



Comune di
Milano

Milano, 12/04/2018

Direzione Mobilità, Ambiente e Energia
Area Ambiente ed Energia
Ufficio Gestione Vas e Territorio

COMUNE DI MILANO
AREA AMBIENTE, ENERGIA
PG 170457/2018
PROT. AREA AMBIENTE,
Del 13/04/2018 11:34:13
(S) MINISTERO DELL'AMBIENTE
13/04/2018

Spett.le
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare
Direzione Generale per le valutazioni e
autorizzazioni ambientali
Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
dgsalvanguardia.Ambientale@pec.minambiente.it

Spett.le
Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del
Turismo
Direzione Generale Archeologica Belle Arti e
Paesaggio
Servizio V Tutela del Paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 Roma
mbac-dg-beap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Spett.le
Regione Lombardia
Direzione Generale Ambiente, Energia e Sviluppo
Sostenibile
Valutazione e Autorizzazioni Ambientali
Valutazione di Impatto Ambientale
Piazza Città di Lombardia, 1
20124 MILANO
Pec: ambiente@pec.regione.lombardia.it
Alla c.a. dell'Arch. Silvio LANDONIO

Spett.le
S.E.A. S.p.A.
Aeroporto Milano Linate
20090 Segrate (MI)
legale@pec.seamilano.eu

Spett.le
ENAC
Direzione Generale Vigilanza Tecnica
Viale Castro Pretorio, 118
00185 Roma
protocollo@pec.enac.gov.it



Oggetto: Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale nazionale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 11 della L.R. 5/2010, inerente il seguente progetto: Aeroporto di Milano Linate – Master Plan Aeroportuale 2015-2030 – documentazione integrativa.

In data 01/03/2017 l'Ente Nazionale Aviazione Civile ha presentato istanza di Valutazione di Impatto Ambientale nazionale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. per il Masterplan dell'aeroporto di Milano-Linate, in data 27/02/2017 è stato dato avvio alla procedura per l'espressione del parere regionale nella VIA in sede statale, ad esito della quale in data 27/10/2017 (Protocollo Regione T1.2017.0062590) la Commissione V.I.A. Regionale ha formulato richiesta di integrazioni, che si allega.

In data 06/02/2018 è stata pubblicata, ai fini della consultazione pubblica, documentazione integrativa, contenente chiarimenti e approfondimenti in merito a specifici temi emersi in fase istruttoria, la medesima documentazione è pervenuta a codesta amministrazione in data 08/02/2018 con richiesta di espressione sulla stessa.

Richiamando il precedente parere del 09/05/2017 in atti PG 214558/2017, vista la documentazione integrativa si comunica quanto segue.

1. ASPETTI URBANISTICI

Il parere datato 09/05/2017, riferiva circa la presenza di vincoli sovracomunali *“l'impianto aeroportuale risulta interessato dalle disposizioni previste dalla variante al Piano di Assetto Idrogeologico del fiume Lambro (2005) la quale comprende gran parte delle infrastrutture tra il limite di progetto tra la Fascia B e la fascia C e il limite esterno della fascia C. Al riguardo questa Amministrazione ha individuato, all'interno delle fasce sopra citate, ai sensi delle Deliberazioni Regionali, le sottoperimetrazioni delle classi di Rischio idraulico. In particolare le aree interessate dagli interventi ricadenti in territorio comunale risultano in classe di Rischio 'R1' Rischio moderato (art. 20.7.b.I della N.d.A. del P.d.R.) per quanto riguarda la nuova aerostazione dell'aviazione generale ed 'R3' rischio elevato (art.20.7.b.III) per l'ampliamento di piazzali di manovra e raccordi per il movimento degli aeromobili.”*

Occorre rilevare che l'infrastruttura aeroportuale di Milano-Linate rientra all'interno del Piano di Gestione per il Rischio Alluvioni (PGRA), recentemente approvato che inserisce la maggior parte delle aree dell'aeroporto nella classe 'R4' rischio molto elevato delle mappe di rischio e per quanto riguarda la pericolosità in classe di 'P2' scenario poco frequente.

In riferimento ai temi sopra descritti, all'interno del paragrafo 9 *“Ambiente Idrico: Impatto idraulico e idrogeologico”* della relazione *“Studio di Impatto Ambientale – Chiarimenti in fase di istruttoria”*, datata Dicembre 2017, non vi è alcun cenno al Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) del fiume Lambro e al recente PGRA.

Con riferimento al paragrafo 12 *“Ulteriori temi evidenziati da regione Lombardia”* del citato documento, al punto *“D - elementi di analisi correlati al nuovo deposito carburanti”* (pagine 69 e 70), circa la possibilità che l'area in esame venga allagata a seguito di esondazione del fiume, viene riferito che *“la possibilità di un danno ambientale prodotto dall'eventuale sversamento di carburante non è correlata solo alla presenza di un corpo idrico superficiale nelle vicinanze, ma anche alle conseguenze prodotte sulla falda acquifera, che risulterebbero analoghe a fronte di qualsiasi soluzione venga prescelta all'interno del sedime per l'insediamento del nuovo deposito”*

Pertanto, in considerazione di quanto sopra esposto, si chiede di approfondire con particolare riguardo l'importante tema della possibile esondazione del fiume Lambro e di verificarne, rispetto alla realizzazione degli interventi di sistemazione del fiume Lambro nei Comuni di Milano, San Donato, e Peschiera Borromeo, nuovi scenari di rischio

rispetto alla *“Disposizioni regionali concernenti l’attuazione del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA) nel settore urbanistico e di pianificazione dell’emergenza”* previste dalla D.gr 19 giugno 2017 – n.X/6738.

In particolare, trattandosi di aree interessate dalla fascia fluviale C, occorre che vengano confrontate le valutazioni delle condizioni di pericolosità e di rischio vigenti (già recepite nel PGT del Comune di Milano) con i nuovi dati di riferimento utilizzati nel PGRA (portate, livelli, topografia).

2. ASPETTI VIABILITICI

Relativamente all’Allegato 2.01 *“Chiarimenti in fase istruttoria – Temi connessi con la mobilità”*, si segnala in via generale lo stesso soddisfa le richieste del precedente parere del 09/05/2017 di codesta Amministrazione; di seguito si segnalano gli elementi che tuttavia necessitano ancora di approfondimento.

Per ciò che concerne le *Analisi modellistiche* si segnala:

In merito al traffico indotto dagli interventi ADP2 (area a terziario e parcheggi), ADP3 (area centro multifunzionale “Westfield”) e *“Nuovo Terminale Intermodale di Milano Smistamento”*, si concorda con l’utilizzo dei valori riportati nei relativi studi di traffico disponibili sul sito S.I.L.V.I.A. della Regione Lombardia.

Si concorda con la metodologia di calcolo del traffico indotto relazionato all’ADP1, in cui si prevedono circa 2.500 residenti, di cui il 50% assumibili quali utenti attivi (escludendo quindi anziani, bambini ecc.), dei quali l’80% utilizza l’auto con un coefficiente di riempimento di 1,2 persone/veicolo. Tale metodo risulta ampiamente cautelativo.

Si prende atto, come riportato a pag. 3, che *“si renderà necessario nell’ambito dell’aggiornamento del progetto di potenziamento della SP15bis effettuare nuovamente lo studio trasportistico per simulare il comportamento veicolare in presenza dello svincolo a livelli sfalsati in prossimità dell’aeroporto di Linate”*.

Alla luce di quanto riportato a pag. 6 *“L’aggiornamento dello studio di traffico e degli scenari modellistici incorporerà tutte le osservazioni riportate in merito, ovvero sarà svolta una campagna di indagine specifica con rilevazioni sulle singole aste valutate anche in termini di flussogrammi (i.e., flusso/capacità con indicazione del Livello di Servizio “LOS”) per gli archi e i nodi della rete ampliata”*, si richiede che la matrice della domanda degli spostamenti tenga conto anche dell’indotto dell’hotel avente SLP complessiva pari a 10.000 mq (140-180 camere), nonché degli edifici *“Waterfront”* lotti A, B e C. Tali considerazioni acquistano particolare rilevanza a pag. 8, in cui si dichiara che *“le indicazioni espresse dal Masterplan non possono al momento che essere considerate delle scelte di ‘zonizzazione’, ovvero di prevista destinazione d’uso di aree disponibili, la cui effettiva realizzazione dovrà però essere confermata nel tempo, sulla base delle effettive necessità operative e delle specifiche richieste espresse dal mercato” e di conseguenza “Il traffico indotto ovvero circolante, generato e deviato in ragione dell’inserimento delle nuove funzioni (alcune rilocalizzate) e per ciascuna delle tre fasi di progressiva realizzazione non è stato quantificato per le ragioni di cui sopra”*.

Restano valide le indicazioni riguardanti la costruzione degli scenari riportati nello *“Studio del Traffico Stradale”*, mediante i quali non è possibile stimare la variazione delle condizioni di viabilità imputabili esclusivamente alla realizzazione del nuovo Masterplan aeroportuale, in quanto lo scenario di intervento tiene conto, oltre che dell’indotto del Masterplan, anche di ulteriori variazioni connesse sia all’offerta, sia alla domanda.

Per quanto riguarda le analisi del traffico, si ribadisce che l’ipotesi cautelativa riguardante l’utilizzo dello split modale attuale per lo scenario di intervento, debba valere anche per quello di riferimento; tuttavia si evidenzia che tale ipotesi cautelativa non può valere, come verrà specificato meglio di seguito, per ciò che concerne l’analisi del fabbisogno di sosta, in quanto si rischierebbe una sovrastima della stessa.



Si prende atto, come riportato a pag. 10, che *“al fine di una corretta valutazione, in fase progettuale si approfondirà il modello di simulazione del traffico indotto dai nuovi insediamenti, supportando le analisi con ulteriori elaborazioni grafiche attraverso flussogrammi con indicazioni del Livello di Servizio (LOS) per gli archi e i nodi”*.

Relativamente ai dipendenti SEA, si concorda con le ipotesi introdotte dall'operatore riguardanti il calcolo dell'indotto previsto (15 mq di SLP per addetto, il 60% dei quali si recherà al lavoro in auto). Si chiede comunque, in previsione del nuovo modello di traffico, di motivare le ragioni per cui *“la quota di lavoratori e utenti che si recherebbero in quegli uffici direzionali/amministrativi con il mezzo auto si sposterebbe lungo una viabilità secondaria e non coincidente con quella dell'Area Interna Regolamentata dell'Aeroporto di Milano Linate”* includendo tali addetti nella domanda degli spostamenti, oltre che di indicare i volumi definiti *“di un ordine di grandezza tale per cui non si ipotizza saturazione della SP15bis”*.

Per ciò che concerne le Analisi sosta si segnala:

In merito ai parcheggi, a pag.6 si dichiara che *“i circa 1.100 posti aggiuntivi rispetto al fabbisogno al 2030 sono quelli corrispondenti alla capacità di posti auto del Nuovo Parcheggio Multipiano Nord previsto in fase 3 al 2027-2030 e che potrebbe rispondere ad esigenze future del mercato anche in virtù della prossimità ad un'asse stradale o della clientela aeroportuale post 2030”* e che *“la potenzialità di un nuovo edificio che potrebbe contenere fino a 1.185 posti auto può anche intendersi nell'ottica di una riallocazione di funzioni a supporto delle attività svolte dagli autonoleggiatori (officina, depositi etc.) e/o il ricollocamento della stazione di rifornimento carburanti, oggi collocata ad ovest del fast park esistente, come previsto nel Master Plan”*.

Si segna che tale surplus di sosta non sia giustificato alla luce dei seguenti motivi:

- risulta sovrabbondante rispetto alle previsioni di utenza aeroportuale svolte dall'operatore stesso, mentre appaiono non chiare le motivazioni connesse alle generiche *“esigenze future del mercato”* sopra riportate, né suffragate da numeri certi quelle relative alle attività degli autonoleggiatori e/o *“ricollocamento della stazione di rifornimento carburanti”*.
- come sopra accennato, l'ipotesi cautelativa di considerare la medesima domanda di trasporto privato registrata nello scenario attuale anche per gli scenari futuri, se accettabile nell'ottica di un'analisi dei flussi di traffico, dà luogo ad una sovrastima del fabbisogno di sosta. In questo senso, quindi, appare più opportuno che vengano considerati i dati di ripartizione modale al 2022 (post attivazione M4) indicati a pag. 5 del documento, secondo i quali, rispetto allo scenario attuale, la quota di utilizzo dell'auto privata diminuisce dal 24% al 20% (-16,7%), quella delle auto a nolo/aziendali dal 6% al 4% (-33,3%) e quella dei taxi dal 28% al 20% (-28,6%),
- va considerata la realizzazione del parcheggio previsto all'interno dell'ambito 2 dell'Accordo di Programma (ADP) Linate-Idroscalo (ubicato immediatamente a ridosso dell'aeroporto), il quale, secondo quanto dichiarato dall'operatore, sarà a servizio dell'Aeroporto di Linate. Si consideri che la capacità di tale parcheggio, stando a quanto contenuto nello Studio Preliminare Ambientale all'interno della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA dell'Accordo, potrà arrivare a contare circa 5.000 posti auto (mentre nel progetto esecutivo connesso all'ADP stesso sono riportati 1.962 p.a).

In conclusione, l'offerta di sosta prevista al 2030 (6.401 p.a.) appare sovrastimata, ancor di più alla luce della presenza del nuovo parcheggio previsto dall'ambito 2 dell'ADP Linate-Idroscalo.

3. ASPETTI AMBIENTALI

3.1 COMPONENTE RUMORE



Per quanto concerne l'impatto acustico la documentazione integrativa riguarda i seguenti temi:

- Zonizzazione acustica aeroportuale e sistema di monitoraggio;
- Confronto traffico scenario di riferimento (2015) con traffico scenario di zonizzazione acustica aeroportuale;
- Campagna misure fonometriche Aeroporto di Linate;
- Popolazione esposta e ricettori al 2030

In relazione a tali temi sopra elencati non emergono specifiche osservazioni; in riferimento a quanto esposto nel precedente parere del 09/05/2017 si precisa che non risulta modificato l'Allegato 1 del documento denominato "QAMB.A04", contenente le tavole relative ai livelli di rumore dovuti al traffico veicolare indotto. A tale riguardo si evidenzia nuovamente che nel precedente parere è stato ipotizzato un errore redazionale in quanto i livelli di rumore riportati per il periodo di riferimento diurno (cfr. tavola 4) non sembrano coerenti con quelli riportati per il periodo di riferimento notturno (cfr. tavola 5); nelle rappresentazioni grafiche delle mappe acustiche i livelli stimati per il periodo diurno risultano, infatti, inferiori a quelli stimati per il periodo di riferimento notturno.

3.2 QUALITA' DELL'ARIA

L'analisi della stima dell'impatto da traffico stradale evidenzia alcune potenziali incongruenze, quali il fatto che il fattore di emissione di PM10 considerato sembra relativo alla sola componente allo scarico, ovvero non sembra essersi tenuto conto anche dei fenomeni di usura e attrito meccanico.

Per questo motivo, la stima delle emissioni di PM10 da traffico stradale potrebbe essere stata sottostimata in entrambi gli scenari; se così fosse, le emissioni di PM10 da traffico stradale potrebbero risultare quanto meno confrontabili con quelle dovute alle operazioni aeree. Il traffico indotto dall'aeroporto è naturalmente solo una parte di questa quota, ma il suo contributo potrebbe non risultare così trascurabile.

Un'attenta progettazione del numero di parcheggi per il traffico privato potrebbe forse contribuire a contenere tale fenomeno, anche dalle simulazioni condotte nell'ambito dello studio, la maggiore ricaduta in termini di concentrazioni di PM10 si avrebbe proprio sugli assi stradali (anche all'interno del territorio del Comune di Milano), e non all'interno del sedime aeroportuale.

Relativamente agli impatti sulla qualità dell'aria in fase di cantierizzazione si rileva che è stato aggiunto nel documento integrativo relativo al Piano di Cantierizzazione (Allegato 8.01) l'elenco delle "misure per ridurre la polverosità", che si ritiene esaustivo, in riferimento alle richieste di integrazione riportate nel precedente parere del 2017.

3.3 COMPONENTE ACQUE

Nella documentazione integrativa depositata vengono approfonditi alcuni aspetti relativi a:

- gestione e smaltimento di acque reflue di tipo industriale;
- modello complessivo di gestione delle acque;
- elementi di analisi correlati alla nuova area carburanti

Relativamente a tali approfondimenti, si prende atto delle modalità di gestione e della dotazione impiantistica relativa alla raccolta e alla gestione dei reflui provenienti dalle attività di idrosgommatura, di "de-icing" e di svuotamento dei "bottini di bordo". Si invita comunque a prevedere un piano di manutenzione delle vasche previste per la raccolta di tali acque finalizzato al congruo e periodico controllo della tenuta delle stesse.

Dal punto di vista cartografico la documentazione integrativa non risulta del tutto rispondere a quanto richiesto nelle osservazioni formulate nella prima fase istruttoria; non appare, infatti, indicata l'appartenenza dei diversi corpi idrici recettori ai diversi reticoli (RIP, RIM, RIB e privati). Tale informazione risulterebbe utile per una più agevole identificazione delle rispettive competenze.



Non vi è altresì riscontro all'interno della documentazione analizzata di uno specifico approfondimento relativamente alla gestione delle acque soggette al trattamento della prima pioggia o al trattamento in continuo delle acque meteoriche. Con precedente nota si chiedeva, infatti, di indicare l'estensione delle aree soggette al trattamento della prima pioggia e il volume di prima pioggia accumulato per ogni evento meteorico, oltre ad una documentazione tecnica descrittiva, funzionale della tipologia dei sistemi di prima pioggia installati: disegni e sezioni dei manufatti, tipologia dei sensori di pioggia, descrizione del funzionamento del sistema e tutte le informazioni necessarie al fine di verificare la conformità al R.R. 4/2006.

Per quanto concerne le aree di deposito carburante, non risulta del tutto chiaro se le aree scelte per la localizzazione del nuovo deposito carburanti siano o meno interessate dalla presenza delle fasce di rispetto di pozzi idropotabili ubicati nel Comune di Peschiera Borromeo e le eventuali implicazioni vincolistiche e ambientali.

Infine, non risulta esplicitato il confronto numerico tra l'estensione areale delle superfici attualmente impermeabilizzate che verranno nuovamente rese drenanti (aree di deinfrastrutturazione) e l'estensione areale delle nuove superfici che verranno impermeabilizzate (aree di infrastrutturazione), così come richiesto con nostra precedente nota. Tale valutazione, in termini di bilancio idrico, relativamente alla trasformazione di suolo permeabile a suolo impermeabile, risulta necessaria alla luce del nuovo R.R. 7/2017 di invarianza idraulica, che diventerà cogente a partire dal 28/05/2018.

3.4 COMPONENTE VERDE

Per ciò che concerne la componente del verde, vista la documentazione integrativa, si conferma il parere già espresso in proposito del 09/05/2017 in atti PG 214558/2017 che di seguito si riportano:

“Si prende atto che gli interventi localizzati in ambito comunale sono in prossimità di una tratta del Fiume Lambro, ove ad oggi sono in atto misure di miglioramento idraulico e di riqualificazione ambientale, in prossimità di quest'area il progetto prevede la realizzazione di un nuovo deposito di carburante costituito da n. 4 serbatoi di altezza di c.a 30 m fuori terra, nonché un nuovo edificio destinato a parcheggio su 4 livelli di h. di c.a 9 m fuori terra.

- *Si chiede pertanto, a mitigazione dell'impatto visivo, il rafforzamento della vegetazione lungo margine prospiciente il fiume mediante la predisposizione di filari d'alberi, con elementi anche di prima grandezza tra le specie consentite dal Parco Agricolo Sud Milano, da disporre opportunamente all'interno del perimetro dell'aeroporto al fine di creare una efficace schermatura rispetto alle aree della limitrofa valle del Lambro, oggetto non solo di interventi di tutela idraulica, ma anche di contestuale riqualificazione ambientale e paesaggistica da parte della stessa SEA. Ciò al fine anche di attenuare un eventuale incremento della luminosità a seguito dell'aumento della infrastrutturazione interna all'aeroporto.
In particolare, si chiede di valutare la possibilità di prevedere verso il lato confinante con il fiume, un sistema di illuminazione meno impattante (di altezza ridotta) rispetto alle previste torri faro di 30 m di h (TFO1, TFO2, TFO3, TFO4). Si evidenzia, poi, la presenza, lungo il margine ovest, della Roggia Lirone-Cornice censita nel RIM, da salvaguardare/valorizzare al pari delle relative fasce di rispetto.*
- *Si suggerisce, a fronte del potenziamento del Terminale Ovest e del conseguente incremento di traffico viabilistico sulla Via Fantoli e sulla viabilità interna al C.A.A.M., cioè in una zona interposta tra Parco Monluè e Parco Vittorini, di valutare la compensazione degli impatti tramite la predisposizione di opere di potenziamento dei percorsi pedonali e ciclabili a connessione delle suddette aree verdi e l'ambito agricolo ricompreso.
Si richiede infine la possibilità di incrementare, sempre tra le opere di compensazione ambientale, il potenziale irriguo dei fondi agricoli limitrofi, in particolare quello di proprietà del Comune di Milano presente in sponda destra del fiume in località Ponte Lambro, concordando con l'Amministrazione scrivente le modalità di realizzazione e gestione per il territorio di competenza.*

- *Infatti, si ritiene che il progetto di mitigazione/compensazione ambientale dovrà essere sviluppato, a tutta cura e spese del proponente, in attuazione/complemento e comunque in modo coerente alle misure di consolidamento delle connessioni ecologiche previste dallo studio di fattibilità RE.LAMBRO predisposto da ERSAF, Comune di Milano, DASTU Politecnico, PLIS Media Valle Lambro e Legambiente, nonché dello studio del WWF per le aree di Monluè/Ponte Lambro; ciò anche in osservanza di quanto previsto dalla Rete Ecologica di livello Provinciale (REP), che orienta gli interventi verso il consolidamento di fasce di naturalità orientate nel senso del corridoio ambientale. A maggior ragione, tale coerenza dovrà risultare verificata anche per le sistemazioni a verde previste nella tratta spondale ricompresa tra le pertinenze aeroportuali, che dovranno essere oggetto di adeguata manutenzione nel tempo secondo criteri naturalistici da parte dei proprietari dell'area.*

Si ritiene necessario che tra i vari interventi, sarà da concordare anche la scelta, la disposizione e consistenza delle nuove piantumazioni previste lungo il Viale Forlanini ai fini della valorizzazione ambientale e paesaggistica del parco."

Infine, si concorda con quanto richiesto nell'allegato denominato "Contributo per proposta richiesta integrazioni" della comunicazione di Regione Lombardia del 27/10/2017 (protocollo regionale T1.2017.0062590), nel quale al paragrafo 1.7 *Reticolo idrico*, vengono illustrate misure compensative. Soprattutto in relazione alle fatto che la "realizzazione del bypass del F. Lambro nella zona del vecchio ponte di Monluè, inserito negli interventi necessari per ridurre il rischio di esondazione dell'area aeroportuale, hanno di fatto interrotto il collegamento ciclopedonale tra parco Monluè a parco Forlanini" il suddetto documento chiede "si debba prevedere il ripristino del collegamento ciclopedonale con idonea passerella di attraversamento del fiume Lambro, progettata in modo coerente con le esigenze di mantenimento della connessione ecologica lungo il fiume. Questa soluzione è necessaria anche per garantire maggior sicurezza verso l'utenza ciclopedonale che altrimenti dovrebbe transitare lungo via Fantoli, interessata per contro da un incremento del traffico automobilistico legato allo sviluppo dell'area dell'Aeronautica Generale".

A tal proposito si evidenzia l'importanza che la realizzazione di tali opere possano avvenire anche anticipatamente, ovvero contestualmente alla sistemazione delle aree previste per l'ampliamento del Parco Monluè in fase di attuazione da parte di SEA, al fine di evitare usi impropri favoriti dalla posizione isolata.

Rimanendo a disposizione per ogni eventuale chiarimento, si coglie l'occasione per porgere distinti saluti.

IL DIRETTORE

Arch. Giuseppina SORDI



RESPONSABILE DELL'UFFICIO GESTIONE VAS E TERRITORIO: Arch. Caterina Colombo (tel. 02.884.66580 - cell.342.7585048)
e-mail: MTA.VasTerritorio@comune.milano.it



