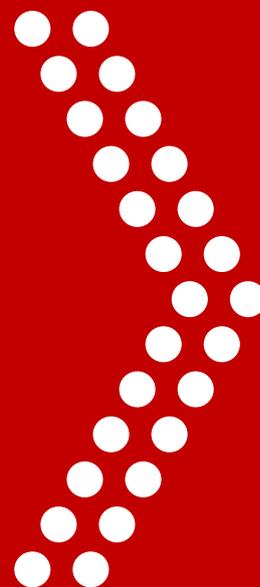


**CENTRO DI MOBILITÀ  
DI VERGATO**  
PROGETTO DI FATTIBILITÀ  
TECNICA ED ECONOMICA

**Sintesi Divulgativa**





## INDICE

---

### 1. IL CENTRO DI MOBILITÀ: UN'OPPORTUNITÀ CONCRETA

1.1	L'approccio	6
1.2	L'ambito	8
1.3	Le proposte	9

---

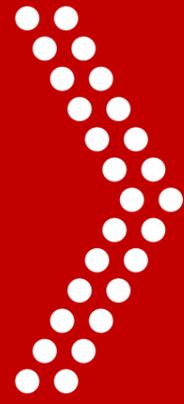
### 2. VERGATO: UN PROCESSO DI RIGENERAZIONE URBANA

2.1	Scenario di riferimento per una mobilità sostenibile	12
2.2	Il Centro di Mobilità	15
2.3	Il progetto di comunicazione	25
2.4	Il processo di partecipazione	33

---

### 3. IL PROGETTO IN NUMERI

---



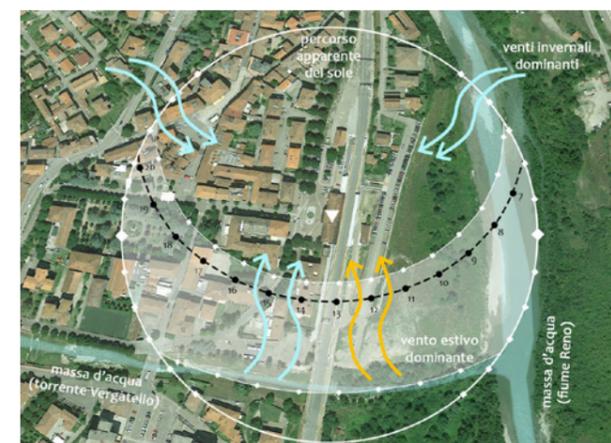
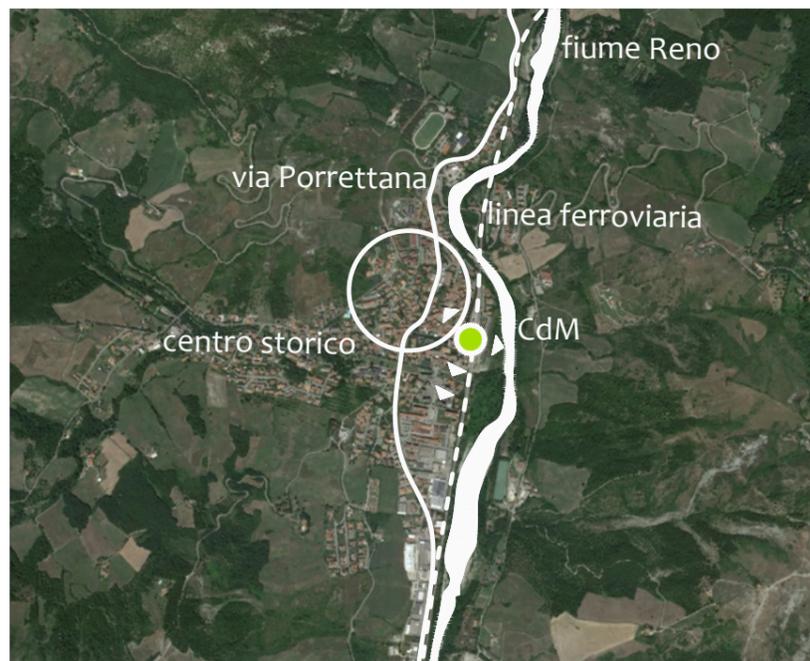
1.

**IL CENTRO DI MOBILITÀ  
UN'OPPORTUNITÀ CONCRETA**

## 1.1 L'APPROCCIO

Il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica del Centro di Mobilità di Vergato, elaborato in coerenza con le Linee di Indirizzo per la progettazione dei Centri di Mobilità redatte congiuntamente a RFI, si delinea sugli esiti delle analisi territoriali di tipo urbanistico, economico, sociologico e della mobilità, elaborate dal gruppo eterogeneo dei professionisti coinvolti, con il supporto di un processo di partecipazione ed un piano di comunicazione efficace e continuativo. Le indagini hanno confermato l'importante ruolo di Vergato, riconosciuto anche dagli strumenti della pianificazione (PTM e PUMS di Bologna), sia da un punto di vista insediativo, sia nella sua funzione di snodo della mobilità dell'area montana.

Vergato è caratterizzato dalla presenza di servizi specialistici e da una buona accessibilità, vi confluiscono diversi livelli di "viabilità principale" (rete di base regionale) e "secondaria", oltre ad essere elemento di centralità per la confluenza di molteplici itinerari escursionistici e ciclovie dei parchi, itinerari cicloturistici internazionali e nazionali (*Carta delle Reti Ecologiche e del Turismo*). In relazione al PUMS, il Centro di Mobilità di Vergato costituisce inoltre il punto di interscambio tra il SFM, che rappresenta un elemento importante per la vita dei cittadini, e diverse linee trasporto bus di III livello potenziato (con cadenza 60/120 minuti). Tuttavia, attualmente, l'area di stazione risulta priva di particolari dotazioni e/o funzioni che possano renderla attrattiva, oltre a presentare criticità nella sicurezza e nella fruibilità dei percorsi pedonali e ciclabili di collegamento con le principali polarità urbane.



## 1.2 L'AMBITO



Il Piano Territoriale Metropolitano, identifica nelle aree ricomprese entro un raggio di 500 metri dalla stazione del SFM corrispondente al Centro di mobilità, "ambiti prioritari di rigenerazione urbana di rilievo metropolitano", in cui promuovere la formazione di polarità urbane con presenza di servizi ai cittadini, ai pendolari e ai turisti, nonché di attività commerciali, ricettive e ricreative.



Il PUMS ne individua l'ambito di influenza come area il cui raggio sia pari alla distanza percorribile in auto in 10-15 minuti.

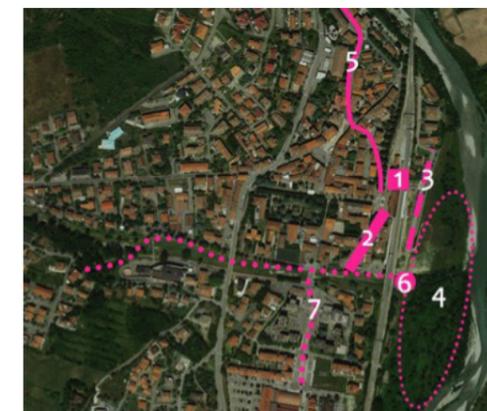
Dalle analisi dello specifico contesto in cui si trova la Stazione SFM di Vergato, condotte sia sulla conformazione del territorio e dell'abitato, sia sulle indicazioni dei riferimenti urbanistici, sia sulla rete di trasporto pubblico esistente e in previsione, con particolare riferimento alla mobilità sostenibile ed ai progetti in corso sulla viabilità ciclabile, sono state accolte le indicazioni degli strumenti pianificatori sulla definizione dell'area di influenza, ma ne sono stati rimodulati i confini, adeguandone il perimetro alla configurazione attuale e superando il limite suggerito dei 500 metri di raggio.

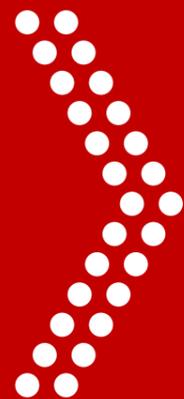
## 1.3 LE PROPOSTE

Il progetto prevede un insieme organico di interventi di riqualificazione dello spazio pubblico finalizzati ad aumentare l'accessibilità del CdM, a potenziare il sistema di mobilità ciclo pedonale, a promuovere l'utilizzo collettivo dei luoghi, rendendoli confortevoli, luminosi, sicuri e attrattivi, a valorizzare le caratteristiche urbane e paesistico ambientali del territorio attraverso l'apertura di nuove relazioni con il contesto, a rafforzare l'identità locale all'interno di un sistema di riconoscibilità.

In sintesi, le proposte strutturali su cui si innestano le specifiche scelte sono:

1. riqualificazione dell'area antistante la stazione con percorsi pedonali e spazi per la socialità;
2. rimodulazione del collegamento stazione ferroviaria/autostazione, con percorsi coperti e insediamento di nuovi servizi;
3. riqualificazione del parcheggio a est della stazione ferroviaria;
4. valorizzazione del Parco del Reno e della passeggiata lungo il torrente Vergatello;
5. creazione del percorso sicuro stazione/istituto Fantini;
6. creazione di ulteriore accesso est alla stazione e riqualificazione di accesso al lungo Reno;
7. recupero di spazi urbani per la riqualificazione del collegamento all'area Vergatello;
8. valorizzazione del tracciato della Ciclovia del Sole.





## 2.

**VERGATO**  
UN PROCESSO DI RIGENERAZIONE  
URBANA

## 2.1 SCENARIO DI RIFERIMENTO PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Gli elementi ordinatori del territorio dal punto di vista infrastrutturale sono la Porrettana e la ferrovia, 2 direttrici pseudo-parallele che “inseguono” quella tracciata dal Reno; il paese si sviluppa ad ovest del Reno e della ferrovia, mentre la Porrettana, così come il Vergatello, tagliano l’abitato rispettivamente in direzione nord-sud e in direzione est-ovest, identificando i quadranti che compongono la città.

Vergato è un centro importante dal punto di vista della mobilità: la presenza della stazione ferroviaria è una caratteristica distintiva del paese, anche per la sua posizione in pieno centro; il treno è fruito in maniera significativa e rappresenta un elemento importante per la vita dei cittadini, essendo la via più diretta ed economica di collegamento con il centro di Bologna (e con molte altre zone).

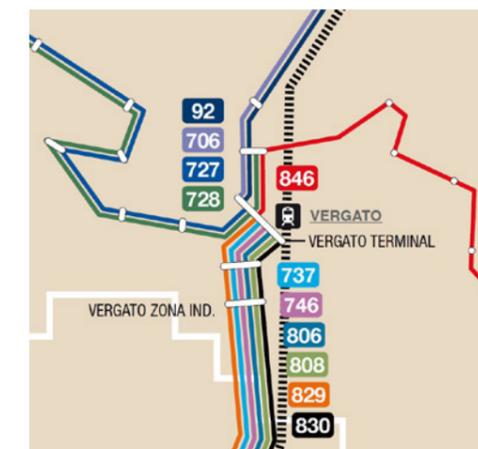
Nelle ultime indagini effettuate da RFI nel 2019, la media quotidiana dei transiti di persone alla stazione è superiore alle 2.000 unità, dati paragonabili a stazioni localizzate in Comuni della Città metropolitana più grandi e popolosi; la maggior parte di queste persone è costituita da lavoratori pendolari, residenti a Vergato e diretti verso Bologna, mentre la seconda quota più importante è relativa agli studenti di scuola superiore, sia in arrivo verso la scuola Fantini che in partenza verso le scuole del territorio.



L’alta frequentazione è favorita da un mix di fattori, tra i quali i più importanti sono la localizzazione della stazione, in pieno centro abitato e dunque accessibile a piedi in tempi ridottissimi sia ai residenti che ai city users, la presenza di alcuni poli attrattivi sovracomunali, quali l’ospedale e la scuola superiore Fantini, e infine la presenza del terminal bus e del parcheggio scambiatore, elementi che hanno consolidato nel tempo il ruolo di Vergato quale nodo intermodale e di interscambio per tutta la vallata del Reno e non solo.

Il futuro di Vergato si sosterrà sullo stato di fatto sinteticamente sopra descritto e su uno scenario di riferimento in cui il paese proverà a sviluppare le sue potenzialità socio-demografiche e socio-economiche, anche grazie alla previsione di alcuni ulteriori elementi cardine, dei quali i più importanti dal punto di vista della mobilità, sono la riorganizzazione e potenziamento del trasporto pubblico individuati nel PUMS della Città metropolitana (raddoppio delle corse giornaliere al 2030) e la realizzazione della ciclovia del SOLE (ciclovia facente parte del corridoio strategico EUROVELO 7), che passerà proprio nel centro della città.

La proposta progettuale è partita dunque da questo “ritratto”, tinteggiato dopo un’analisi approfondita dei dati raccolti dai soggetti istituzionali, dalle indagini eseguite sul campo e dal percorso di partecipazione; tale proposta, come si vedrà, attiene principalmente al recupero di spazio pubblico su aree strategiche a favore della mobilità attiva (pedonabilità e ciclabilità) e al cogliere l’occasione del passaggio della Ciclovia del Sole, valorizzando il ruolo che potrà avere Vergato per i suoi fruitori.





## 2.2 IL CENTRO DI MOBILITÀ



Gli interventi che organicamente concorrono a definire il nuovo Centro di Mobilità di Vergato, quale concreta opportunità di rigenerazione urbana e di creazione di un territorio accessibile, connesso e fruibile, interessano l'intero ambito di influenza del CdM.





- ⊙ Stazione ferroviaria esistente: fabbricato viaggiatori
- 1. Via Marconi: riqualificazione con piattaforma unica per pedoni e ciclisti
- 2. Piazza coperta
- 3. Area verde e spazi all'aperto per la collettività
- 4. Centro civico e area skate park (progetto PINQUA)
- 5. Attraversamento sicuro via Fini (moderatori di velocità: dislivelli, cambio pavimentazione)
- 6. Percorso sicuro all'Istituto Fantini (interventi su pavimentazione e wayfinding)
- 7. Riqualificazione parcheggio est: ampliamento verso sud, pavimentazione permeabile, piantumazione alberature
- 8. Riqualificazione uscita sottopasso ferroviario (belvedere su Parco del Reno)
- 9. Riqualificazione del Parco fluviale del Reno: dotazioni temporanee per attività culturali e ricreative
- 10. Percorso coperto stazione-autostazione
- 11. Nuovo edificio a destinazione commerciale e servizi
- 12. Nuova piazza: connessione tra autostazione e area di servizio alla mobilità ciclabile
- 13. Velostazione e bici hotel
- 14. Area verde esistente riqualificata e collegata al sistema di spazi pubblici
- 15. Riorganizzazione autostazione: spazi confortevoli dedicati alla sosta e all'interscambio, con nuove pensiline, aree verdi, alberature
- 16. Passeggiata lungo il Vergatello: riqualificazione e miglioramento dell'accessibilità
- 17. Riqualificazione sottopasso per connessione all'area est (parcheggio, Parco del Reno)
- 18. Nuovo percorso in affiancamento ai binari (collegamento stazione ferroviaria - Parco del Reno - quartiere "Vergatello")

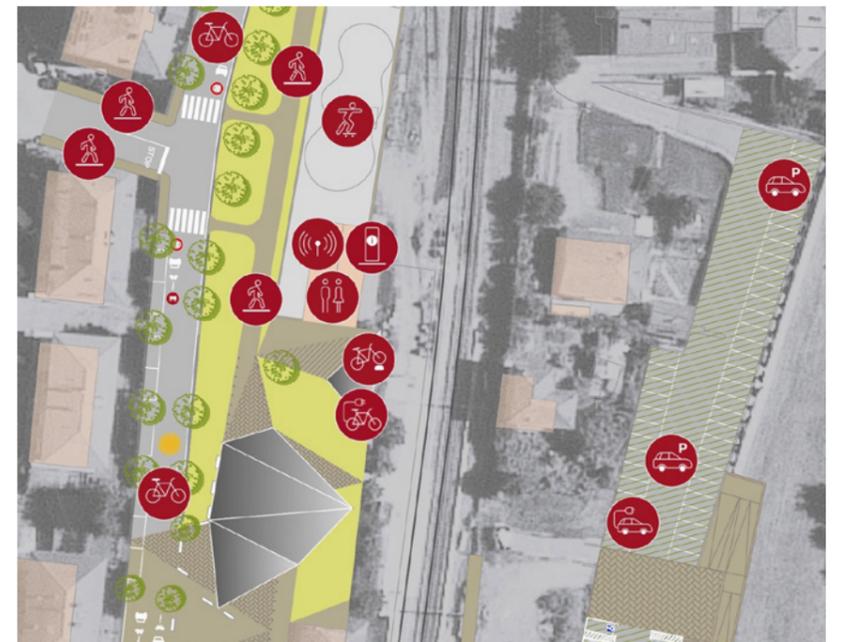
A partire dal sistema **piazzale di stazione - via Marconi - nuova piazza coperta**, l'obiettivo principale è dare priorità alla mobilità pedonale, aumentando la permeabilità degli spostamenti dal piazzale verso via Marconi.



**Via Marconi** diventa il nuovo "boulevard" di accesso al centro storico per chi arriva a Vergato col treno, e anche strada di "passeggio" che conetterà gli spazi pubblici consolidati (Piazza della Pace e Piazza dei Capitani di Montagna) con i nuovi servizi insediati nell'intorno della stazione ferroviaria.



In particolare, la **nuova piazza coperta**, posizionata a nord della stazione, è un luogo dedicato alla socialità e ad eventi, e diventa, a sua volta, elemento di connessione con le attività che verranno ospitate nell'ex area ferroviaria (ex magazzino) e con il nuovo percorso sicuro verso le Scuole Fantini.







Nuovo nodo servizi tra via Di Vittorio e l'autostazione

L'area lungo Reno offre inoltre l'opportunità di completare, mediante nuovo scavalco del Vergatello sul fianco est del ponte ferroviario, il **collegamento** tra la **parte sud dell'abitato** (zona Vergatello), il parcheggio a est della stazione e il parco del Reno.

Proseguendo verso sud, attraverso il ponte sul torrente Vergatello, la presenza di **Piazza IV Novembre**, attualmente occupata da parcheggi, offre la possibilità di estendere la rete dei nuovi spazi pubblici interconnessi: liberando la superficie dalle auto (sfruttando il parcheggio interrato esistente non utilizzato), e adottando sistemi di mitigazione dei **percorsi pedonali e ciclabili** (con l'implementazione del verde urbano), è possibile restituire ai cittadini spazi pubblici fruibili e "corridoi della mobilità attiva" confortevoli (soprattutto nella stagione estiva), che estendono la **"passeggiata" urbana**. La continuità dei collegamenti prosegue con il recupero del **sottopasso ferroviario sud**, che ristabilisce la connessione tra il più recente quartiere del Vergatello, il Parco del Reno attrezzato con nuove dotazioni legate ad attività all'aperto per il wellness, e la città storica con i suoi servizi.



## 2.3 IL PROGETTO DI COMUNICAZIONE

### INTRODUZIONE

La progettazione partecipata dei **primi due Centri di Mobilità del PUMS** metropolitano di Bologna ha richiesto di sviluppare un programma di comunicazione in divenire, articolato su vari media e costituito da due elementi principali: l'attività di coinvolgimento e informazione della cittadinanza (*la campagna multisoggetto*) e la costruzione del sistema di identità visiva dei futuri Centri di Mobilità (*l'immagine coordinata*).

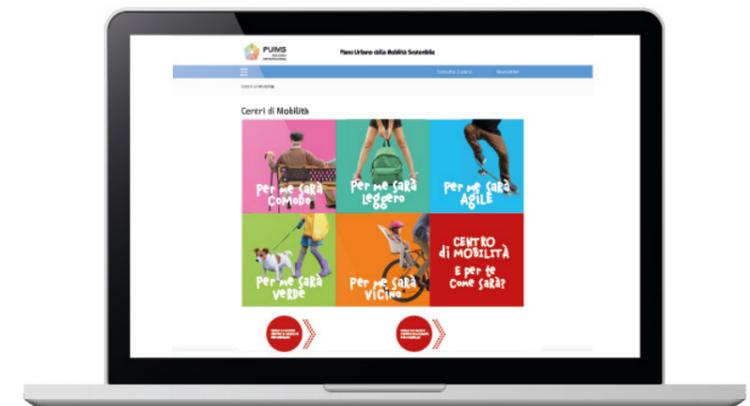
Un progetto completo, in cui la creatività è al servizio della pubblica utilità. Perché risponde concretamente ad alcune delle esigenze espresse dalle linee guida per la progettazione dei Centri di Mobilità: **partecipazione** e **riconoscibilità**. Il primo obiettivo si è realizzato nel corso del processo partecipato, il secondo guarda al futuro.

### LA CAMPAGNA MULTISOGGETTO

"E per te come sarà?" Le risposte possibili sono tante, diverse come i territori e le loro esigenze: la campagna ne suggerisce alcune, traducendo in parole quotidiane un tema articolato e complesso. E invita la cittadinanza ad aggiungere le proprie parole, prendendo parte al processo di progettazione partecipata. L'icona direzionale e il claim "Verso un nuovo Centro di Mobilità per Vergato", che firmano tutti i materiali, segnalano che il Centro di Mobilità è un percorso in costruzione. E anticipano graficamente il progetto dell'immagine coordinata.

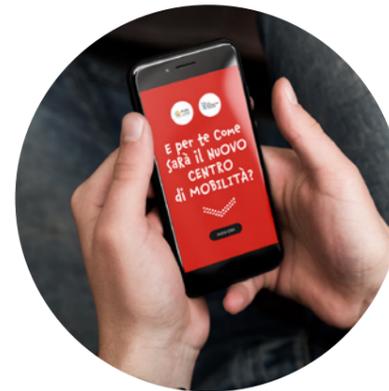
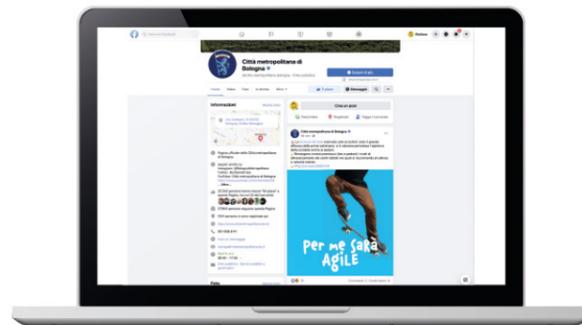
COMODO  
AGILE  
VERDE  
LEGGERO  
VICINO...

VERSO UN NUOVO  
CENTRO DI MOBILITÀ  
PER VERGATO



I **cinque soggetti** rispecchiano la pluralità dei cittadini e il calendario del processo partecipato. La campagna debutta con l'**allestimento del "cantiere effimero"**: una doppia serie di pannelli viene esposta nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria e diventa il luogo di ritrovo per gli incontri della partecipazione. Sul **sito del PUMS** una sezione dedicata ai Centri di Mobilità racconta passo dopo passo le fasi del progetto con contenuti aggiornati e banner della campagna.





Da maggio a ottobre la campagna per la partecipazione viene diffusa attraverso i **canali web e social** della Città metropolitana di Bologna e del Comune di Vergato, e con inviti inviati direttamente agli stakeholder. A questi strumenti si aggiungono i **media non convenzionali**. Distribuiti in occasione degli eventi, i flyer appendibili portano i cittadini al test on line del Centro di Mobilità.

### Cambiamento climatico: come cambiamo musica?

	più treni	16
	ciclovie	15
	nuovi bus	6
	aree pedonali	5
	punti di ricarica	1

43 RISPOSTE

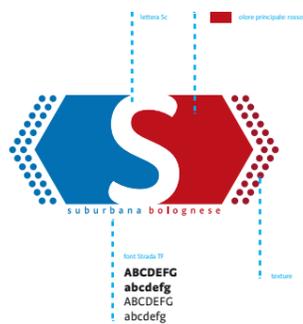
### E per te come sarà il nuovo Centro di Mobilità?

	agile	11
	comodo	10
	verde	8
	vicino	8
	leggero	6

43 RISPOSTE

Veloce, creativo, a misura di smartphone: il **test on line** ha permesso ai cittadini e alle cittadine di Vergato di informarsi e dire la propria anche a distanza, rispondendo a poche domande.

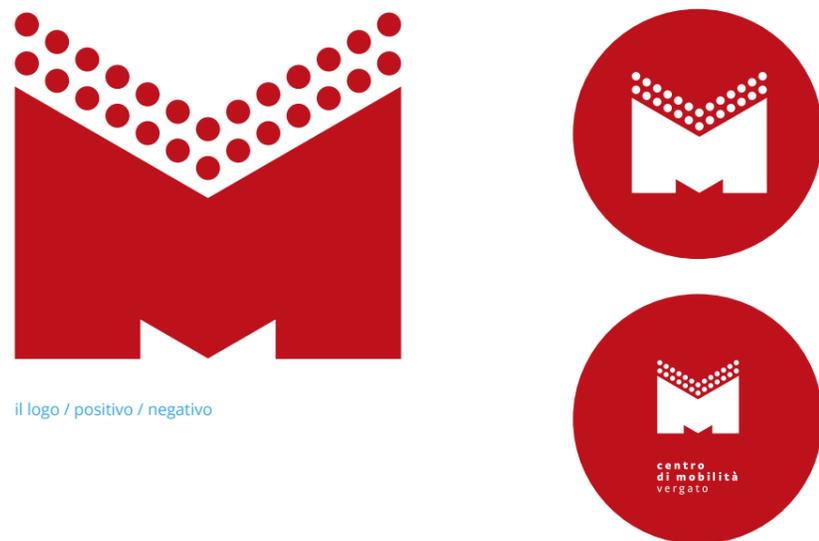
Tra gli obiettivi, "Riqualificare l'area intorno alla stazione" è il più sentito, seguito da "Offrire un'alternativa sostenibile all'auto". Chi ha partecipato al test on line chiede concretezza (più treni, bassi costi, zero barriere architettoniche), ma esprime anche la necessità di bellezza e inclusione, sostenibilità e integrazione. Confermando una sintonia di fondo tra le linee guida per la progettazione del Centro di Mobilità e le aspettative della cittadinanza.



**L'IMMAGINE COORDINATA**

Il progetto di fattibilità del Centro di Mobilità di Vergato comprende un sistema di identità visiva, declinabile su tutti i futuri centri della rete, che rappresenta l'estensione e l'aggiornamento dell'immagine coordinata del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) di Bologna. Il **nuovo logo** riprende uno dei colori istituzionali del SFM e alcuni suoi elementi grafici, rielaborandoli in una forma nuova e caratteristica. Il branding del Centro di Mobilità mette in primo piano il concetto di mobilità e include l'identità locale di ciascun centro.

Il progetto grafico comprende un **icon set** completo, applicabile al **wayfinding**, alle infografiche a tutti gli strumenti di informazione e comunicazione, sui nuovi totem segnaletici e sugli strumenti digitali.



il logo / positivo / negativo

varianti del logo / verticale / orizzontale



icone per wayfinding



TOTEM - A



TOTEM - B



## 2.4 IL PROCESSO DI PARTECIPAZIONE



### INTRODUZIONE

Il processo partecipato sviluppatosi all'interno dello studio di fattibilità tecnico-economica del nuovo Centro di Mobilità di Vergato si è avvalso di strumenti metodologici innovativi di confronto, volti a costruire l'interesse necessario affinché il progetto sia ATTESO, CONDIVISO, e SENTITO COME DI INTERESSE COMUNE.

Per creare questo senso di appartenenza, presa in carico della gestione e buon funzionamento del nuovo Centro di Mobilità, il processo partecipato si è occupato di condividere con i portatori di interesse le scelte che riguardano la ubicazione, gli obiettivi e le caratteristiche principali del progetto, in coerenza con le linee guida dei CdM e l'analisi della situazione attuale sviluppata dal gruppo di lavoro. Si è istituito il **tavolo di negoziazione** sin dalle prime fasi con i principali soggetti organizzati del territorio nell'ottica di costruire un piano di finanziamento futuro e sono stati coinvolti fruitori quotidiani del territorio in diverse attività.

Per la costruzione dell'idea di luogo identitario per la cittadinanza si è lavorato fin da subito in uno spazio di riferimento per la partecipazione, chiamato cantiere effimero; ubicato di fronte alla stazione e dunque vincolato ai temi del futuro Centro di Mobilità.

Il processo partecipato ha affiancato l'elaborazione del progetto di fattibilità tecnico-economica tramite **5 momenti** chiave di dialogo e interazione con la cittadinanza di Vergato. L'approccio utilizzato si è basato su un'ottica divulgativa, ma soprattutto di inclusione di diverse abilità, genere e provenienza, considerati/e avente tutti/e ugualmente parità di diritto di partecipazione al processo.



**GIORNATE DI LAVORO**

MOMENTO 1:

**IL LANCIO**

Presentazione plenaria organizzata nella sede del Comune con partecipazione aperta alla cittadinanza tutta.

MOMENTO 2:

**PASSEGGIATE PARTECIPATE**

Occasione dinamica vista come una raccolta di intenzioni e preoccupazioni e articolata tramite percorsi sul territorio fatta con gruppi di cittadini divisi tra i temi di accessibilità, identità locale, ambiente, uso quotidiano del territorio, e ciclabilità.

*I partecipanti si sono trovati ad esplorare il territorio interessato dal nuovo Centro di Mobilità, restituirne impressioni, pregi e difetti, e segnalare suggerimenti progettuali.*

Ne sono emersi alcuni argomenti principali come il forte desiderio di un luogo di aggregazione giovanile, migliorare l'accesso e il rapporto col fiume, suggerendo aree attrezzate per arena estiva, l'inadeguatezza, discontinuità e talvolta assenza della rete pedonale (marciapiedi e segnaletica), soprattutto dalla stazione all'istituto Fantini, la pericolosità di circolazione in bicicletta per l'assenza di una rete ciclabile e infine la richiesta di implementare i servizi della stazione: bagni pubblici, illuminazione, pensilina e punto informazioni.



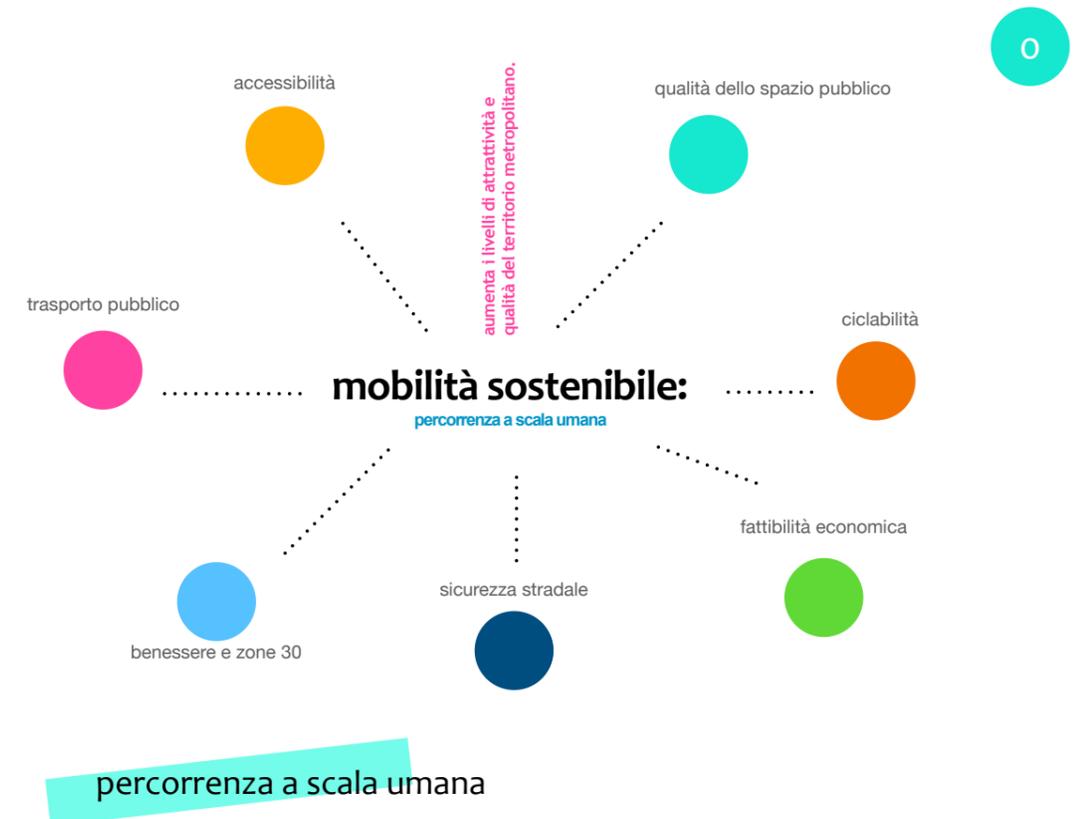
MOMENTO 3:

**TAVOLO PARTECIPATO DI NEGOZIAZIONE**

Nella sede del Comune si è presentato lo stato di avanzamento del progetto sia a scala generale che tramite degli zoom, cogliendo però l'occasione per presentare nuovamente il tema del Centro di Mobilità.

*I tavoli partecipati sono occasioni del processo per andare a fondo nel dibattito. Sono strumenti di gestione da utilizzare per confrontarsi con i principali soggetti organizzati che si sono dichiarati interessati al processo e incoraggiare lo sviluppo di sinergie territoriali.*

Si spiegano i temi chiave legati alla mobilità (scala umana, percorrenza delle persone e non solo dei mezzi, spazi aperti, senso del civismo, accessibilità, fruibilità e trasporto pubblico) assieme ad un'analisi socioeconomica di Vergato visto come centro rilevante all'interno della Città metropolitana. In seguito alla presentazione, ci si è confrontati sui temi trattati con la cittadinanza presente all'evento.





MOMENTO 4:

**ONE TO ONE**

In seguito ad una preventiva convocazione di specifici stakeholder locali cruciali alla realizzazione e futura attivazione del Centro di Mobilità, i tecnici hanno illustrato lo stato di avanzamento del progetto e svolto dei colloqui mirati al conseguimento di determinati obiettivi partecipativi e strategici: ricercare potenziali investitori o attori da vincolare nella seconda fase del progetto e raccogliere suggerimenti e conoscenze specifiche del territorio dai soggetti che ne hanno esperienza diretta, ai fini di correggere o re-indirizzare il progetto nelle fasi successive.

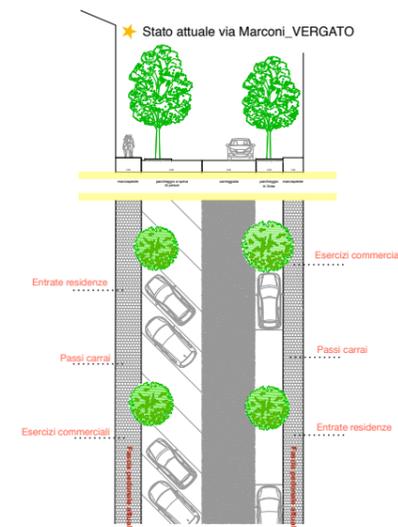


MOMENTO 5:

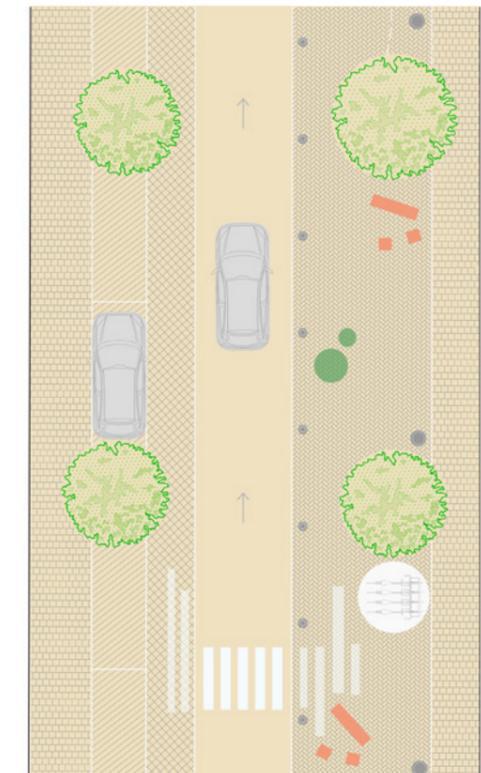
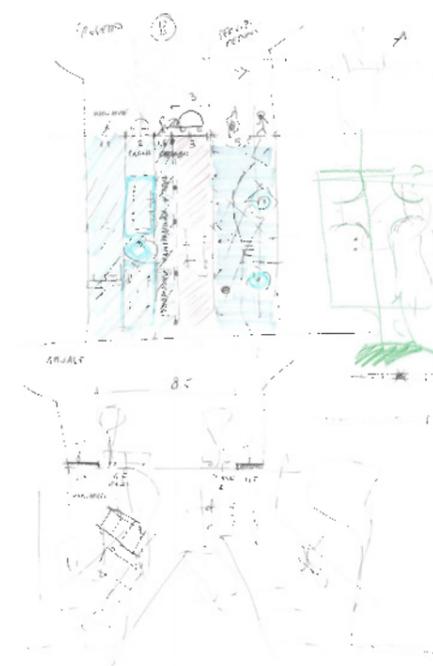
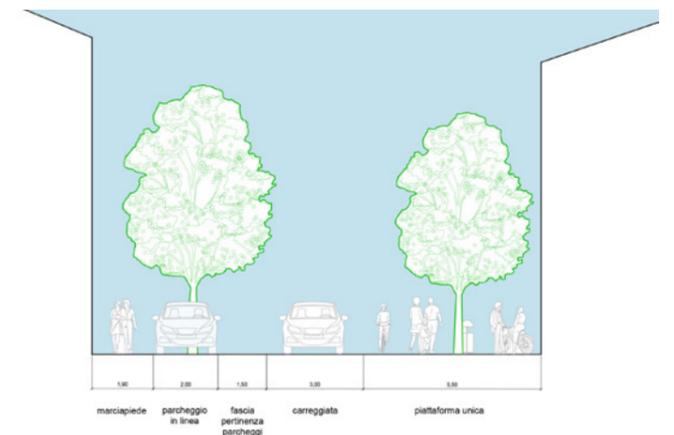
**IL TEST**

Il test consiste in una prova generale su campo di quanto in progetto. Questa simulazione parziale permette ai partecipanti del processo di entrare nel merito, confermare alcune perplessità o immedesimarsi nel punto di vista altrui e cambiare prospettiva. Per questo si è scelto di sperimentare una delle parti più significative del progetto, ovvero la previsione di una piattaforma unica in via G. Marconi.

*La piattaforma unica consiste in una maniera di concepire lo spazio in cui le separazioni tra le varie tipologie di mobilità non sono nette ma fluide e in cui lo spazio pubblico e il pedone sono al centro.*



Questo ha comportato la chiusura temporanea della strada per la durata di due settimane durante le quali in cui si è simulato l'ampliamento della zona di transito per la mobilità dolce. In questa occasione, si sono creati dei momenti di incontro con le scuole, per avvicinare ragazzi e bambini al progetto del nuovo Centro di Mobilità e sensibilizzarli ai temi del trasporto sostenibile e dello spazio pubblico.

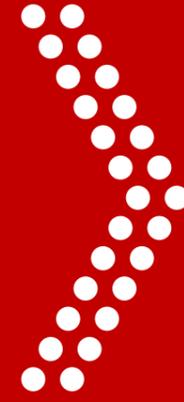




---

## CONCLUSIONI

Con il test si conclude il percorso di partecipazione all'interno del progetto di fattibilità tecnico-economica del nuovo Centro di Mobilità di Vergato. La partecipazione è stata in grado di affiancare lo sviluppo del progetto raccogliendo pareri, impressioni, preoccupazioni e suggerimenti, ma anche fungendo come piattaforma di negoziazione e confronto tra i vari attori, sia pubblici che privati, che andranno ad interagire ed incontrarsi nello spazio in un'ottica futura di condivisione e collaborazione.



# 3.

## IL PROGETTO IN NUMERI

 **+ 2.800 ml**  
percorsi pedonali

 **+ 5.002 mq**  
spazi pubblici per  
la socialità

 **+ 11.797 mq**  
mobilità attiva

  **+ 500 ml**  
percorsi ciclabili

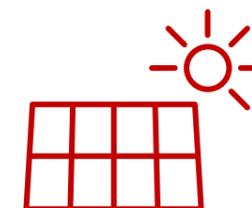
 **+ 200 mq**  
velostazione

 **+ 100 mq**  
officina bici

 **+ 1.182 mq**  
nuovi spazi coperti a  
servizio della comunità

 **+ 1.700 mq**  
nuovi spazi TPL

 **+ 1.600 mq**  
nuovi edifici a servizio  
del turista



 **+ 1.400 mq**  
**+ 30 posti auto green**  
recupero verde  
(suoli deimpermeabilizzati)

 **+ 25.480 mq**  
nuovi parchi pubblici

 **+ 50**  
nuovi alberi

 **+ 1.050 ml**  
percorsi naturalistici

 **+ 10**  
punti di ricarica  
elettrica bici

 **+ 5**  
punti di ricarica  
elettrica auto

 **+ 63.910 kWh/anno**  
**+ 12 tep**  
energia da fonti rinnovabili

AMBITO RIGENERATO:

superficie **767.147 mq**

perimetro **4.434 ml**

costo lordo complessivo  
intervento **10,2 mln €**



#### GRUPPO DI LAVORO

##### **Città metropolitana di Bologna**

Alessandro Delpiano  
Catia Chiusaroli  
Mariagrazia Ricci  
Lorenza dell'Erba  
Silvia Bertoni  
Mauro Borioni  
Silvia Basenghi  
Silvia Mazza  
Giulia Maroni  
Tatiana Brusco  
Francesco Selmi

##### **Società Reti e Mobilità**

Giorgio Fiorillo

#### TEAM DI PROGETTO

##### **Studio Labirinto**

Silvia Franchini  
Antonio Nisi

Marco Stagni  
Luigi Stagni  
Carlo Santacroce

##### **Studio Talpa**

Giuliana Fusco

##### **Pervinca Studio**

Filena M. Di Tommaso

##### **Collaborazioni**

Tommaso Bonetti  
Gabriele Manella  
Tommaso Tarabusi  
Francesco Silvestri  
Giannandrea Bultrini  
Carlotta Trippa

