quindi l'introduzione estesa a tutta la città delle Isole ambientali, si colloca a cavallo tra le politiche di breve e di medio periodo. È tra quei provvedimenti di limitazione della circolazione del traffico, necessari e imposti sia, sotto un profilo urbanistico generale, dalla domanda crescente di una migliore qualità ambientale, sia, sotto un profilo trasportistico, dalla necessità di mantenere inalterati i livelli di accessibilità, altrimenti preclusi dal livello di congestione raggiunto che fa perdere efficienza e funzionalità alla città, sia, infine, sotto il profilo della sicurezza stradale, dalla necessità di ridurre la troppo elevata incidentalità che colpisce soprattutto l'utenza debole di pedoni e ciclisti.

Recupero degli spazi di relazione
I progetti delle Isole ambientali contenuti in questo volume hanno come presupposto la necessità di porre ordine all'uso indiscriminato della rete stradale da parte degli autoveicoli, che si riflette sulla perdita di identità di molti luoghi emergenti della città e che ha come obiettivo il recupero ambientale dei quartieri e una maggiore sicurezza stradale.
Questi progetti fanno capire che l'ambito di un'Isola ambientale non coincide necessariamente con quello di quartiere, inteso come nucleo autonomo per tradizione o fisionomia all'interno di un agglomerato urbano, ma certamente sono delimitate entro le coordinate di una rete stradale definita da una chiara gerarchizzazione; tengono tutte in filigrana il concetto di "area ambientale" definita nel Rapporto Buchanan come il luogo dove "la gente vive, lavora, gira per negozi, si guarda attorno e passeggia con sufficiente libertà non condizionata dal pericolo e dall'irritazione derivanti dal traffico" (da Traffic in Town: A study of the long term problems of traffic in urban areas, London, H.M.S.O., 1963).
Pongono in primo piano la prevalenza della mobilità dei pedoni e delle biciclette sulle altre componenti veicolari, il recupero dello spazio urbano a favore di una mobilità locale che, all'interno delle isole, può svolgersi senza una definizione di percorsi obbligati, in piena sicurezza, ribaltando l'ordine di priorità rispetto agli autoveicoli.
L'eliminazione degli itinerari di attraversamento che attualmente impegnano in maniera pressoché generalizzata la rete locale, attraverso l'individuazione di itinerari di ingresso e uscita dall'area protetta, è il primo passo verso l'attuazione delle Isole ambientali e la definizione degli ambiti di intervento.
Al di fuori degli itinerari definiti, lo spazio stradale perde l'attuale connotazione di asservimento al traffico veicolare per divenire uno spazio di relazione dove movimento veicolare, pedonale, ciclabile e del trasporto pubblico convivono o, all'occorrenza, si modificano per poter assolvere alle diverse funzioni.
Il tema della sosta è affrontato sotto una duplice visione: da un lato la necessità di riequilibrio tra domanda e offerta di sosta, dall'altro la possibilità di utilizzo della localizzazione della sosta residenziale come elemento di riduzione del traffico e, implicitamente, della velocità veicolare.

Riqualificazione ambientale di Milano
Quello che tra queste isole ambientali non è compreso, ma per tutte ha costituito riferimento di metodo e traguardo, è il progetto, strategico per Milano, della zona a traffico canalizzato estesa a tutta la città compresa entro i Bastioni, aumentando e mettendo a sistema le aree pedonali interne, proteggendo dal traffico di attraversamento e dalla sosta operativa i quartieri interclusi dalle principali direttrici di accesso alle autorimesse esistenti e a quelle programmate in project financing.
Il ruolo che il "cuore" della città, anche di quella più larga oltre i confini di Milano, svolge non può per sua natura essere affrontato in termini settoriali, riguardando esclusivamente la circolazione veicolare.
È, e non può che essere, un grande progetto di riqualificazione ambientale.
L'area, dimensionalmente non vasta, entro la quale Milano si è contenuta fino alla seconda metà dell'Ottocento (prima dell'atterramento delle mura spagnole completato negli anni Trenta), su circa 824 ettari raccoglie 85.400 residenti, 34.000 unità locali con circa 214.000 addetti.
Rispetto ad una popolazione che rappresenta meno del 7 per cento di quella della città, entro i Bastioni si concentra il 23 per cento delle unità locali e il 26 per cento degli addetti: ogni giorno vi entrano 190.000 veicoli.
Presenta inoltre un indice di motorizzazione di 521 autovetture per mille abitanti, più alto della media cittadina (659/1000).

Il trasporto pubblico fa già molto: nelle due ore di punta del mattino entrano nei Bastioni 152.400 persone con i mezzi pubblici, in particolare con le metropolitane, contro le circa 40.000 persone che vi entrano con mezzi privati: una percentuale di chi entra con mezzo pubblico – l'80 per cento – che non è diversa da quella dell'area centrale di altre città europee che, riguardo al trasporto pubblico, sono classificate come di eccellenza.
Da regolamentare è il traffico di quelle che una volta erano dette "ore di morbida", caratterizzate da un traffico operativo non regolare, molto spesso costituito da un'utenza che ha programmato nell'arco della giornata una pluralità di spostamenti e che è difficilmente riconducibile all'uso del mezzo pubblico.

Equilibrio fra limitazione e accessibilità
Ogni politica di moderazione del traffico, e di limitazione, entro la Cerchia dei Bastioni di Milano, deve quindi trovare il giusto equilibrio tra la riduzione dei veicoli che vi circolano e il mantenimento degli attuali livelli di accessibilità delle persone e delle merci, così da evitare che, alla riduzione del numero delle auto, corrisponda uno snaturamento del ruolo storico, culturale e funzionale del Centro, e di Milano nel suo complesso.
Più che consentire la circolazione ai soli residenti (che finirebbero per identificarsi con un'utenza selezionata e privilegiata) deve trovarsi una soluzione equilibrata che consenta l'accesso a tutti i cittadini, in qualunque parte della città residenti, o comunque provenienti dall'area urbana ai quali si pone come limite la disponibilità di offerta di parcheggio, dato in modo concentrato sulle direttrici di penetrazione e non diffuso, invasivamente, su tutti i quartieri del centro; una disponibilità dichiarata e nota in tempo reale attraverso un sistema di indirizzamento ai parcheggi e di presegnalazione dei posti liberi.
Una grande Isola ambientale in cui sugli itinerari principali lungo i quali sono intercettabili tutte le autorimesse, per garantire piena fluidità del traffico, potrà proporsi il divieto di sosta ed anche di fermata, come già in uso nei centri di molte città, e l'organizzazione della circolazione sarà tendenzialmente ordinata per sensi unici di marcia; un'Isola entro la quale al progressivo utilizzo delle autorimesse ed alla messa in esercizio dei nuovi parcheggi, corrisponderà la riduzione dei posti auto a pagamento sul suolo pubblico entro le parti del centro da proteggere che saranno ad uso esclusivo dei residenti e alle attività di servizio alla residenza.
Un'Isola ambientale dove è irrinunciabile mantenere, a fronte di una riduzione della circolazione veicolare, almeno i medesimi livelli di accessibilità attuali, attraverso il potenziamento del trasporto pubblico, ed in particolare di quello di superficie.
Sul lungo periodo sappiamo che un significativo nuovo apporto verrà dalla realizzazione della linea 4 della Metropolitana e dalle metrotranvie, ma sul breve periodo occorre assicurare alle linee di superficie un più alto livello di protezione e l'uso esclusivo di alcune strade: la protezione, soprattutto se lungo l'intero itinerario, diventa garanzia di regolarità del servizio e si traduce in un aumento della capacità complessiva offerta.
Vantaggi estesi al servizio taxi che recupererebbe in efficienza, velocizzazione e conseguente riduzione dei costi per gli utenti che potrebbero accedervi per fasce sociali più ampie e non, com'è oggi, per la sola "domanda business".

Isole di qualità per tutta l'area urbana
Una disciplina della circolazione e un riordino della sosta che consentono di immaginare nuove funzioni per la Cerchia dei Navigli, non tanto per riportarne in luce – se non allusivamente – l'antico canale, ma per restituire una rilevante impronta urbanistica a quello che oggi è solo un itinerario, rendere nuovo ruolo ai luoghi che attraversa: il Ticinese, con la sua continuità storica e i suoi moderni interessi che lo disegnano, costituirà un sistema urbano unitario dal Carrobbio alla Porta Ticinese; così il Parco delle Basiliche, oggi diviso.
Ma così anche l'università Statale, tra l'Ospedale Maggiore e il Policlinico, con il giardino della Guastalla e la biblioteca Sormani, un pò discosta, rappresenterà un nuovo insieme funzionale e ambientale; così il quartiere Brera, con l'area Garibaldi e Solferino come già oggi si è iniziato a fare.
La Cerchia dei Navigli sarà costituita da tratti lungo i quali pedoni e ciclisti si sentiranno intrinsecamente protetti o dovranno convivere, esclusivamente, con il traffico locale a velocità ridotta ai 30 chilometri l'ora.
Si tratta della più grande Isola ambientale d'Europa, ma quello che soprattutto è importante per Milano, un modello di Isola ambientale che possa fare da guida alla progettazione dei quartieri milanesi a più alta capacità attrattiva e funzionalmente più complessi.
Spazi dove il traffico non è abolito ma dove si genera meno inquinamento, aperti alla città e nel contempo indisponibili al traffico di attraversamento e a quello superfluo; limitati razionalmente dalla reale offerta di sosta, ma liberamente utilizzabili da chi possa contare su di un posto auto, pubblico o privato; isole ambientali entro cui il trasporto pubblico cessi di confliggere con il traffico privato guadagnandone in efficacia e moltiplicandone la possibilità d'uso; dove le biciclette possano godere di spazi non limitati ad itinerari obbligati e dove il piacere di passeggiare non sia consentito solo dai provvedimenti di chiusura legati al superamento di una qualche soglia ambientale.

Gian Paolo Corda
Amministratore unico e Direttore
Agenzia Mobilità e Ambiente Srl