

INFRASTRUTTURE MATERIALI E IMMATERIALI NELLA RIDEFINIZIONE DELLE RELAZIONI TERRITORIALI

Corinna MORANDI¹, Andrea ROLANDO²

SOMMARIO

Il contributo si fonda sugli studi condotti presso il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano sul tema della *smartness* estesa alla scala regionale, sui servizi digitali come driver di innovazione territoriale e sugli effetti di marginalizzazione che i territori intermedi stanno affrontando in particolare nella regione compresa tra le città di Torino e Milano (Morandi, Rolando, Di Vita, 2016).

In questo contesto si evidenziano alcune condizioni particolari legate alla possibile valorizzazione del paesaggio naturale e antropizzato, alle ricadute spaziali e funzionali del potenziamento del sistema ferroviario ad alta velocità, alla contestuale riorganizzazione del sistema autostradale, alle connessioni con percorsi di mobilità lenta e agli usi innovativi delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione come driver di riequilibrio territoriale. In una visione integrata questi elementi possono costituire un importante fattore abilitante per una nuova fruizione del territorio anche in termini di "accessibilità" (in senso ampio, sia per la mobilità che per la disponibilità di servizi web) dei luoghi di margine e delle aree interne.

L'intervento affronta questi temi focalizzando l'attenzione in particolare sulle potenzialità di due nodi territoriali emblematici e diversamente caratterizzati, come la stazione di Rho Fiera, luogo di cerniera nei pressi del sito di Expo Milano 2015 e l'area di servizio di Villarboit sull'autostrada Torino Milano.

1. Introduzione

Lo scenario spaziale di riferimento è il settore della city-region del Nord Italia (Turri, 2000 e De Magistris, Rolando, 2011) rappresentato dalla regione metropolitana tra Milano e Torino (<http://www.mito.polimi.it/> e <https://www.facebook.com/Torino-Milano-186980784845361/?fref=ts>). Si tratta di uno spazio non definito da perimetri istituzionali ma prodotto da un articolato sistema di relazioni territoriali che hanno una densità e una ricchezza tipologica difficilmente riconoscibili in altri contesti: tra le due città metropolitane principali si sviluppa un sistema di reti materiali e immateriali, quali il sistema di centri urbani (grandi e piccoli) legati alla rete storica delle vie di comunicazione e alla progressiva

¹ Dipartimento di Architettura e Studi Urbani Politecnico di Milano, via Bonardi 3 20133 Milano:corinna.morandi@polimi.it

² Dipartimento di Architettura e Studi Urbani Politecnico di Milano, via Bonardi 3 20133 Milano:andrea.rolando@polimi.it.

strutturazione del paesaggio agrario; il sistema delle polarità peri-urbane (ad esempio, le nuove attrezzature commerciali e per il tempo libero) e dei siti per la logistica attrezzata; le reti ecologiche e le connessioni naturali (come fiumi e montagne); i corridoi infrastrutturali (le reti lunghe e veloci, come i corridoi europei, parzialmente realizzati, e le reti corte e lente, comprensive di canali, strade locali e ferrovie regionali, spesso penalizzate dalle recenti strategie di sviluppo); i grandi eventi celebrati nei due principali poli urbani (le Olimpiadi Invernali del 2006 e il 150° anniversario dell'Unità Italiana del 2011 a Torino, e l'Expo 2015 a Milano); l'Alta Scuola Politecnica (ASP) tra il Politecnico di Milano e il Politecnico di Torino; la joint venture tra le Camere di Commercio di Torino e Milano; il festival MiTo Settembre Musica. Si tratta di relazioni storiche e recenti che hanno costruito uno scenario di relazioni di cooperazione/competitività tra le due città metropolitane³, che sono state potentemente rafforzate dalle connessioni veloci che hanno inciso fortemente sui modi di vita metropolitani, ad esempio consentendo di dissociare agevolmente il luogo di lavoro da quello di residenza o di studio tra i tre nodi del corridoio infrastrutturale principale: Milano, Novara e Torino.

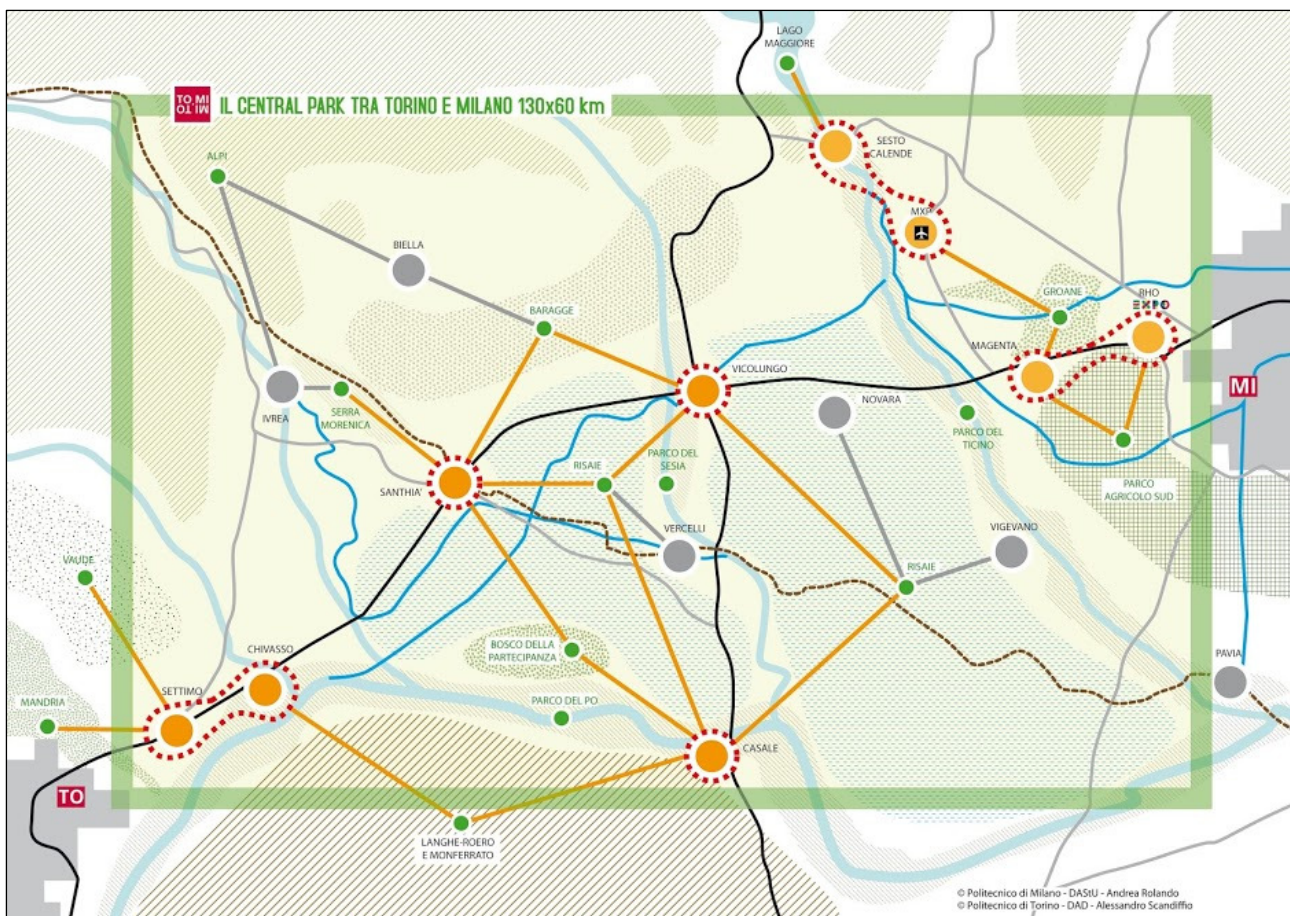


Figura 1 – Il contesto territoriale tra Torino e Milano (Disegno da Rolando A. Scandiffio A. 2016)

Quest'area vasta, che può essere schematicamente rappresentata da un rettangolo con una dimensione di circa 150 km per 80 km e che per la ricchezza delle componenti ambientali (corsi d'acqua naturali e artificiali, formazioni geo-morfologiche particolari, parchi, un'agricoltura fortemente caratterizzante come quella del riso o della vite) abbiamo definito Central Park tra Milano e Torino, si riconosce in funzione delle dinamiche e delle relazioni spaziali e socio-economiche (De Magistris, Rolando 2011).

³ L'episodio più recente è lo spostamento o la duplicazione del Salone del Libro da Torino, dove è stato "inventato" e dove ha avuto luogo per 29 anni, a Milano dove è prevista una edizione alternativa, la "Fabbrica del Libro", nel 2017.

Il territorio tra Torino e Milano è dunque visto come un sistema stratificato complesso, innervato da infrastrutture materiali e immateriali che si appoggiano su reti naturali (fiumi) e artificiali (canali, strade, ferrovie) ma anche sulle relazioni (tele-comunicazioni, reti tra università, distretti produttivi, sistemi del tempo libero e del turismo) che hanno supportato lo sviluppo economico dell'intero territorio e che si qualificano oggi anche come elementi di continuità spaziale, che superano i confini amministrativi e sembrano quindi richiedere non solo una nuova interpretazione in chiave geografica del territorio, ma anche un diverso approccio al quadro istituzionale, che va al di là anche della recente costituzione delle aree metropolitane.

Nello specifico, in questo contesto si evidenziano almeno quattro fattori che condizionano le analisi e le possibili azioni di progetto di scala territoriale:

- L'importanza del reticolo idrografico, fattore basilare di continuità territoriale e che suggerisce, anche grazie alla riconosciuta importanza della tutela e uso pubblico degli spazi aperti, nuove configurazioni tra città, risorse paesaggistiche e produttive, sicurezza ambientale.
- Le ricadute legate al potenziamento del sistema ferroviario ad alta velocità, che sta producendo una decisa innovazione intorno ai due nodi metropolitani, ma anche un cambiamento negli equilibri tra i territori attraversati e i poli principali. Basti pensare ai cambiamenti avvenuti nelle aree di Torino Porta Susa, Milano Porta Garibaldi e, in altro contesto, di Roma Tiburtina; ma anche a quelli, non del tutto compiuti, nei territori periurbani intorno alla stazione di Rho Fiera Milano o di Reggio Emilia.
- La riorganizzazione del sistema autostradale, spesso parallelo a quello ferroviario, che vede un progressivo ripensamento per i luoghi di snodo, con i poli logistici e del commercio e le aree di servizio come luoghi privilegiati di interfaccia per una possibile relazione positiva con il territorio, se oggetto di specifica progettazione.
- Gli usi innovativi delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, che possono costituire un importante fattore abilitante per una nuova fruizione del territorio grazie alla fornitura di servizi dedicati a migliorare le condizioni di "accessibilità" (in senso ampio, sia per la mobilità che per la disponibilità di servizi web) nei luoghi di margine, che soffrono di condizioni svantaggiate rispetto alle reti della mobilità ma a fronte della maggiore qualità della vita e dell'ambiente che possono offrire

La regione metropolitana ha rappresentato altresì l'ambito territoriale di riferimento privilegiato dell'Expo 2015 in funzione delle sue peculiarità economiche (produzione agricola) e paesaggistiche, che l'hanno resa complementare al recinto espositivo localizzato nei pressi della Fiera di Milano a Rho. Questa relazione si potrebbe sviluppare soprattutto nella prospettiva post-evento di una valorizzazione del tema (*Nutrire il pianeta, energia per la vita*). Sia le attività del tempo libero, sia quelle produttive legate all'agricoltura si collegano direttamente al tema della manifestazione e alle sue potenzialità di rigenerazione territoriale diffusa (Battisti et al. 2011), suggerendo la possibile riconfigurazione del sistema di spazi aperti tra le due dense aree metropolitane di Milano e Torino in quella sorta di central park di scala interregionale che abbiamo richiamato, strutturato dal sistema delle reti infrastrutturali e paesistico-ambientali (Rolando, Di Vita 2014). Oggi, nella fase della programmazione del post Expo, l'insieme delle opportunità che questo territorio presenta sono da giocare anche su altri piani, come quello delle reti di centri per la ricerca e l'innovazione e per l'alta formazione, della logistica per il supporto al sistema di distribuzione delle merci, degli spazi per il tempo libero, della mobilità lenta ed intermodale.

L'insieme degli elementi richiamati non fa riferimento, come è evidente, alla presenza, pure per ovvie ragioni rilevante, della segmentazione amministrativa e gestionale dei territori che compongono la regione metropolitana tra Milano e Torino: oltre a due Regioni, due Città metropolitane e almeno 3 province, sopravvissute alla riforma istituzionale. La scelta di partire, per descrivere questo territorio e le sue potenzialità, non dai confini ma dalle relazioni e dai flussi trova nella ricchezza delle connessioni immateriali una forte ragione d'essere e nello sfruttamento delle potenzialità delle ICT uno degli strumenti della configurazione di una specifica coerenza territoriale, partendo dall'osservazione – e quindi dalla

progettazione - del ruolo e degli effetti dei servizi mobili (che hanno recentemente creato nuove opportunità di comunicazione, socializzazione e innovazione economica) sulla qualità territoriale e sui comportamenti collettivi e modi di vita. (De Waal 2014, Fernandez Maldonado 2012). In questo senso, le ICT possono offrire opportunità di riequilibrio territoriale (a livello locale, urbano, regionale) tra i luoghi, indipendentemente dalla loro effettiva localizzazione, e possono favorire processi di rigenerazione spaziale, innovazione economica e sociale e sostenibilità ambientale, anche e soprattutto attraverso azioni nei territori *in-between*, marginali e a bassa densità, dove i servizi ICT sono meno diffusi e dove il *digital divide* è più accentuato.

Le ICT possono consentire alle persone che si trovano o si muovono nello spazio di interagire tra loro o con i luoghi in cui sono immersi, trasmettendo informazioni relative allo spazio fisico o condividendo informazioni ricevute da sensori localizzati nel territorio (Ferraris 2014).

La proposta di considerare la regione metropolitana Milano Torino non come assemblaggio di perimetri amministrativi ma come campo di relazioni si è basata concettualmente sulla ri-considerazione di tre paradigmi cari all'urbanistica, anche nelle sue aperture tematiche più recenti: rete/nodo; connessioni; campo spaziale, rivedendo tali concetti nella chiave della diffusione "ordinaria" tra gli utenti del territorio delle nuove tecnologie digitali. Abbiamo quindi introdotto nello schema teorico che supporta la ricerca il concetto di nodo urbano digitale, che associa i caratteri fondanti del nodo (polarizzazione di flussi e funzioni, scambi e connessioni) (Moretti, 1999) sia alla relazione con le reti immateriali (quindi con la dotazione di servizi digitali, specificamente progettati per ogni nodo), sia alla spazialità locale (quindi con la qualità delle dotazioni fisiche). La ricerca ha introdotto il concetto di nodi urbani digitali (NUD) che mirano a rafforzare le relazioni esistenti, producendo nuove geografie, dove lo spazio risulta "senza confini", ne modificano le pratiche d'uso, di organizzazione e gestione e possono contribuire allo sviluppo di processi positivi dal punto di vista economico, sociale, ambientale (Bonomi e Masiero, 2014). La *smartness* viene così assunta per le sue potenzialità nel produrre tali valori positivi, ma traslata alla scala regionale (smart region o regione intelligente), spazio di un "internet dei luoghi" in cui i servizi digitali possono aprire a pratiche innovative di uso e condivisione dello spazio e delle esperienze ad esso associate. Lo slittamento concettuale dalla città intelligente (Fusaro 2008; Guallart 2012) alla regione intelligente comporta oltre al riferimento ad una nuova dimensione spaziale un adattamento della metodologia analitica e delle proposte progettuali alla scarsa densità e spesso bassa dotazione digitale dei luoghi (Morandi, Rolando, Di Vita, 2016).

1.1. Ipotesi di valorizzazione delle relazioni nella regione metropolitana attraverso la realizzazione di "nodi urbani digitali"

I nodi urbani digitali sono caratterizzati da una dimensione di urbanità legata non soltanto alle caratteristiche fisiche della compattezza e della densità delle componenti architettoniche e del tessuto urbano, ma anche all'intensità di utilizzo, scambi e relazioni attivate dalle funzioni offerte; negli stessi nodi, la dimensione digitale legata alla presenza delle ICT, può integrare i servizi tradizionali, ampliandone le potenzialità (Morandi, Rolando, Di Vita, 2016), offrendo servizi site-specific per dispositivi mobili personali, che possono direttamente collegare spazi virtuali location-based con spazi reali (per esempio, assumendo i principi della realtà aumentata) e sono quindi in grado di contribuire al miglioramento delle relazioni persone-luoghi-persone (e, quindi, all'incremento dei livelli di inclusione sociale e alla diminuzione del *digital divide*) (Morandi, Rolando, Di Vita, 2016).

Per identificare i potenziali nodi urbani digitali nella regione metropolitana tra Milano e Torino sono stati utilizzati due approcci, che abbiamo definito *top-down* e *bottom-up*, in quanto per il primo abbiamo integrato diversi strati informativi relativi alle reti di varia natura, più volte richiamate, e ai punti di scambio e connessione; per il secondo, abbiamo realizzato una serie di interviste e somministrato questionari ad utenti

della rete ferroviaria tra Milano e Torino finalizzati a sondare la possibile relazione tra NUD, componenti funzionali e servizi digitali caratterizzanti, sulla base di una lista di possibilità. A titolo esemplificativo l'esito di tale processo ha portato alla definizione di una lista di possibili funzioni e dispositivi quali: punti di ricarica di device digitali personali, free WiFi, strumenti per la verifica della effettiva disponibilità e accessibilità dei servizi in tempo reale, prenotazione servizi, navigazione indoor/outdoor per la fruizione dei NUD, informazioni su itinerari tematici nel contesto territoriale circostante, condivisione di esperienze e informazioni da parte degli utenti su spazi e servizi dei singoli NUD, raccolta delle esigenze degli utenti e registrazione dei loro sentiment sui NUD, trasmissione in streaming di eventi, attività, corsi e workshop specializzati, biblioteche tematiche e gestione di servizi di book crossing, dropbox e logistica di distribuzione per gli acquisti online e la consegna prodotti, monitoraggio della produzione e del consumo energetico dei NUD (edifici intelligenti), meccanismi di incentivo all'esperienza diretta dei NUD mediante assegnazione di crediti in caso di frequentazione, partecipazione, altri comportamenti virtuosi.

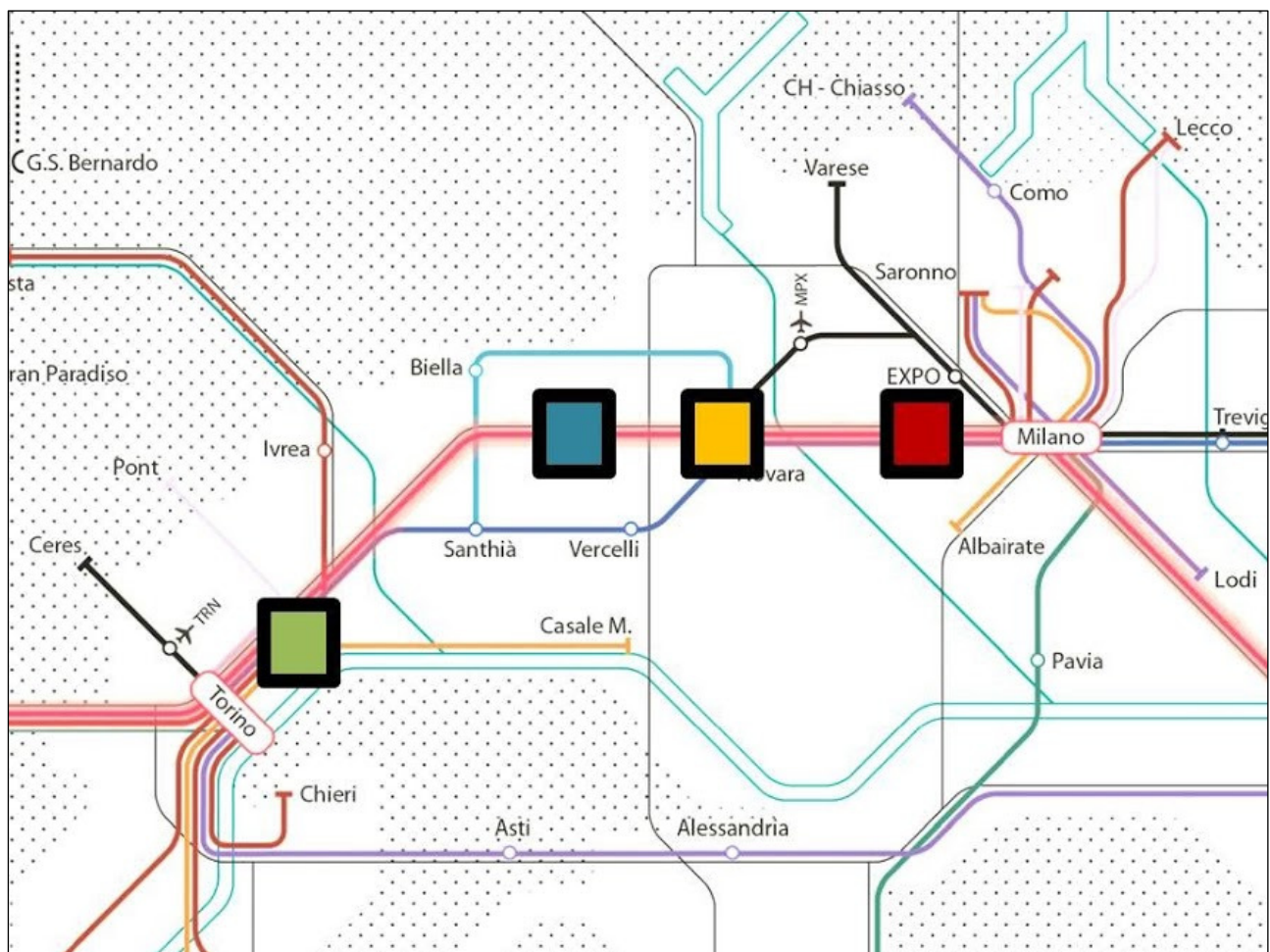


Figura 2 – Le possibili localizzazioni dei principali Nodi Urbani Digitali tra Torino e Milano (Disegno di Andrea Rolando e Daniela Gambino)

Tra i quattro nodi individuati nel contesto territoriale eterogeneo della regione metropolitana, assunto come scenario spaziale di riferimento, presentiamo con maggiore dettaglio due *nodi urbani digitali* emblematici:

- la stazione di Rho Fiera, per confermare il ruolo di nodo di una nuova centralità di scala regionale sperimentato durante Expo 2015, supportato da funzioni aggreganti e servizi fisici e digitali specializzati;

- l'area di servizio di Villarboit, dove sperimentare la funzione di “interfaccia” tra infrastruttura ferroviaria, autostradale, idraulica (canale Cavour), valorizzandone con infrastrutture digitali site specific l'emblematicità di luogo di margine quasi estremo del paesaggio agrario tra Torino e Milano.

Rho Fiera

Il settore nord-occidentale della città di Milano è stato scelto per sperimentare le potenzialità di utilizzo dei dispositivi mobili nell'esplorazione delle nuove relazioni tra funzioni urbane e relativi contesti spaziali, nonché tra persone e luoghi, offerte dalle ICT, a partire dalla sua localizzazione all'origine della direttrice Milano-Torino, considerando la sua configurazione come ambito di transizione tra città densa e territorio peri-urbano, in stretta relazione al campus universitario di Bovisa del Politecnico, al sito dell'Expo 2015, probabile localizzazione di funzioni di ricerca di livello internazionale (Human Technopole, IIT), ovvero a nodi di reti immateriali della conoscenza, estese alla scala vasta, che le consentono di intercettare flussi di utenti locali e globali, permanenti e temporanei (non solo abitanti e pendolari, ma anche studenti fuori sede, turisti e city user).

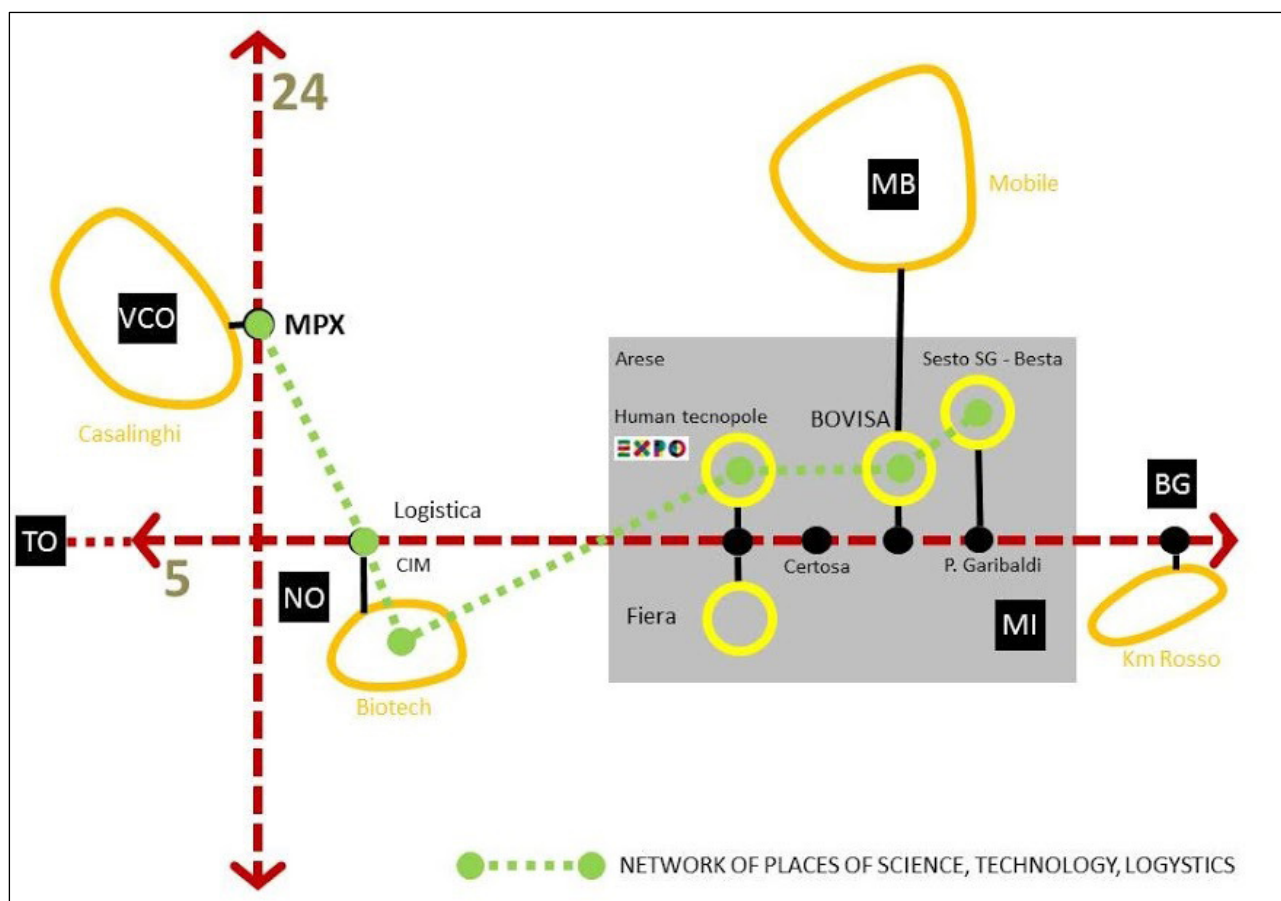


Figura 3 – Nodi nel Quadrante Nord Occidentale Milanese (Disegno di Andrea Rolando)

In questo ambito, la stazione di Rho Fiera è un nodo essenziale, in quanto fisicamente collocato in maniera strategica, anche in ragione della disponibilità di spazi che si prestano in modo ottimale all'insediamento di attività innovative in spazi direttamente interfacciati con il sistema della mobilità (metro, ferrovie regionali, alta velocità, aeroporto di Malpensa) e con le nuove attività previste per la riconversione del sito di Expo Milano 2015. In particolare, il NUD potrebbe fornire servizi di supporto alla rigenerazione di una grande area industriale contigua al sito di Expo e della Fiera, con una qualità spaziale molto bassa al

di fuori delle aree già sviluppate, ma ricca di potenzialità per l'ottima accessibilità e per il processo di riconversione/innovazione del cluster già in corso. Una prima ipotesi di componenti di servizi specifici per questo nodo vocato alla innovazione tecnologica e alla ricerca comprende: mobility info-point (informazioni in tempo reale su tempi e costi dei diversi servizi di trasporto pubblico e dell'offerta di car pooling), noleggio di veicoli ecologici (verifica disponibilità in tempo reale, prenotazione, condivisione e segnalazione itinerari), incubatore di imprese, spazio di coworking e fablab con attrezzature per la manifattura digitale, informazioni e dotazione di servizi per ospitalità – anche right budget - per turisti business e ricercatori (con servizi digitali di accoglienza e pagamento).

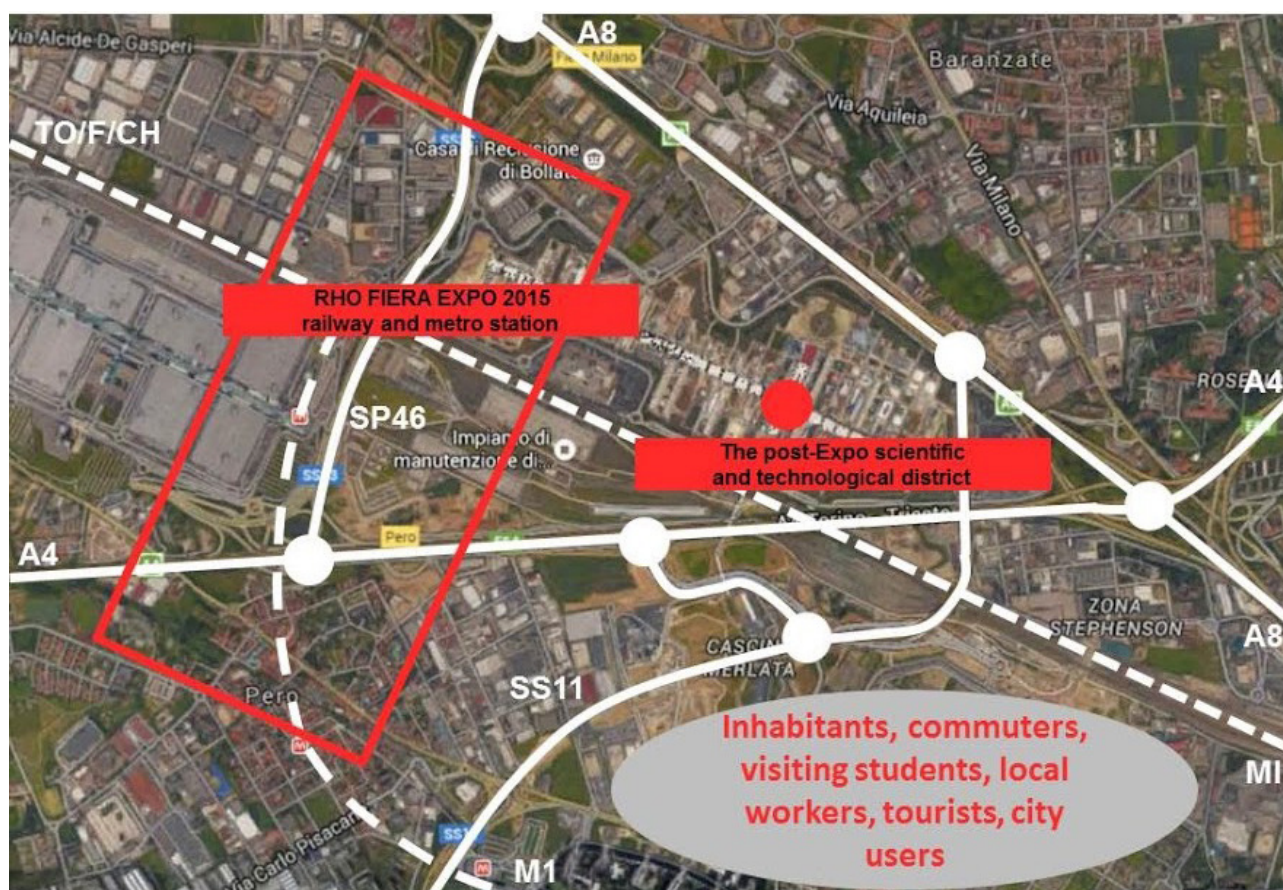


Figura 4 – Il Nodo di Rho Fiera Milano (Elaborazione grafica di Stefano di Vita)

Villarboit

L'ambito territoriale incentrato sull'area di servizio di Villarboit, posto a metà del percorso dell'autostrada A4 che collega Torino e Milano si caratterizza invece per la collocazione in un contesto rurale ma che può essere sviluppato quale luogo di cerniera rispetto ai territori attraversati, in particolare rispetto ad una possibile fruizione turistica del paesaggio agrario e rispetto ad una migliore integrazione dei collegamenti verso Biella e Vercelli. La presenza, nelle immediate vicinanze dell'area di servizio, del canale Cavour, importante infrastruttura idraulica che qualifica l'intero paesaggio agrario compreso tra le città di Torino e Milano, costituisce un'ulteriore ragione per attribuire al sito di Villarboit un carattere di nodo che sottolinea la scala territoriale di riferimento e il carattere di piattaforma dove fornire servizi specializzati per viaggiatori e per turisti, integrando meglio il sistema infrastrutturale rispetto alle attività degli abitanti dei territori attraversati, mirando alla valorizzazione delle relazioni tra lo spazio dei flussi e un contesto territoriale di margine e i poli urbani principali.

In questo NUD, caratterizzato in particolare dalla sua posizione nel paesaggio agricolo della risaia, si possono ipotizzare servizi legati e all'offerta locale di prodotti dell'agricoltura di qualità, alla fruizione del territorio con la mobilità dolce, fornendo informazioni sulle condizioni che consentono la percezione del paesaggio nei periodi di maggiore fascino (periodi di allagamento delle risaie, raccolta riso), alla disponibilità in tempo reale di servizi di affitto e riparazione di biciclette, condivisione e segnalazione itinerari, realizzazione di un *farmers' market* per gli utenti dell'area di servizio autostradale, con informazione sui prodotti km zero, acquisto, monitoraggio della distribuzione e consegna, e di un "green visitor hotel", con servizi digitali di accoglienza e pagamento.

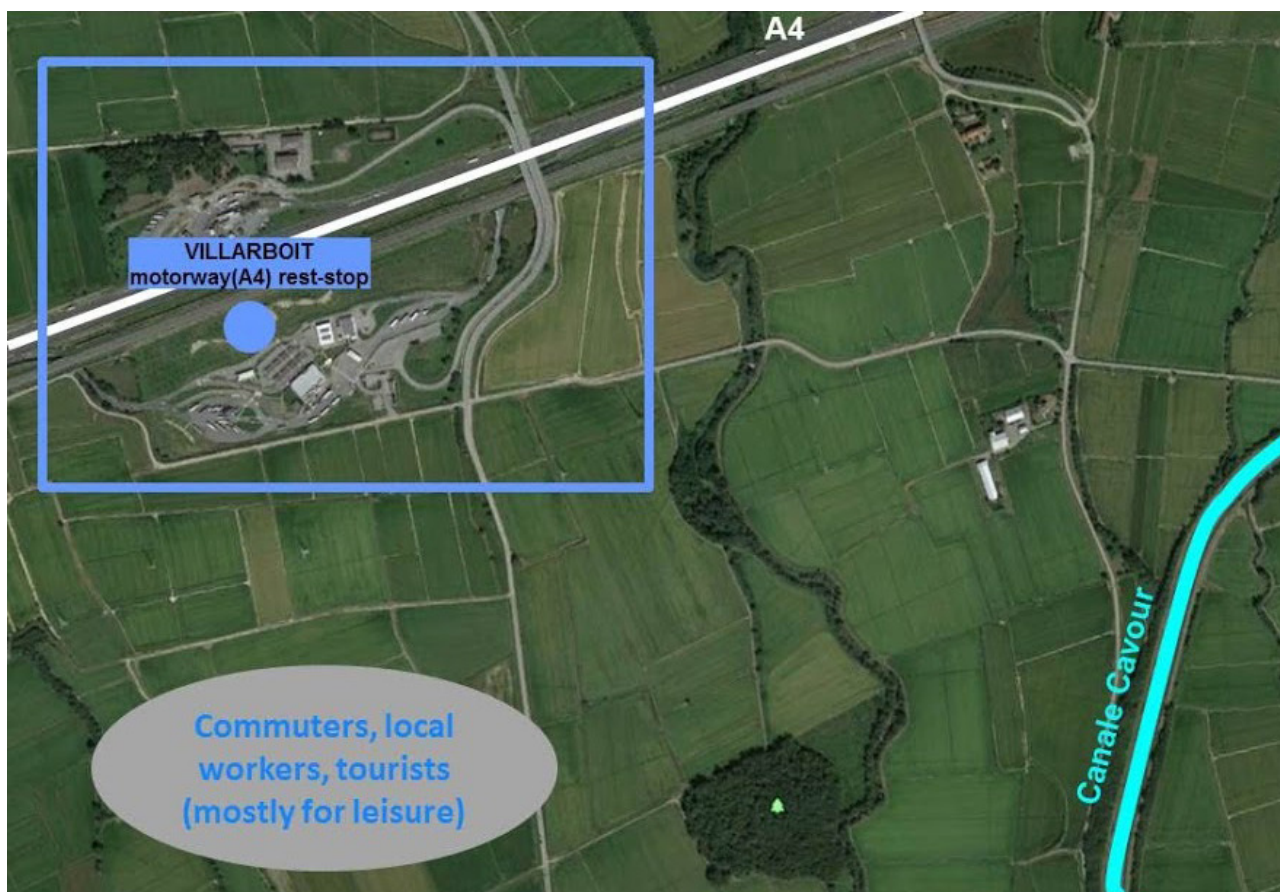


Figura 5 – Il Nodo dell'area di Servizio di Villarboit (Elaborazione grafica di Stefano Di Vita)

2. Conclusioni

Gli studi condotti presso il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, hanno portato ad elaborare concetti innovativi come quello della *smart region*, dell' *internet dei luoghi* e dei *nodi urbani digitali*, che sembrano rivelarsi quali utili dispositivi per ripensare anche i temi della produzione dello spazio, superando le tradizionali relazioni che costituiscono la base dello sviluppo territoriale, in questo caso integrandone le componenti fisiche con quelle immateriali, in particolare considerando il ruolo di motore di innovazione, anche sociale, che le tecnologie dell'informazione possono svolgere.

Il concetto di *smart region* sembra significativo per superare alcune connotazioni, soprattutto tecnologiche e spesso legate ad aspetti edilizi o puntuali della città intelligente, che riguardano in molti casi soprattutto questioni di ottimizzazione delle risorse energetiche e della qualità dell'ambiente (ad esempio per la fornitura e il monitoraggio di servizi di teleriscaldamento, oppure per la razionalizzazione dei sistemi di trasporto pubblico e privato). Sembra perciò utile estendere il concetto di *smartness*, aggiungendo le potenzialità relazionali applicate alla realtà fisica dei luoghi e delle persone che li abitano. L'idea è quella che si possano definire nuovi geografie, grazie al fatto che i luoghi (tradizionalmente intesi) possono essere

arricchiti di servizi e contenuti digitali, facendo in modo che il loro rango nella rete fisica del territorio possa aumentare e attribuendo così il valore di “nodo” anche a luoghi situati fisicamente ai margini del sistema territoriale. Ciò potrebbe avvenire in analogia con quanto succede per i “siti” e per i contenuti nella rete di internet, che diventano maggiormente accessibili (e perciò nodi significativi della rete di informazioni) indipendentemente dalla loro localizzazione nello spazio virtuale del web ma in ragione dell’importanza che viene sancita grazie a meccanismi di condivisione da parte della comunità degli utenti, spesso indipendenti rispetto a logiche e gerarchie precostituite. I Nodi Urbani Digitali possono in questo senso contribuire a ricomporre e ridefinire la dimensione e l’importanza fisica del nodo inteso in senso tradizionale, all’interno del sistema degli scambi di flussi con la dimensione immateriale, che consente di rivedere i concetti di prossimità e di relazione globale - locale.

Questa integrazione di significati e di componenti che sono al tempo stesso tradizionali e innovativi, diventa essenziale quando si tratta di servizi alle persone e colloca la ricerca e il progetto sulla regione intelligente nell’ambito della pianificazione e della progettazione urbana, in un contesto di apporti multidisciplinari e politecnici, dove è cruciale l’integrazione tra i saperi e le tecniche di ambito tecnologico, propri delle scienze dell’informazione e della comunicazione, e le competenze nell’ambito delle scienze , umane, dell’analisi e del progetto dello spazio fisico, tradizionale campo di azione di architetti e urbanisti.

3. Bibliografia

- Bonomi, A., Masiero, R. (2014), *Dalla smart city alla smart land*. Venezia: Marsilio
- Battisti, E., et al. (2011), *Expo diffusa e sostenibile*. Milano: Unicopli
- De Magistris, A., Rolando, A. (a cura di) (2011), *Torino Milano: prospettive territoriali per una cooperazione competitiva*, *Atti e Rassegna Tecnica*, 3-4. Torino: Società degli Ingegneri e degli Architetti.
- De Waal, (2014), *The city as interface. How digital media are changing the city*, NAI010 Publishers: Rotterdam.
- Ferraris, M. (2014), *Documentalità. Perché è necessario lasciar tracce*. Bari: Laterza
- Fernandez Maldonado, AM. (2012), *ICT and spatial planning in European cities. Reviewing the New Charter of Athens*, *Built Environment*, vol. 38, 4
- Fusaro, P. (2008), *E-City. Digital networks and cities for the future*. New York: Actar
- Guallart, V. (2012), *The self-sufficient city*. New York: Actar
- Morandi, C., Rolando, A., Di Vita S. (2016), *From smart city to smart region. Digital services for an internet of places*, *PoliMI SpringerBriefs*. Cham (Switzerland): Springer International Publishing.
- Moretti, A. (eds.) (1999), *Il paradigma del policentrismo. Conoscenza e trasformazione del territorio Lombardo*. Milano: Franco Angeli.
- Rolando, A., Di Vita, S. (2014), *Un Central Park tra Torino e Milano? Uno spazio pubblico per Expo 2015*, *Dossier Online Urbanistica Informazioni*, 6.
- Rolando, A., Scandiffio A. (2016), *The Central Park in between Torino and Milano*. In: *Tasting the landscape - 53rd IFLA World Congress*, Torino, Apr. 2016
- Turri, E. (2000), *La megalopoli padana*. Venezia: Marsilio.

Sitografia

<http://www.mito.polimi.it/>

<https://www.facebook.com/Torino-Milano-186980784845361/?fref=ts>