

# ANALISI SINTETICA DEI PUMS CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA

REPORT 2023



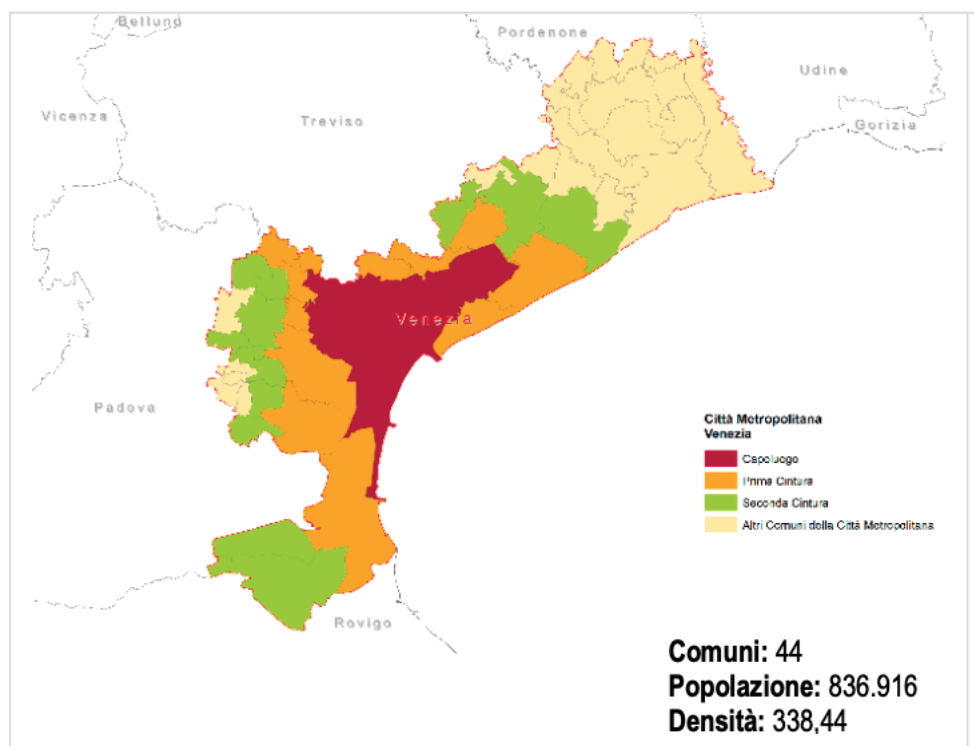


# Sommario

<b>VENEZIA.....</b>	<b>4</b>
Stato di approvazione.....	4
<b>Linee di intervento.....</b>	<b>5</b>
Trasporto pubblico.....	8
Il sistema ferroviario.....	8
Accessibilità ai servizi ferroviari.....	8
Rete dei servizi di navigazione lagunare.....	9
Investire in una rete di trasporto pubblico rapido.....	9
Ridurre l'utilizzo dei combustibili fossili.....	10
Mobilità attiva.....	11
Mobilità pedonale.....	11
Mobilità ciclistica.....	11
Mobilità condivisa.....	13
Logistica.....	14

# VENEZIA

## Città metropolitana di Venezia



## Stato di approvazione

Il [Comune](#) ha approvato nel novembre 2019 la documentazione preliminare funzionale alla VAS del PUMS della città di Venezia, non risultano atti successivi nel procedimento di approvazione.

La [Città metropolitana](#) ha adottato il 29.12.2022 il PUMS i documenti sottoposti a VAS.

La Città metropolitana nella redazione del proprio PUMS ha coinvolto anche il Comune di Venezia.

Nel presente rapporto evidenziamo i contenuti provenienti dal PUMS comunale con l'indicazione (Comune) e quelli dal PUMS della Città metropolitana – che, essendo più attuale prendiamo a riferimento principale – con (CM) – che, peraltro, tiene conto di quanto previsto nel piano comunale.

# Linee di intervento

Il PUMS metropolitano definisce le seguenti linee di intervento:

1. Riconoscere una rete portante multimodale di **trasporto pubblico metropolitano** costituita da linee ferroviarie, linee principali di autobus extraurbani e suburbani, linee di navigazione lagunari, annessi Terminal e sistemi di accessibilità sull'ultimo miglio.
2. Implementare un modello di esercizio con cadenzamento base ai 30' che interessa le cinque linee ferroviarie (sei se si considera come linea la diramazione per l'aeroporto) e che realizza condizioni di Rendez-vous reciproche presso la Stazione di Mestre sia tra servizi regionali di linee diverse per servire il traffico passante, che tra i medesimi servizi regionali e l'offerta a mercato dei servizi AV.
3. Realizzare una rete di linee di **Bus Rapid Transit** (di seguito per brevità BRT) elettriche extraurbane/suburbane che completano la copertura della rete portante cadenzata sulle relazioni non servite efficacemente dalla ferrovia riducendo l'impatto della mobilità sull'ambiente. Si tratta di un sistema costituito da 8 linee che servono ampie zone del territorio della Città Metropolitana e che consentiranno dei collegamenti rapidi, confortevoli e cadenzati (orario mnemonico) coordinato con quello dei treni ove si prevede un rendezvous presso una stazione. Queste linee avranno fermate attrezzate e confortevoli e prive di barriere architettoniche. Un complesso sistema di preferenziazione consentirà di attraversare i tratti più critici
4. Riorganizzare la rete dei servizi TPL di **navigazione lagunare** in una logica gerarchica con servizi veloci dai terminal di terraferma verso gli altri terminal e la città lagunare, due linee Metrolaguna a propulsione elettrica per il collegamento mediano Tronchetto – Lido via Canal Grande – Bacino di San Marco e per il collegamento Aeroporto – Canal Grande – Lido, servizio innovativo di Taxi collettivo a propulsione elettrica riservato alle esigenze di collegamento con la terraferma dei residenti di Burano. La rete suddetta è completata dalle linee convenzionali complementari del servizio urbano di Venezia che saranno oggetto del PUMS comunale. L'obiettivo è quello di completare l'offerta multimodale di collegamento tra la terraferma, la città lagunare e le isole minori, anche in presenza di un sistema di contingentamento dei flussi stradali in accesso tramite Ponte della Libertà.
5. Realizzare un programma di **manutenzione straordinaria** e completamento della rete dei canali di navigazione lagunare basato su un'accurata preventiva indagine batimetrica che tenga conto dei livelli di marea in modo da implementare i dati su un sistema informativo dinamico della navigabilità per le diverse classi di imbarcazioni. Il programma, che è finalizzato a garantire sicurezza e accessibilità, in particolare sugli itinerari storicizzati di collegamento acqueo, sarà accompagnato dal completamento del sistema di videosorveglianza del traffico in laguna, dalla introduzione di un sistema di prenotazione degli approdi e dall'adeguamento/realizzazione di ponti sui canali in corrispondenza delle discontinuità della rete stradale a scarso traffico a partire da quelli lungo la Litoranea Veneta.
6. Realizzare **Terminal intermodali** presso Stazioni/Fermate ferroviarie, approdi principali in terraferma del servizio di navigazione lagunare, capolinea/fermate delle linee BRT (questi ultimi ove non già corrispondenti con Terminal delle altre modalità di trasporto). L'intermodalità dei terminal permetterà degli scambi rapidi e una programmazione efficiente del viaggio potendo usufruire su un

vantaggio di possibilità per completare i propri spostamenti in città. Ogni terminal avrà in dotazione almeno 20 colonnine per la ricarica delle vetture elettriche.

7. Realizzare **Parcheggi di Interscambio** di prossimità presso tutte le stazioni/fermate non incluse nei Terminal di cui al punto precedente;
8. Realizzare una **rete ciclabile** di interesse metropolitano prevalentemente in sede riservata e strutturata nei tre livelli canonici previsti dalle Linee Guida del MIMS e finalizzata a garantire la continuità dei percorsi sia a fini cicloturistici che a favore della mobilità per studio e lavoro. Tale rete costituirà l'unico riferimento per la realizzazione di tutti i percorsi previsti dagli strumenti di pianificazione sovraordinati e sottordinati di interesse intercomunale ricadenti nel territorio della città metropolitana al fine di evitare inutili duplicazioni.
9. Realizzare una **rete di ciclostazioni** presso le stazioni/autostazioni/approdi della rete portante metropolitana di trasporto pubblico (linee ferroviarie-BRT-navigazione lagunare) e presso i principali attrattori di rango metropolitano e di una rete di Hub cicloturistici lungo i principali e maggiormente frequentati itinerari turistici.
10. Realizzare un **sistema di infomobilità per la mobilità ciclistica** che prevede una componente statica (segnaletica di itinerario) e una componente dinamica resa disponibile tramite APP con funzione di Travel Planner completando le funzionalità presenti nel sistema già attivato dalla Città metropolitana di Venezia.
11. Migliorare la funzionalità e la diffusione delle opzioni per il **trasporto di bici al seguito** sulla rete portante metropolitana di trasporto pubblico.
12. Realizzare un **sistema di monitoraggio e gestione della mobilità multimodale e intermodale** a livello metropolitano finalizzato a fornire informazioni sul funzionamento della rete, gli orari dei servizi, la disponibilità di parcheggi, le alternative di percorso/intermodalità disponibili in caso di eventi programmati (cantieri) o accidentali.
13. Completare la copertura della **rete di videosorveglianza sulla rete stradale** mediante varchi elettronici finalizzato a monitorare comportamenti di guida pericolosi, circolazione di veicoli sprovvisti di bollo di circolazione o RCA in corso di validità, classe emissiva superiore ai livelli previsti. Il sistema, che a regime riguarderà tutte le principali arterie della Città metropolitana in rapporto ai livelli di traffico e/o ai livelli di incidentalità, si pone l'obiettivo di contribuire a ridurre le esternalità del traffico stradale.
14. Realizzare un programma di interventi per la **messa in sicurezza della rete stradale** basato su una graduatoria di priorità stilata in funzione della pericolosità dei "punti neri" individuati attraverso il combinato disposto dell'analisi dei dati di incidentalità e la verifica delle segnalazioni effettuate dai Comuni.
15. Realizzare **corridoi di ambientazione** delle infrastrutture stradali e di navigazione interna finalizzate a mitigare l'impatto del traffico e a porre le condizioni per lo sviluppo di una rete di percorsi ciclopedonali e ippovie (Vie verdi) per il cicloturismo e il tempo libero (integrate nel terzo livello della rete del Biciplan metropolitano).
16. Perseguire la progressiva estensione del **servizio di Bike sharing** del Comune di Venezia al territorio della Città metropolitana in modo da garantire l'interoperabilità del servizio sul territorio e da assicurare la sua sostenibilità tecnico economica sotto il profilo gestionale.



17. Condividere tra i Comuni della Città metropolitana le strategie e le linee di intervento per la gestione del traffico stradale e della sosta di auto e mezzi di trasporto merci all'interno dei centri urbani. L'obiettivo è quello di garantire omogeneità nell'approccio progettuale e gestionale della calmierazione del traffico, della regolamentazione della sosta, della segnaletica complementare adottata e, più in generale, delle politiche di governo della mobilità in tutti i casi in cui esse coinvolgono il funzionamento della rete di interesse metropolitano in modo da non disorientare gli utenti che effettuano spostamenti intercomunali.
  18. Incentivare la **copertura capillare della rete di stazioni di ricarica per veicoli elettrici** e, progressivamente anche ad idrogeno attraverso meccanismi perequativi che spingano a realizzare in maniera simultanea pacchetti di installazioni caratterizzati da un mix tra punti commercialmente appetibili e alcuni punti altrimenti considerati in c.d. fallimento di mercato se considerati a sé stanti.
  19. Attivare azioni finalizzate a diffondere la **cultura della mobilità sostenibile** prioritariamente tra le giovani generazioni e le fasce più anziane della popolazione. Le attività previste saranno da brevi percorsi didattici concordati con le direzioni scolastiche e i docenti da tenere presso le scuole di ogni ordine e grado fino a passeggiate intergenerazionali a piedi, in bicicletta e su trasporto pubblico. Ù
  20. Perseguire la progressiva decarbonizzazione dei mezzi esistenti, puntando alla dismissione dei veicoli alimentati a diesel, benzina e a gas, compresi gli ibridi nel prossimo futuro e nell'accelerare la rivoluzione tecnologica favorendo il rinnovo del parco veicolare con mezzi a zero emissioni. Questi interventi si inseriscono nel solco dell'"European Green Deal", basato sui seguenti principi:
    - » Azzeramento delle emissioni di gas serra entro il 2050;
    - » Crescita economica scollegata dalle risorse naturali;
    - » Considerazione di tutte le persone e tutti i luoghi.
- Tali interventi sono esplicabili in particolare nelle tre seguenti azioni specifiche:
- » Rinnovo del parco mezzi e incentivo all'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica
  - » Introduzione progressiva del divieto di circolazione ai veicoli inferiori a Euro5
  - » Decarbonizzazione delle linee di navigazione che transitano in laguna.

## Trasporto pubblico

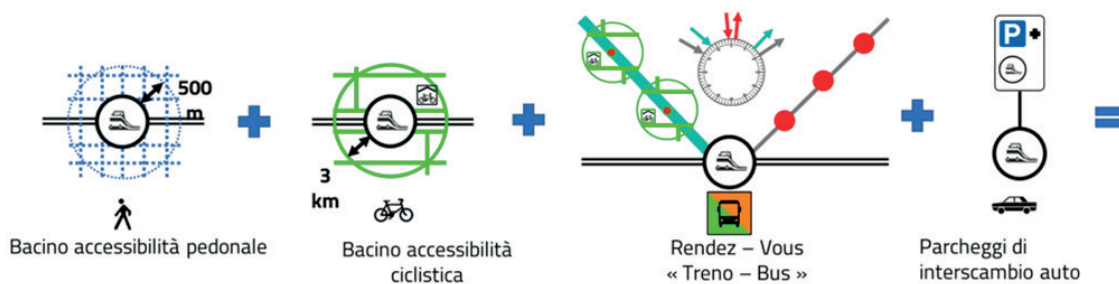
La strategia fondamentale per cogliere gli obiettivi generali del PUMS è la definizione di una nuova rete portante multimodale del TPM (Trasporto Pubblico Metropolitano) in grado di superare i limiti di capacità e la segregazione che caratterizzano l'attuale offerta di Trasporto Pubblico offrendo un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro, il tutto fruibile mediante un unico sistema tariffario integrato e con una chiara riconoscibilità del servizio di Trasporto Pubblico nel suo complesso per i cittadini, i city users e i turisti.

### Il sistema ferroviario

L'obiettivo finale è quello di offrire servizi con cadenzamento base ai 30' in tutte le stazioni/fermate della Città metropolitana e, per sovrapposizione, ai 15' nelle stazioni/fermate dove sono previsti i maggiori livelli di traffico nelle ore di punta.

### Accessibilità ai servizi ferroviari

La competitività della modalità ferroviaria, oltre che su fattori endogeni (potenziamento delle frequenze e qualità del materiale rotabile), si fonda su una progettazione coordinata dell'accessibilità universale (a favore di tutte le categorie di utenti) e integrale (rispetto a tutte le modalità di trasporto complementari).



### Progetto di corridoio

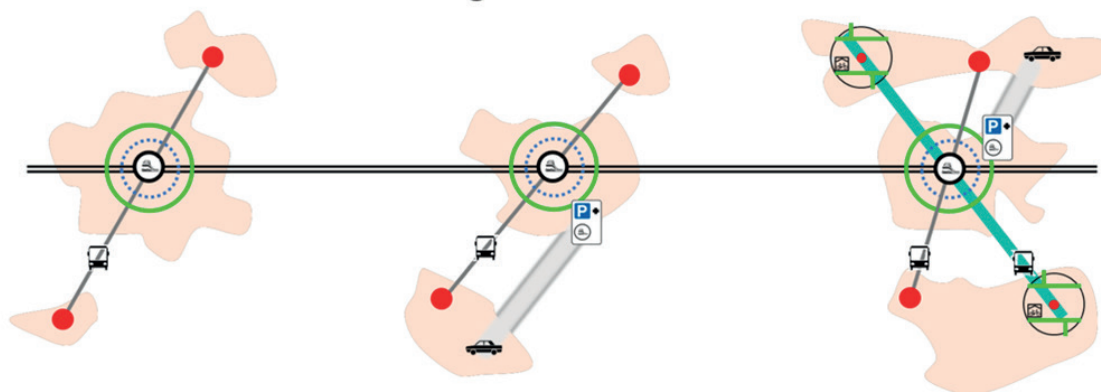


Figura 13. Accessibilità multimodale integrale e universale



## Rete dei servizi di navigazione lagunare

E' prevista la riorganizzazione della rete dei servizi TPL di navigazione lagunare in una logica gerarchica (servizi veloci ad alta capacità tra i Terminal di Terraferma e gli approdi esterni della città lagunare/ isole minori ; due linee Metrolaguna ad alta frequenza a propulsione elettrica o eventualmente a idrogeno (se gli aggiornamenti normativi lo consentiranno) per il collegamento mediano Tronchetto – Lido – Punta Sabbioni via Canal Grande – Bacino di San Marco e per il collegamento Aeroporto – Canal Grande – Lido, , servizio innovativo di Taxi collettivo a propulsione elettrica riservato alle esigenze di collegamento con la terraferma dei residenti di Burano.

## Investire in una rete di trasporto pubblico rapido

Il PUMS, prevede la realizzazione una rete di trasporto pubblico rapido, su ferrovia, su acqua e, anche su strada, mediante Bus Rapid Transit (BRT - linee di autobus in sede riservata o dotata di preferenziazione), sia in ambito urbano che extraurbano – anche definite nel piano “metrobus”.

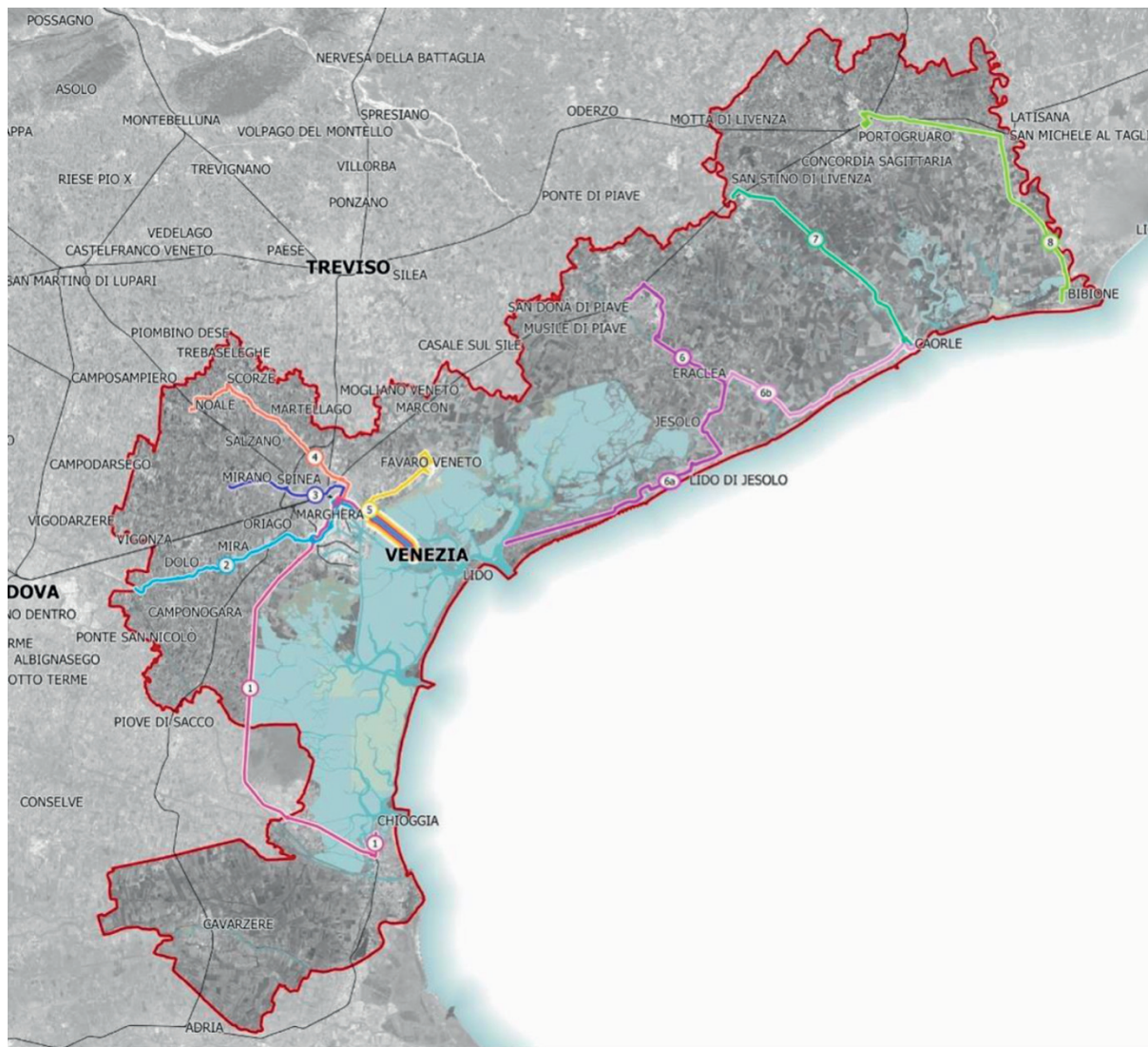
I sistemi BRT si caratterizzano per:

- » Materiale rotabile ad alta capacità di trasporto e basso livello di emissioni (elettrico/idrogeno)
- » Programmi di esercizio con cadenzamento base almeno ai 30' e rinforzi nelle ore di punta;
- » Sede ovunque possibile riservata e impianti semaforici di controllo e regolazione della circolazione per attuare la priorità al trasporto pubblico;
- » Fermate progettate per garantire l'accessibilità universale;
- » sistemi di infomobilità e video-sorveglianza;
- » Dotazioni infrastrutturali alle fermate per migliorare l'interscambio con altre modalità di trasporto;
- » Rapidità di costruzione e facilità di inserimento in contesti urbani complessi

Nel caso della Città Metropolitana di Venezia il BRT è chiamato a garantire la copertura della rete portante in aree non servite dalla ferrovia e ad intercambiare con essa lungo i corridoi ferroviari a questo scopo è essenziale garantire l'accessibilità multimodale, integrale e universale delle stazioni ferroviarie.

Il PUMS metropolitano prevede 8 linee portanti BRT che servono direttrici complementari al trasporto su ferro o su cui il trasporti ferroviario non è competitivo.

Linea	Sviluppo asse BRT (km)	di cui:	Sviluppo effettivo (km)
1	55	14 km in comune con altre linee: 9 km con linea 2 e 5 km con linee 2-5	55
2	32	14 km in comune con altre linee: 9 km con linea 1 e 5 km con linee 1-5	18
3	12		12
4	22		22
5	13	5 km in comune con linee 1-2	8
6a	48	18 km in comune con linea 6b	48
6b	39	19 km in comune con altre linee: 18 km con linea 6a e 1 km con linea 7	20
7	18	1 km in comune con linea 6b	17
8	31		31
<b>Totale</b>	<b>272</b>		<b>Totale km effettivi 233</b>



**Figura 22. Quadro sinottico linee BRT**

## Ridurre l'utilizzo dei combustibili fossili

Il PUMS prevede la progressiva conversione di tutti i mezzi del trasporto pubblico verso un'alimentazione ibrida/elettrica/ad idrogeno e, contestualmente, l'incentivazione alla transizione «green» delle flotte della P.A. e dei mezzi privati di trasporto passeggeri e merci che potrà giovare degli investimenti in corso sull'utilizzo dei combustibili da fonti energetiche rinnovabili in atto nella Città Metropolitana di Venezia.

# Mobilità attiva

## Mobilità pedonale

Il PUMS della Città metropolitana di Venezia intende **porre le persone e le loro esigenze al centro della pianificazione della mobilità** partendo dall'evidenza che "prima o poi, nel nostro vivere quotidiano, tutti diventiamo pedoni". Questa assunzione implica il ribaltamento dell'approccio tradizionale che spesso mette al centro dell'azione la fluidificazione della circolazione veicolare, subordinando e circoscrivendo l'attenzione dedicata ai pedoni in ragione delle esigenze del traffico motorizzato. Il primo concetto da superare, in quanto restrittivo, se non addirittura fuorviante, è quello di ritenere esaustivi, nella progettazione della mobilità pedonale, i temi delle pedonalizzazioni in campo urbano e dell'abbattimento puntuale di barriere architettoniche. Realizzare aree pedonali isolate, creare o sottovalutare la presenza di ostacoli diffusi sulla rete pedonale per scarsa manutenzione, così come l'occupazione di suolo pubblico, l'errato posizionamento della segnaletica verticale sui marciapiedi o, ancora, non garantire l'indispensabile continuità e leggibilità alla rete dei percorsi pedonali (ad esempio da/verso gli attrattori urbani rilevanti o le fermate del trasporto pubblico principali), sono solo alcuni degli esempi di quanto l'approccio alla pianificazione della mobilità pedonale richieda, come già accennato, una transizione nella concezione della rete stradale da spazio conteso a spazio condiviso tra le diverse componenti di mobilità.

Accettata l'esigenza della condivisione dello spazio da parte delle diverse componenti di traffico e graduando, a seconda dei contesti, la priorità assegnata a ciascuna di esse senza mai derogare le irrinunciabili condizioni di sicurezza a favore delle utenze più deboli, sarà più facile stabilire ed integrare le strategie di intervento in campo urbano a seconda delle esigenze specifiche di ciascun Comune: aree pedonali, Zone a Traffico Pedonale Privilegiato, ZTL ambientali, sino alla previsione di "Città 30" che consiste nell'adozione diffusa del limite massimo di velocità a 30 km/h su ampie porzioni della rete stradale urbana, circoscrivendo l'adozione di limiti di velocità più elevati agli assi di scorrimento urbano prevalentemente destinati al traffico veicolare, così come individuati, caso per caso, dai diversi Comuni della Città metropolitana con l'unica avvertenza di un approccio omogeneo e rispettoso della vigente normativa per il segnalamento delle diverse regolamentazioni adottate per non disorientare gli utenti che si muovono da una città all'altra all'interno della Città metropolitana.

## Mobilità ciclistica

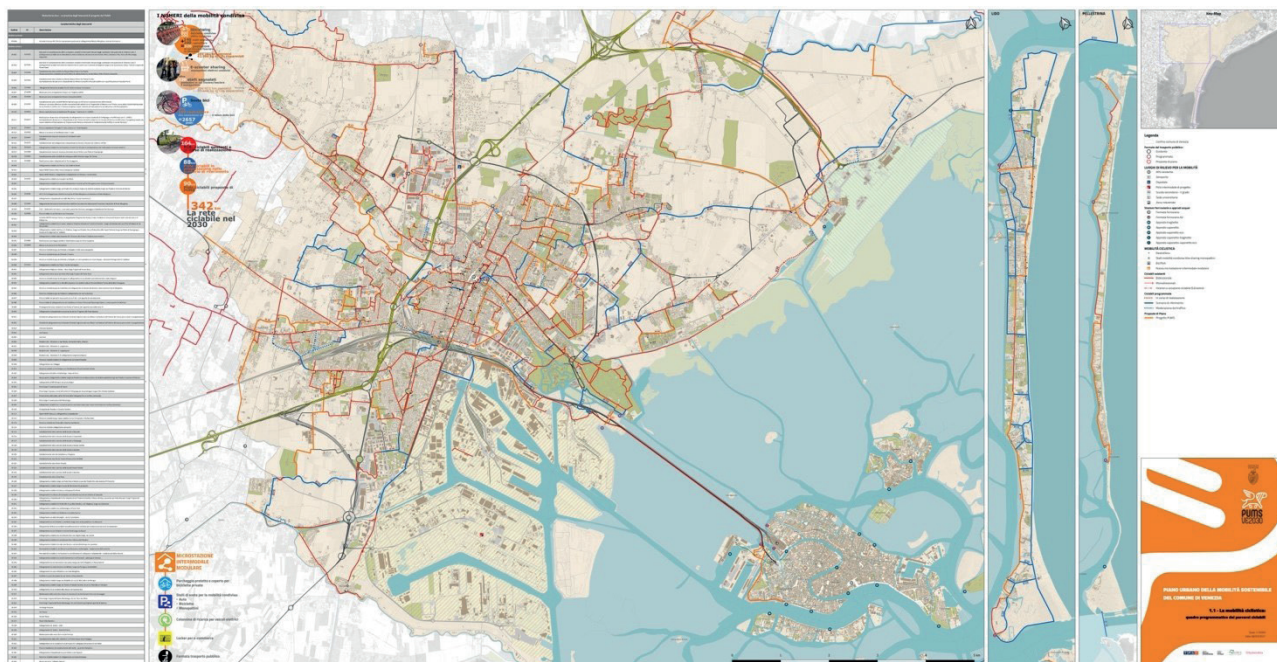
Nel settore della mobilità ciclistica il PUMS metropolitano punta sulla **definizione di una rete ciclabile di interesse metropolitano** estesa a tutto il territorio e integrata con la rete portante di trasporto pubblico metropolitano e le reti ciclabili comunali.

**Questa rete costituirà anche la matrice" unificante" tra gli itinerari di rango regionale e le reti locali di associazioni o singoli comunali costituendo il riferimento univoco per la realizzazione di percorsi ciclabili di rango sovracomunale in modo da evitare inutili duplicazioni.**



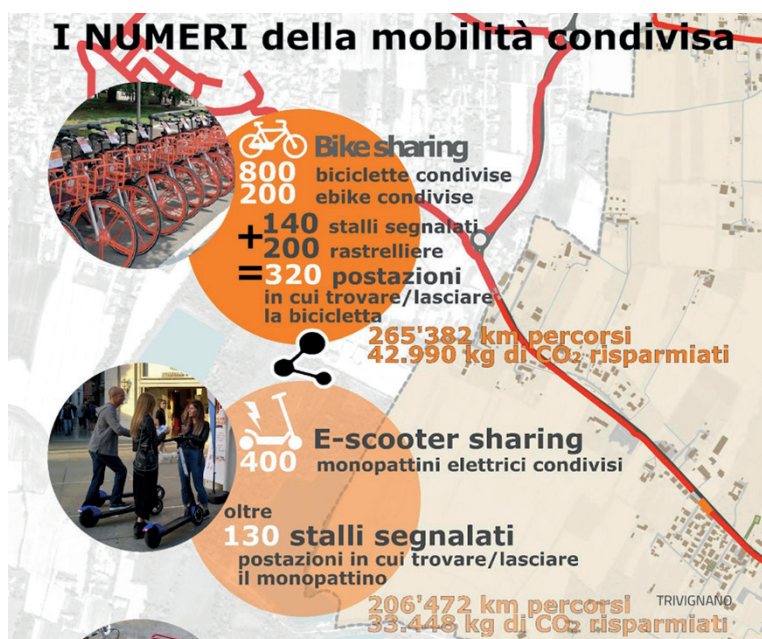
Il PUMS comunale sottolinea che negli ultimi anni è stato portato avanti un serio e meticoloso lavoro per rendere la ciclabilità urbana efficiente, sicura, ma soprattutto interconnessa con una rete di percorsi metropolitani ed è stata realizzata una mappa di tragitti degna di una Città che guarda al futuro e alla mobilità sostenibile.

Di seguito si riportano i numeri principali che rappresentano la fotografia dello stato di salute della rete ciclabile comunale: oltre 12.000 metri di nuove piste ciclabili aperti negli ultimi 4 anni, 1077 nuovi portabiciclette collocati (e altrettanti ne sono previsti per il 2020) in tutto il territorio della terraferma su nuove rastrelliere. Sono già in corso di progettazione, e già finanziati, altri 30 km di nuovi percorsi ciclabili che, entro fine 2022, porteranno il Comune di Venezia a completare la sua rete ciclabile, per un totale di 182 chilometri continui. Tutti questi interventi permetteranno una capillarità della rete e della sosta/interscambio e garantiranno la vicinanza ai luoghi di attrazione favorendo dunque l'uso della bici e l'intermodalità.



Rete delle ciclabili esistenti e di progetto presenti nel PUMS comunale e recepite da quello metropolitano

Completano la dotazione della rete ciclabile di interesse metropolitano le velostazioni e gli hub turistici. In entrambi i casi si tratta di parcheggi in struttura per biciclette dotati di ricariche per e-bike e pompa per il gonfiaggio delle ruote. Le velostazioni sono strutture, generalmente di maggiori dimensioni, ubicate in prossimità di Stazioni ferroviarie, autostazioni, approdi dei servizi di navigazione e prevalentemente destinate a rispondere alla domanda di parcheggio per spostamenti quotidiani. Gli Hub turistici sono invece strutture di dimensioni più piccole ubicati lungo gli itinerari a prevalente vocazione cicloturistica per consentire soste intermedie e brevi circuitazioni a piedi o in barca senza bicicletta.



## Mobilità condivisa

I servizi di sharing mobility presenti nel territorio metropolitano – principalmente concentrati nel comune capoluogo – si sviluppano in quattro categorie:

- » Bike sharing
- » Car sharing
- » Servizi a domanda - trasporto pubblico sociale (per anziani e disabili)
- » Servizi a domanda – bus scolastico

Il bike sharing è stato introdotto a Venezia con l'obiettivo di incentivare l'uso della bicicletta nei brevi tragitti cittadini e quindi ridurre i problemi di traffico e inquinamento causati dalle auto private. Il sistema VeNice in Bike si sviluppa su 18 stazioni con circa 70 bici distribuite tra Mestre, Lido e Malamocco.

L'Amministrazione del capoluogo veneziano, in particolare, sta valutando l'introduzione di un sistema free-floating ad ampia diffusione territoriale, anche per fronteggiare la ripresa post Covid-19 in modo da far sì che la domanda di mobilità non vada a gravare completamente i servizi di trasporto pubblico locale.

Per quanto riguarda il servizio di car sharing, soltanto Venezia ne è provvista a livello metropolitano. Dal 2018, il Comune si appoggia all'operatore Toyota con due differenti offerte di servizio: Yukō One – servizio station based collocato in 15 postazioni strategiche (tra cui l'Aeroporto e Piazzale Roma) e YukōWay – servizio free floating che permette di lasciare la vettura in un'area compresa tra Mestre e Carpenedo. La flotta è composta da 50 veicoli di cui 1 diesel e 49 ibridi (Osservatorio Sharing Mobility, 2018).

Il PUMS incentiva la transizione dall'utilizzo di mezzi di proprietà alla mobilità intesa come servizio (Mobility As A Service) basata sulla possibilità di pianificare, prenotare e pagare tramite APP l'utilizzo di qualunque combinazione di mezzi di trasporto: treno, bus, car sharing, bike sharing.

## Logistica

In allegato al PUMS CM è anche il PULS (Piano Urbano della Logistica Sostenibile) che ha l'obiettivo di individuare azioni per uno sviluppo sostenibile ed integrato della logistica e del trasporto merci nella Città metropolitana.

Il Piano si prefigge lo scopo di fornire un contributo all'ottimizzazione in chiave di sostenibilità del traffico pesante e della logistica industriale e urbana riducendo la congestione del traffico stradale, aumentando l'accessibilità delle città e delle aree industriali per il trasporto delle merci attraverso una migliore integrazione tra le zone industriali e commerciali, i Terminal merci e i punti di interscambio riqualificati inserendo dei microhub come spazi della logistica di prossimità e punti di consegna all'interno delle stazioni o, in assenza di stazione, in corrispondenza di nodi di interesse.

Obiettivo del piano è quello di migliorare la competitività del sistema di trasporto merci con un maggiore fattore di carico dei veicoli merci e una maggiore efficienza nella logistica, migliorare la qualità della vita dei cittadini della Città metropolitana attraverso la riduzione dell'inquinamento favorendo il passaggio graduale all'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale.

In particolare sono state formulate nove possibili misure di intervento, qui raggruppate nelle seguenti cinque macrocategorie:

- » La costituzione di una Freight Quality Partnership (FQP) per l'inclusione degli stakeholders pubblici e privati e associazioni nelle attività pianificazione con approccio partecipativo, promozione e disseminazione.
- » L'allineamento degli strumenti di pianificazione nei vari ambiti (ambiente, energia, trasporti e mobilità, infrastrutture, pianificazione urbana, sviluppo industriale), seguendo un approccio integrato;
- » La promozione della sinergia tra interventi infrastrutturali, fisici e digitali, ed esigenze di mobilità persone e merci;
- » L'armonizzazione e la regolamentazione sinergia per l'accesso alle Zone di Traffico Limitato (ZTL) tra i diversi Comuni e nelle diverse fasce orarie;
- » Lo sviluppo di soluzioni ICT (Information Communication Technology) per l'accesso, la prenotazione, la raccolta dati e il supporto alla pianificazione (city data platform) in logica smart city.





# ANALISI SINTETICA DEI PUMS CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA

REPORT 2023

una pubblicazione del Kyoto Club in collaborazione con la Campagna Clean Cities  
a cura di **Marco Talluri** – Gruppo di lavoro Mobilità sostenibile Kyoto Club

Progetto grafico ed impaginazione a cura di **Giorgia Ghergo** – Heap Design  
[www.heapdesign.it](http://www.heapdesign.it)

Foto in copertina: Ant Rozetsky su Unsplash

Edizione Giugno 2023



