



# **Soluzioni innovative per l'analisi, il monitoraggio e la classificazione dei risultati sostenibili nella mobilità casa-scuola**

**Ing. Roberto Di Bussolo**  
**Responsabile Settore Mobilità Sostenibile**  
**Comune di Venezia**



**Palermo 22/09/2016**

Città di Venezia

# Investire innovazione nella mobilità casa-scuola. Perché?

trasporti



socialità



ambiente



salute



crescita



sicurezza



cultura

























A green rectangular highway sign with a white border, mounted on a metal structure. The sign features the word "Changes" in a large, white, sans-serif font. Below it, the words "NEXT EXIT" are written in a smaller, white, sans-serif font, followed by a white arrow pointing diagonally upwards and to the right. The sign is set against a clear blue sky with some light, wispy clouds.

Changes

NEXT EXIT ↗



FOLLOW US ON



USERNAME

PASSWORD

ENTER IN RESERVED AREA Logout

HOME

THE PUMAS PROJECT

PARTNERS AND ACTIVITIES

NEWS AND EVENTS

DOCUMENTS

NEWSLETTER

CONTACT

LINKS



The PUMAS project, "Planning Sustainable regional-Urban Mobility in the Alpine Space" is a project financed by the Alpine Space Programme and runs...

THE PUMAS PROJECT

PUMAS activities are carried out by a balanced partnership across the Alpine Space. Complementary pilot activities in which SUMP methodology is tested...

PARTNERS AND ACTIVITIES

## NEWS / EVENTS

19.12.2012

Transnational Seminar - Vision...

This is the first of a series of transnational seminars to be held in the PUMAS project. Being the location of Vienna International airport as well as a t...

19.12.2012

Pumas & Twitter...

Pumas is on Twitter! You can follow us here:  
[www.twitter.com/pumasproject](http://www.twitter.com/pumasproject) ...

L'esperienza recente dei PUMS ci insegna che...



Innovare la gestione della mobilità urbana secondo i nuovi indirizzi di mobilità sostenibile non è solo innovare la gestione delle infrastrutture, non è solo innovare la gestione dei dati, in quantità e velocità, prioritariamente è innovare la capacità di ascolto delle diverse domande di mobilità, premiando quelle più virtuose in termini di rispetto ambientale e risparmio energetico.

Questo richiede approcci dedicati

Tourist  
SUMP



Tracker  
SUMP



For all  
SUMP



Commuter  
SUMP



Student  
SUMP



Family  
SUMP



## ...questa è la sfida davvero innovativa che dobbiamo vincere attraverso le azioni importanti del PON Metro a Venezia per primi

- La gestione della mobilità e della sicurezza stradale deve essere in grado di assecondare le richieste di mobilità delle singole comunità locali allontanando il traffico di attraversamento inquinante e salvaguardando le aree più delicate dei quartieri.
- La gestione dei parcheggi deve avere come obiettivo prioritario la creazione di percorsi intelligenti che diminuiscano i livelli di inquinamento attraverso l'ottimizzazione dell'intermodalità.
- La gestione dei flussi pedonali per la realizzazione di modelli predittivi delle presenze/flussi pedonali nella città storica deve essere costruita per valorizzare le diverse specificità della città e dei suoi residenti, efficientando le connessioni della mobilità terrestre e acqua, pedonale e natante
- La gestione dei servizi di trasporto smart (car sharing, bike sharing, car pooling) va calibrata e resa flessibile per assecondare le diverse domande di mobilità delle famiglie, dei commuters, trakers, students and tourist
- La gestione dell'offerta di posti disponibili nei servizi di mobilità (sosta, tpl, servizi smart, percorsi attrezzati, servizi di accompagnamento) e nelle infrastrutture per la mobilità (percorsi attrezzati, percorsi dedicati...) deve garantire canali di accesso prioritari per gli utenti più deboli (anziani, bambini, disabili,...) secondo le linee guida pianificate con loro e aggiornabili in tempo reale





# le azioni del PON Metro a Venezia

## Azione 2.2.1. Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti

- 1.1. Lo sviluppo di una Centrale intelligente di Controllo del traffico
- 1.2 Smart parking
- 1.3 Gestione dei flussi pedonali

## Azione 2.2.3. Mobilità lenta

- 2.2. Pista ciclabile per Venezia:
- 2.3. Collegamenti casa-scuola
- 2.4. Passerella ciclopedonale

## Azione 2.2.4. Moduli di “Stallo intelligente” nei punti di interscambio



## Azione 2.2.1. Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti

Al fine di sviluppare sistemi di monitoraggio e sicurezza stradale e acquea, realizzare sistemi di controllo flussi intelligenti e di infomobilità, migliorare la gestione delle aree di sosta e di parcheggio, dotarsi di strumenti di previsione dei flussi, sono previste le seguenti operazioni:

- **1.1.** Lo sviluppo di una **Centrale intelligente di Controllo** ovvero un sistema integrato per il controllo e la gestione della mobilità e della sicurezza stradale, che prevede l'installazione dei sistemi di rilevamento e di analisi dei flussi di traffico terrestre e acqueo; il coordinamento remoto degli impianti semaforici; i sistemi di analisi dei flussi di traffico; servizi di infomobilità multicanale all'utenza anche in relazione a eventi e situazioni di emergenza; pienamente integrata con la Piattaforma innovativa per la sicurezza urbana prevista nell'Asse 1.
- **1.2 Smart parking:** gestione dei parcheggi con identificazione degli spazi liberi, creazione di percorsi intelligenti, sistemi di pagamento via cellulare, controllo della sosta, delle ZTL e verifica delle targhe
- **1.3 Gestione dei flussi pedonali:** monitoraggio dei flussi pedonali per la realizzazione di modelli predittivi delle presenze/flussi pedonali nella città storica per la gestione della mobilità terrestre e acquea.





## Azione 2.2.3. Mobilità lenta

Al fine di ricucire i percorsi pedonali e ciclabili già esistenti, favorendone la connessione con la rete del trasporto pubblico locale sono previste le seguenti operazioni:

- **2.2. Pista ciclabile per Venezia:** opere complementari di collegamento con la rete ciclabile esistente
- **2.3. Collegamenti casa-scuola** più sicuri e accessibili per ciclisti e pedoni, secondo il modello partecipato “La mia scuola va in classe A”
- **2.4. Passerella ciclopedonale** su via Zanotto e percorso ciclopedonale di collegamento



## Azione 2.2.4. Moduli di “Stallo intelligente” nei punti di interscambio

Al fine di l'intervento intende progettare un modulo replicabile di “Stallo intelligente” nei maggiori punti di interscambio intermodale cittadini (capolinea autobus/tram, stazioni SMFR, partenza piste ciclabili) con servizi di bike sharing, charging hub, accoglienza pendolari (con particolare riferimento alle madri lavoratrici), servizi per bambini e giovani e videosorveglianza. Gli stalli prevederanno, inoltre aree per lo stazionamento di cicli e motocicli privati e strumenti di infomobilità.

L'Azione è finalizzata a integrare il sistema di trasporto pubblico locale con quello privato, qualificandolo anche dal punto di vista della sostenibilità, della sicurezza, della fruizione e della accessibilità, mediante opportuni interventi sulle infrastrutture. Si prevede la progettazione e realizzazione di moduli di “stallo intelligente” replicabili nelle aree di interscambio (autobus/tram/treni/piste ciclabili) con servizi di bike sharing, charging hub, accoglienza, servizi dedicati ai pendolari (con particolare riferimento alle madri lavoratrici), infomobilità, servizi per bambini, e videosorveglianza.





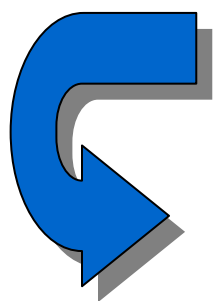
## Dotazione finanziaria

• VE2.2.1.a Smart control room	6.000.000,00
• VE2.2.1.b Gestione integrata della mobilità – ztl, smart parking,....	300.000,00
• VE2.2.1.c Monitoraggio flussi pedonali	200.000,00
• VE2.2.3.a Pista ciclabile per Venezia: opere complementari	1.500.000,00
• VE2.2.3.b Collegamenti casa-scuola più sicuri e accessibili	100.000,00
• VE2.2.3.c Passerella ciclopedonale su Via Zanotto	400.000,00
• VE2.2.4.a Centri di interscambio plurimodale e multiservizi	1.500.000,00
Totale	10.000.000,00

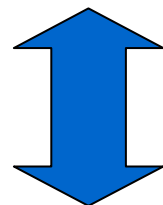


# La Mobilità lenta, primi spazi sperimentali per introdurre la valenza “sostenibile” nell’utilizzo degli strumenti ITS per la pianificazione urbana

Il Comune di Venezia ha sperimentato, all’interno del progetto europeo PUMAS, un Nuovo Piano di Mobilità Scolastica Sostenibile applicando le Linee Guida Eltis indicate dalla Commissione Europea per i percorsi di pianificazione urbana partecipata



Il prossimo obiettivo è introdurre le tecnologie ITS nello sviluppo del progetto PUMAS previsto sulle prossime scuole (sviluppo finanziato dal PON Metro)



**e contemporaneamente**

Verificare la possibilità di introdurre l’approccio SUMP (sperimentato per la mobilità casa-scuola) anche nelle altre azioni di miglioramento della mobilità previste dal PON Metro





La sperimentazione del progetto europeo PUMAS per la costruzione di Nuovo Piano di Mobilità Scolastica Sostenibile applicando le Linee Guida Eltis indicate dalla Commissione Europea per i percorsi di pianificazione urbana partecipata

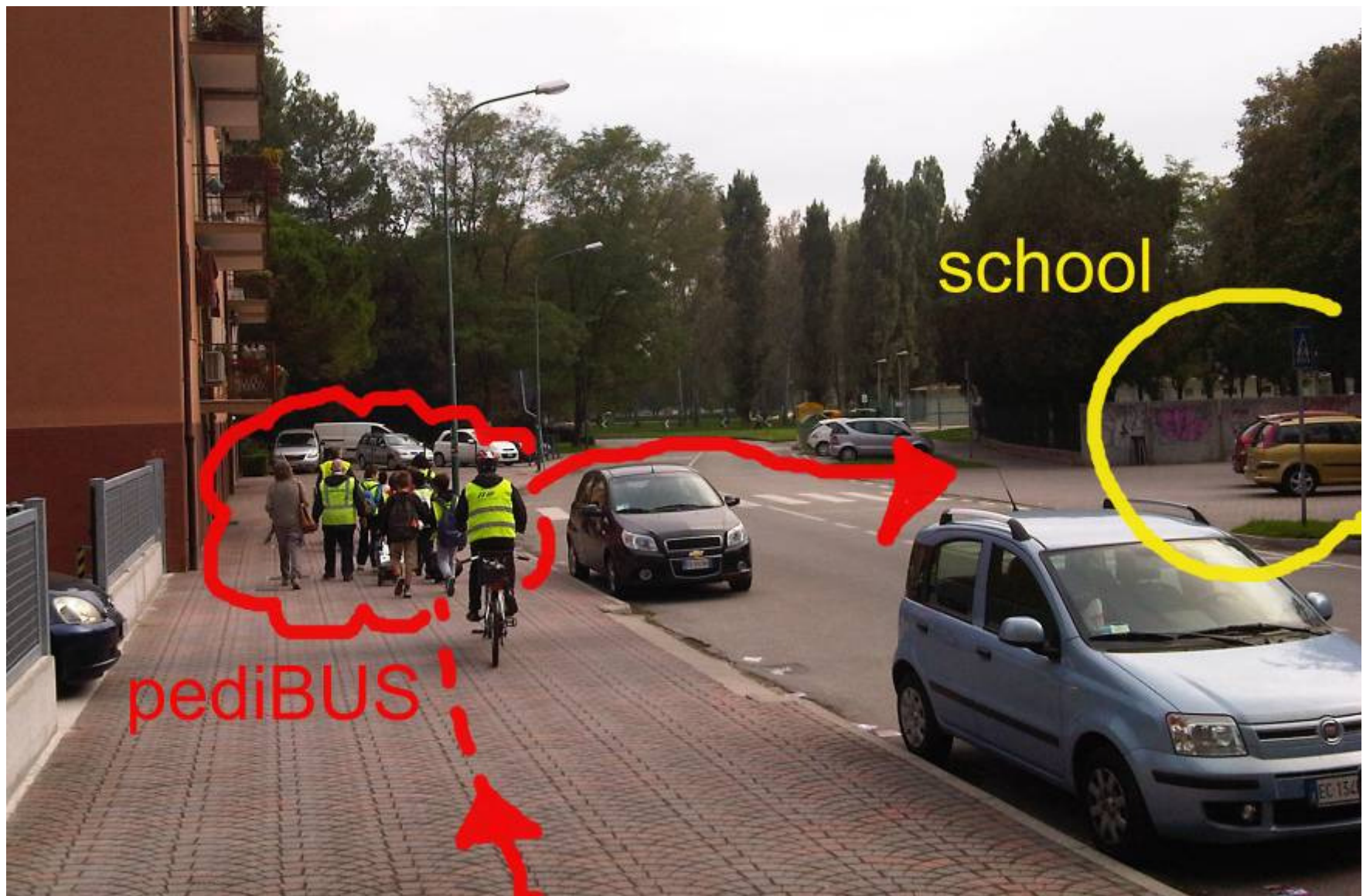


Un percorso partecipato rivolto ad ascoltare la domanda di mobilità delle famiglie e incentivarne le forme più sostenibili



Un esempio isolato di buona strategia per organizzare l'accesso sostenibile a scuola



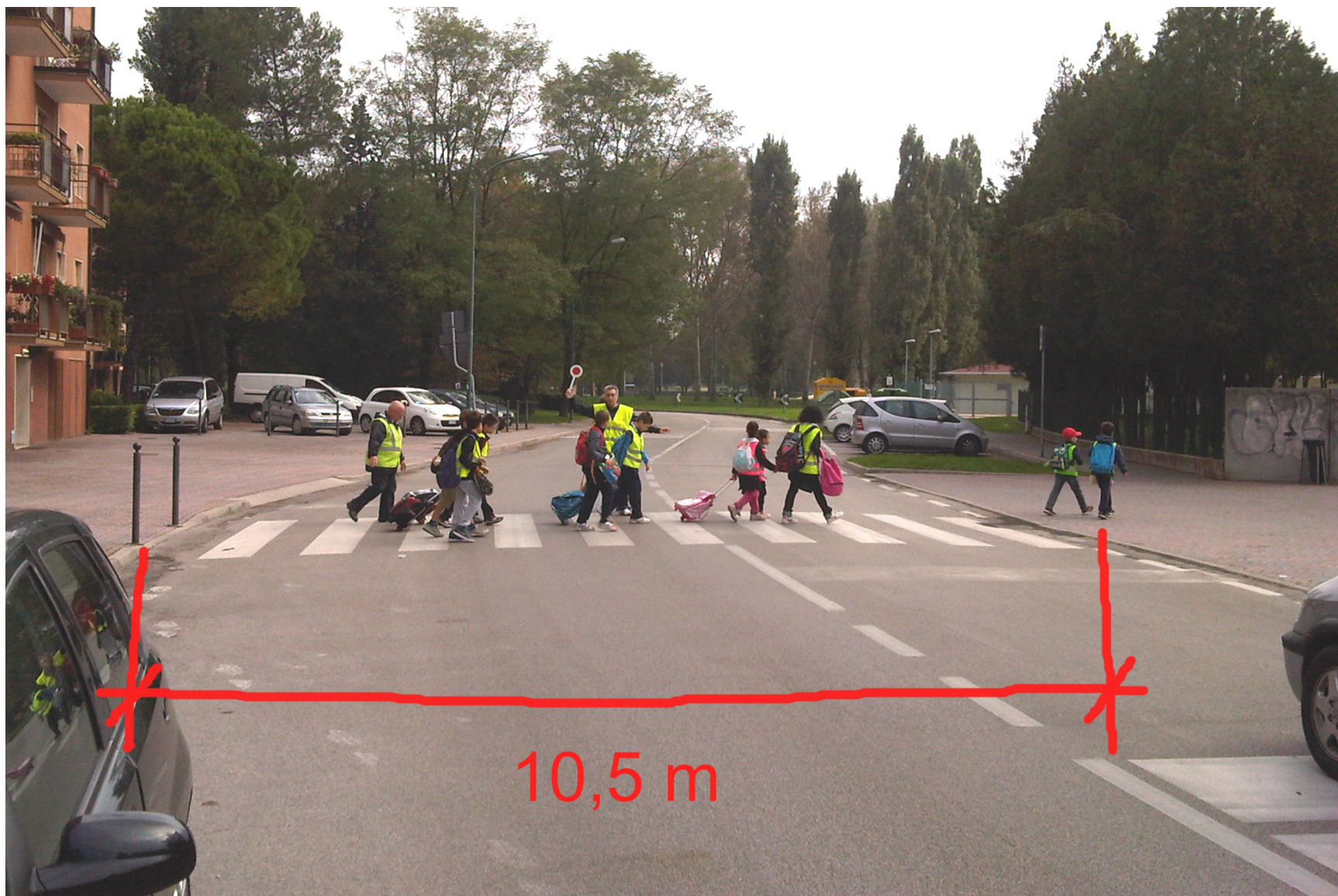






**Attraversamento pedonale sicuro nei pressi di una scuola**





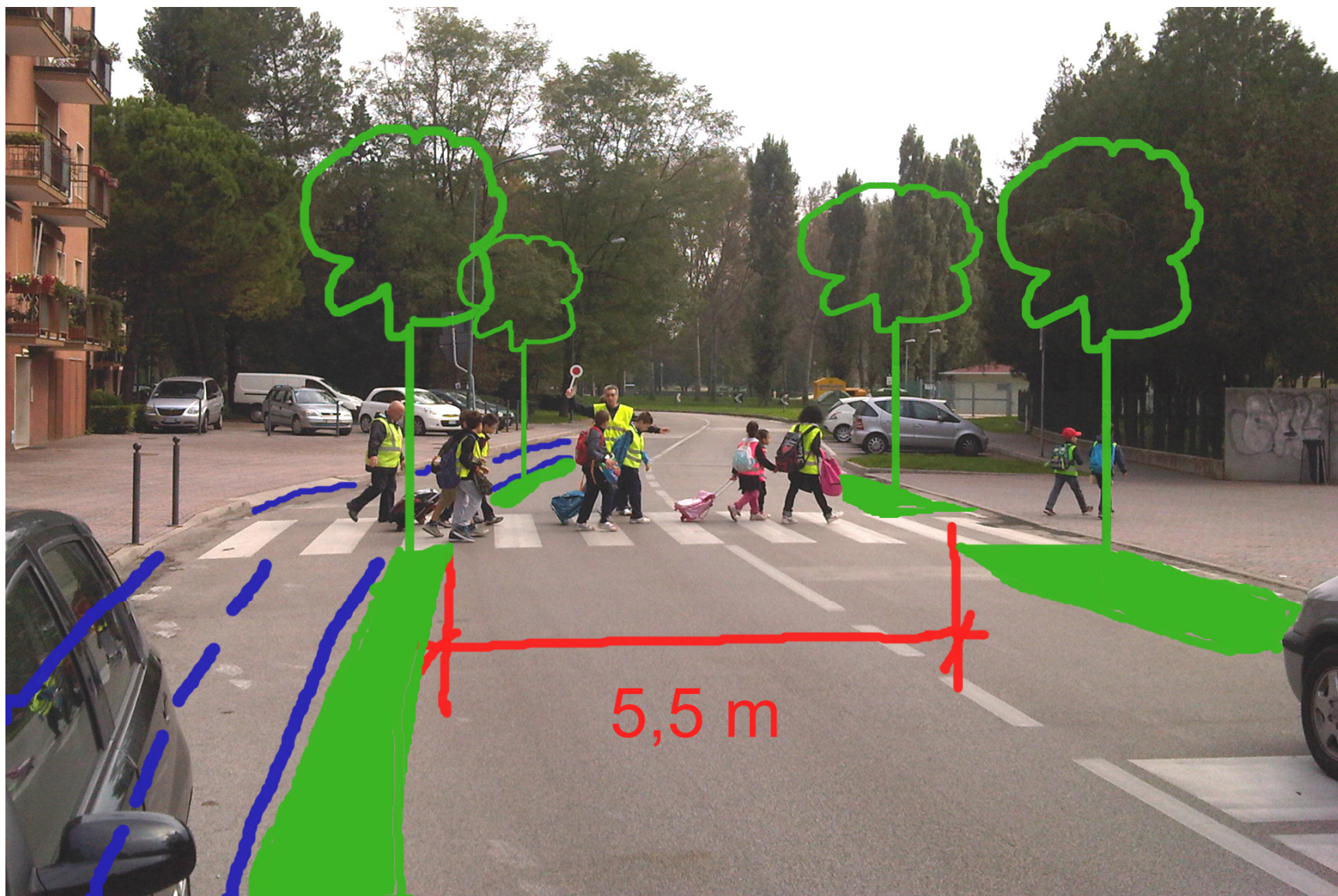
Un attraversamento pedonale molto lungo...





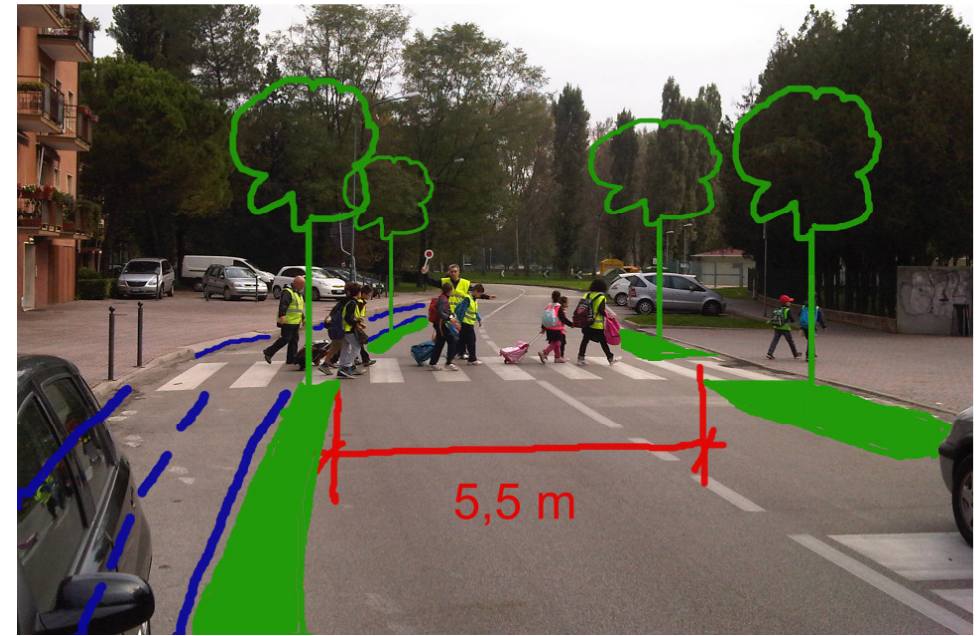
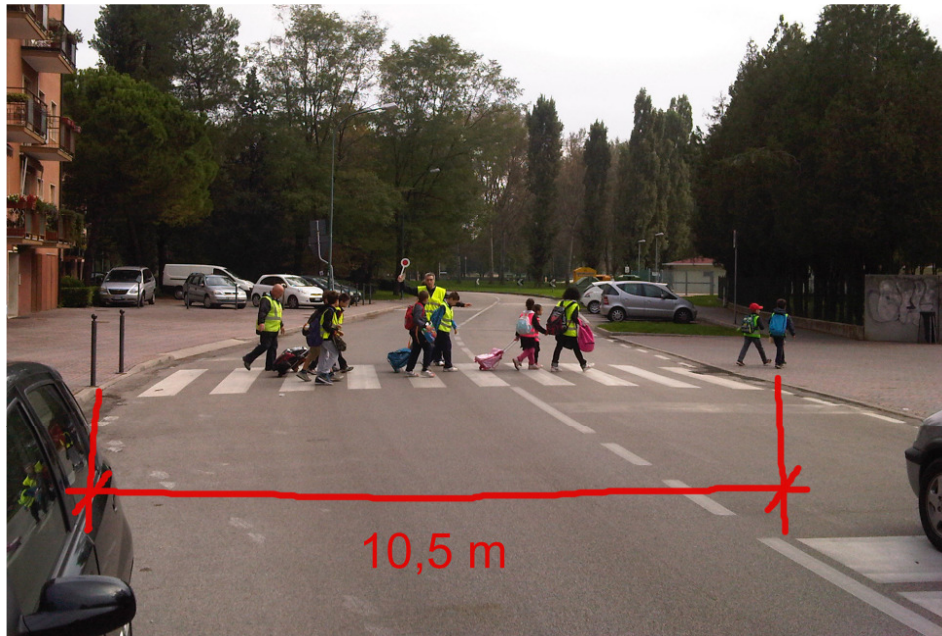
...potrebbe essere molto ridotto e ancora più sicuro





...per rendere meno pericolosa l'esposizione,  
aumentando sicurezza, qualità urbana e mobilità sostenibile





Un percorso di progettazione partecipata può migliorare gli spazi e l'uso delle infrastrutture.

Un uso efficace degli strumenti ITS permette di aumentare il numero degli utenti interessati a sperimentare ed utilizzare questi miglioramenti, e i servizi di mobilità che ne ricevono beneficio (ed es. Pedibus, Bicibus, car pooling, ecc...).

Gli strumenti ITS, se opportunamente progettati, riescono a premiare gli spostamenti di mobilità che quel determinato quartiere o quella particolare scuola vogliono premiare

Gli strumenti ITS, se opportunamente progettati, riescono a comunicare i benefici introdotti da una corretta gestione dei flussi e, in questo modo, anche soluzioni di mobilità meno comode possono risultare più utilizzate (ad es. benefici di salute, di sicurezza, di risparmio derivato)

Alla base del successo di ogni innovazione di mobilità che punti al miglioramento della sostenibilità c'è il coinvolgimento degli stakeholders nell'intero processo decisionale





# LE QUALITA' DI UN PIANO CONDIVISO e PARTECIPATO



## INCENTIVANTE

- promuove l'uso di mezzi sostenibili per l'ambiente, con attività accattivanti
- permette di realizzare a basso costo e in poco tempo interventi visibili
- sostiene la scuola con azioni concrete e coordina i diversi settori comunali coinvolti



## MERITOCRATICO

- consente alle scuole partecipanti di ottenere un riconoscimento pubblico e premi in virtù dell'impegno dimostrato



## MISURABILE

- attraverso indicatori obiettivi e riconoscibili, in modo da valutare obiettivamente il progresso delle scuole rispetto al proprio specifico punto di partenza



## PARTECIPATO

- promuove incontri di analisi e progettazione partecipata
- definisce misure e interventi condivisi, garantendo di incontrare meglio le esigenze
- realizza alcuni degli interventi con il contributo della comunità scolastica
- coinvolge la comunità scolastica nella diffusione dei risultati raggiunti



## COMUNICATIVO

- fa uso di un linguaggio adatto ai bambini e immediato per i genitori
- si serve di tutti i mezzi di comunicazione accessibili per diffondere attività, eventi e risultati



## INTEGRATO

- le misure infrastrutturali e comportamentali che propone si integrano con gli strumenti di pianificazione



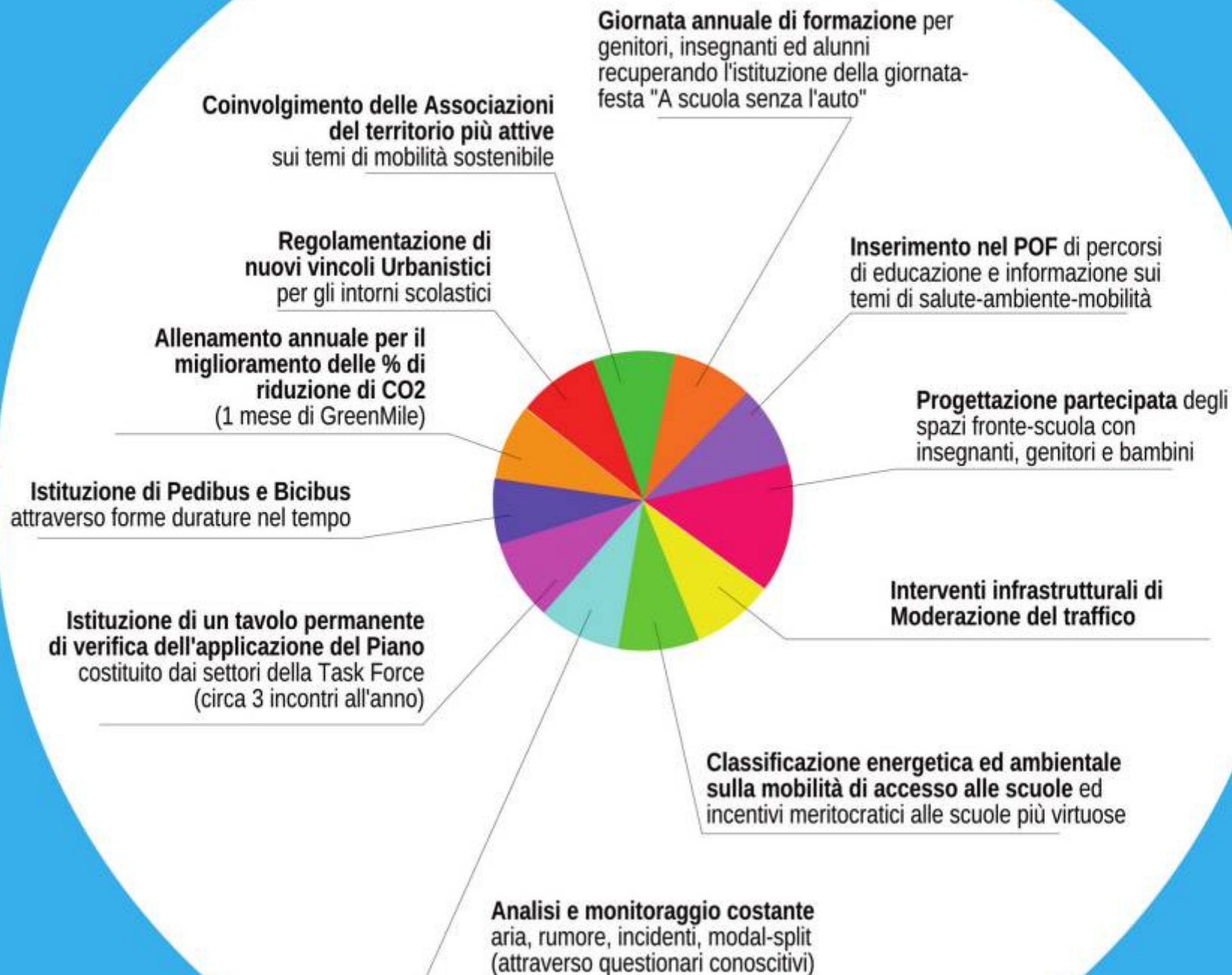
## ECONOMICO

- attraverso il processo partecipato si possono individuare soluzioni a basso costo che migliorino in tempi brevi la sicurezza e piacevolezza degli intorni scolastici, innescando un processo di cambiamento delle modalità di accesso a scuola



Giulietta, presidente FIAB

*«Anche la pista ciclabile più bella,  
o il marciapiede più largo  
non sono sufficienti, oggi,  
a produrre mobilità sostenibile in  
quantità significativa: soprattutto per i  
percorsi casa-scuola serve un Piano  
multidisciplinare che impegni  
tutte le parti in gioco»*





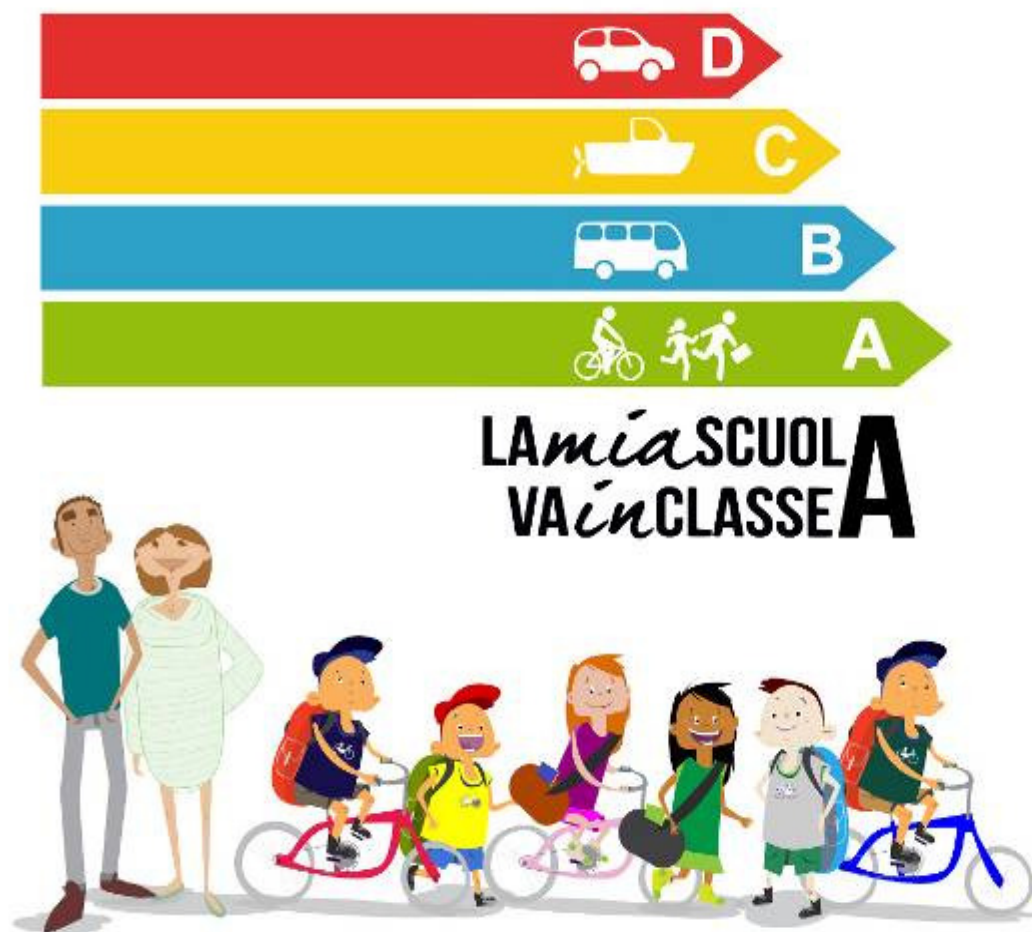
Chiara, insegnante

«Abbiamo sperimentato che questo piano ha un grande merito: creare un dialogo tra la scuola e i diversi uffici del Comune che prima si parlavano poco tra loro, con l'obiettivo concreto di coordinarsi per risolvere criticità che interessano centinaia di famiglie.»



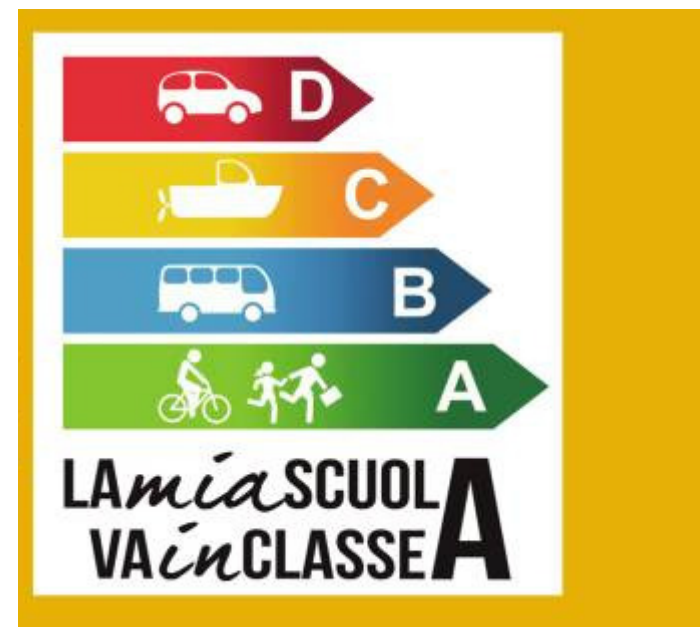


Alla base del successo di ogni innovazione di mobilità che punti al miglioramento della sostenibilità c'è il coinvolgimento degli stakeholders nell'intero processo decisionale:  
anche nel momento del monitoraggio dei risultati



**ATTESTATO DI SOSTENIBILITA'  
DELLA MOBILITA' SCOLASTICA**
*“La mia scuola va in Classe A”*

			ANNO 1	ANNO 2	ANNO 3	
		PUNTEGGIO MASSIMO ASSEGNABILE PER ANNO SCOLASTICO	210	212	211	Numero alunni
			8	8	8	Numero classi
CRITERIO MISURATO	INDICATORE		PUNTEGGIO	PUNTEGGIO	PUNTEGGIO	Fonte
Qualità degli ingressi scolastici	D1 Livello di sicurezza/qualità degli ingressi riscontrato dell'analisi tecnica	12	8	10	10	Analisi tecnica - rilievo
	D2 Livello di percezione e sicurezza stradale da parte dei genitori	4	2	3	3	Questionario famiglie 1° e 3° anno – Questionario insegnanti 2° anno
	D3 Livello di sicurezza/criticità riscontrati dell'analisi tecnica nei percorsi	14	8	10	11	Analisi tecnica - rilievo
	D4 Livello di aree attrezzate a supporto della mobilità attiva	4	1	2	4	Analisi tecnica - rilievo
	D5 Livello di sicurezza riscontrato dalla Polizia Municipale	2	2	2	2	Campagne rilevazione
Inquinamento urbano	D6 Livello emissioni Co2	4	2	3	4	Calcolo CO2
	D7 Livello dell'inquinamento acustico	4	2	2	3	Campagne rilevazione
Mobilità sostenibile	D8 Livello di sostenibilità degli alunni che percorrono gli ultimi 200 m. con un mezzo sostenibile (a piedi/bici/autobus)	18	12	14	16	Questionario famiglie - Modal Split
Autonomia dei ragazzi	D9 Livello di autonomia degli alunni che arrivano a scuola da soli negli ultimi 100 m (per le classi quinte)	6	3	4	5	Questionario famiglie – Indagine 5° cl.
Sensibilizzazione della comunità scolastica	D10 Livello di comunicazione e sensibilizzazione di genitori, ragazzi e abitanti coinvolti nelle attività educative e partecipative	16	8	12	14	check list insegnanti
Partecipazione	D11 Livello di partecipazione di genitori e alunni nelle attività proposte	16	10	12	12	check list insegnanti
PUNTEGGIO OTTENUTO		100	58	74	84	
Livello di partenza		Sufficiente	C	B	A	Classe raggiunta
			Anno 1	Anno 2	Anno 3	
Fonte: Calcolo CO2 e Start						





**Scheda di rilevazione criterio "Qualità dei percorsi nel raggio di 550 metri"**  
**indicatore D3**

**RILIEVO PERCORSI CASA SCUOLA**

**ANNO 1**

**ANNO 2**

**ANNO 3**

**Legenda**

<b>Linee Pedibus</b>	presenza di almeno due linee pedibus	😊	2
	presenza di almeno una linea pedibus	😊	1
	assenza di linee pedibus	😞	0
<b>Percorsi pedonali da 0 a 500 m</b>	Assenza criticità puntuali (interruzioni, ostacoli, illuminazione ecc.)	😊	1
	Presenza criticità puntuali (interruzioni, ostacoli, illuminazione ecc.)	😞	0
<b>Zone 30/Aree pedonali fronte scuola</b>	Presenza Zona 30/area pedonale	😊	2
	Assenza Zona 30/area pedonale	😞	0
<b>Percorso ciclabile</b>	Presenza di almeno due percorsi ciclabili continui per raggiungere le vicinanze della scuola dalle direttrici principali	😊	2
	Presenza di almeno un percorso ciclabile continuo per raggiungere le vicinanze della scuola	😊	1
	Assenza di un percorso ciclabile continuo per raggiungere le vicinanze della scuola	😞	0
	Assenza Criticità puntuali percorso ciclabile (sicurezza, interruzione di tratti, ostacoli, interferenze con traffici pedonali, ecc.)	😊	1
	Presenza Criticità puntuali percorso ciclabile (sicurezza, interruzione di tratti, ostacoli, interferenze con traffici pedonali, ecc.)	😞	0
<b>Stalli per biciclette</b>	Presenza di area per sosta biciclette esterno alla scuola	😊	1
	Assenza di area per sosta biciclette esterno alla scuola	😞	0
<b>Attraversamenti pedonali</b>	Attraversamenti in sicurezza nei percorsi principali	😊	1
	Attraversamenti critici (visibilità, traffico, illuminazione, ecc.)	😞	0
<b>Meeting point</b>	Presenza di Meeting Point	😊	1
	Assenza di Meeting Point	😞	0
<b>Parcheggi scambiatori/ aree sosta auto, di grandi dimensioni (n stalli &gt;20)</b>	Presenza parcheggi a 5 minuti a piedi	😊	2
	Presenza parcheggio a 5 minuti solo da un lato della scuola	😊	1
	Assenza parcheggi a 5 minuti a piedi	😞	0
<b>Stalli di sosta kiss&amp;go</b>	Presenza di stalli kiss&go	😊	1
	Assenza di stalli kiss&go	😞	0

**punteggio massimo raggiungibile 14**

**ANNO 1**

**ANNO 2**

**ANNO 3**

**Livello di sicurezza riscontrato dall'analisi tecnica nei percorsi**

**D3**



**Maria Chiara**  
urbanista

*«Non dimentichiamoci che il percorso articolato che struttura questo piano ha un obiettivo semplice, quanto urgente: riportare al centro della progettazione urbana, anche in tema di mobilità, il benessere delle persone nel vivere la propria città»*

## i COSTI di ATTUAZIONE

partecipazione genitori	a costo zero
sponsor forniture materiali	a costo zero
strumenti di comunicazione	€ 1000
incarichi esterni	€ 2500
interventi infrastrutturali	€ 5000



Paola, architetto

«L'obiettivo di questo Piano, migliorare la mobilità sostenibile nei percorsi casa-scuola, è raggiungibile solo attraverso attività che catturino l'attenzione e l'interesse dei genitori, perché sono loro che scelgono quale mezzo usare ogni mattina e sono loro il primo esempio educativo dei bambini.»

## Le FASI di ATTUAZIONE





Alla base del successo di ogni innovazione di mobilità che punti al miglioramento della sostenibilità c'è il coinvolgimento degli stakeholders nell'intero processo decisionale:  
anche nel momento dell'analisi di spazi e infrastrutture esistenti: risorse e criticità



**14** Project Meeting  
**1050** Man-hours

**152** Teachers  
**14** Professionist  
**1595** Families  
**3000** Parents













**servirebbe una nuova APP per gestire il problema delle cartelle di scuola  
ridurne il numero ottimizzando i materiali necessari**





**servirebbe una nuova APP per segnalare in tempo reale situazioni di pericolo o spazi/infrastrutture da utilizzare meglio**







NO MARCIAPIEDE

Manca il marciapiede :-)

...negative spots...



aiutante vigile



c'è un simpatico signore  
che mi aiuta ad  
attraversare la strada

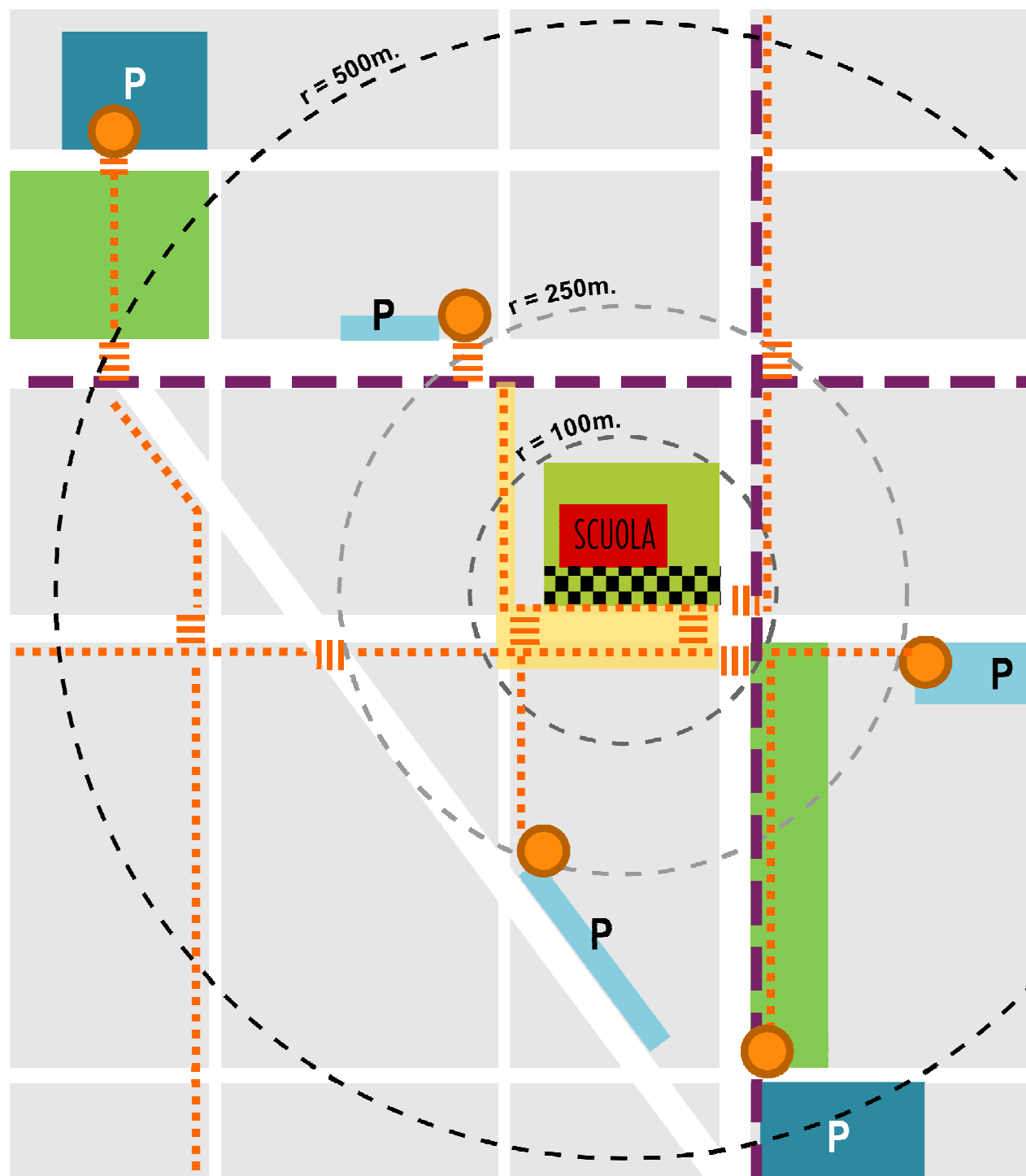
...positive suggestions...







**servirebbe una nuova APP per condividere velocemente le priorità sulle quali intervenire per migliorare gli spazi/infrastrutture da utilizzare meglio**



- P** PARCHEGGI KISS & GO
- P** PARCHEGGI SCAMBIATORI
- GIARDINI E PARCHI PUBBLICI
- MEETING POINT
- PERCORSI PEDONALI SICURI
- PERCORSI CICLABILI SICURI
- SCHOOL ZONE 0-100M.
- ZONA DI ATTESA SICURA



Valentina, tecnico comunale

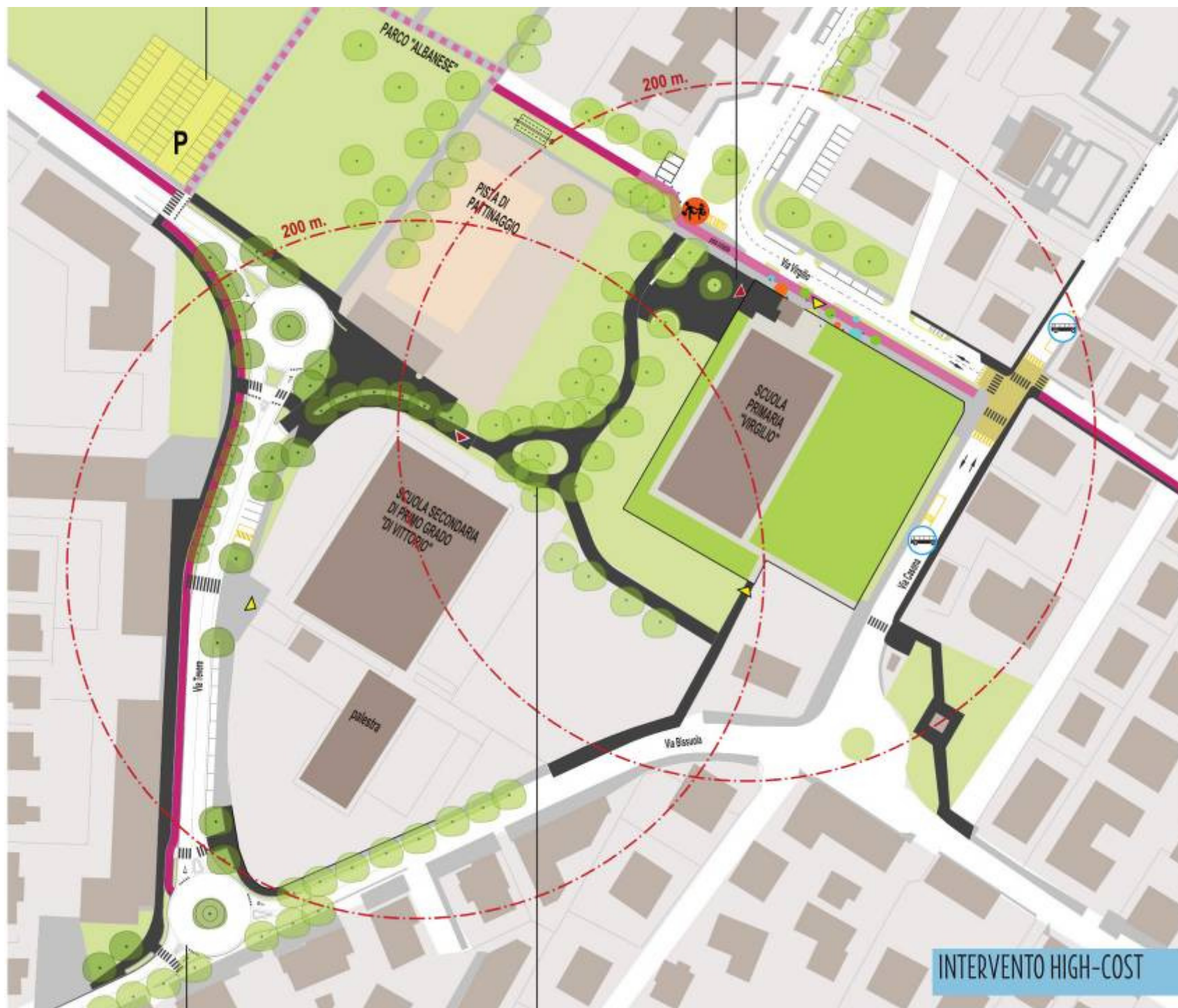
«Condividere la visione di città, di mobilità e di qualità della vita con tutti gli stakeholders di un piano è un percorso fondamentale per tracciare obiettivi che siano di interesse pubblico, che siano coordinati e che si traducano poi trasversalmente sui diversi strumenti di regolamentazione del territorio.»





Anche la spiegazione degli interventi progettati può diventare più semplice e comprensibile









**PRIMA**

**Così i cambiamenti di mobilità, degli spazi e dei percorsi  
risultano capiti anche da chi abita nei dintorni o da chi  
passa meno frequentemente**









PRIMA





DOPO





PRIMA





DOPO



A green rectangular highway sign with a white border, mounted on a metal structure. The sign features the word "Changes" in large, bold, white sans-serif font. Below it, in a smaller white sans-serif font, are the words "NEXT EXIT" followed by a white arrow pointing diagonally upwards and to the right. The sign is set against a clear blue sky with some light clouds at the bottom.

Changes  
NEXT EXIT ↗

Quando il cambiamento si costruisce partecipando anche alla  
realizzazione di quello che abbiamo progettato insieme....









# Laboratori PUMAS

per realizzare insieme le proposte che abbiamo progettato!

Vieni anche tu a migliorare la tua scuola!

**Sabato 14 MARZO** dalle 9 alle 13

**Martedì 17 MARZO** dalle 9 alle 15

(in caso di maltempo saranno comunicate altre date)

Sono invitati a partecipare ai laboratori:  
alunni, insegnanti e genitori  
della scuola Virgilio

Per ulteriori informazioni:  
Direzione Mobilità e Trasporti  
Viale Ancona 43-61, Mestre VE  
Tel. 0412746908 - 0412746910  
[scuolainclassea@comune.venezia.it](mailto:scuolainclassea@comune.venezia.it)  
[www.scuolainclassea.eu](http://www.scuolainclassea.eu)



COLORIFICIO  
**VENETO**

Grazie al contributo di:





**5** Schools  
**130** Teachers  
**1300** Families  
**2600** Parents  
**3** Sponsor

**920** Man-hours  
**850** Kids-hours





I risultati sono certamente più importanti....

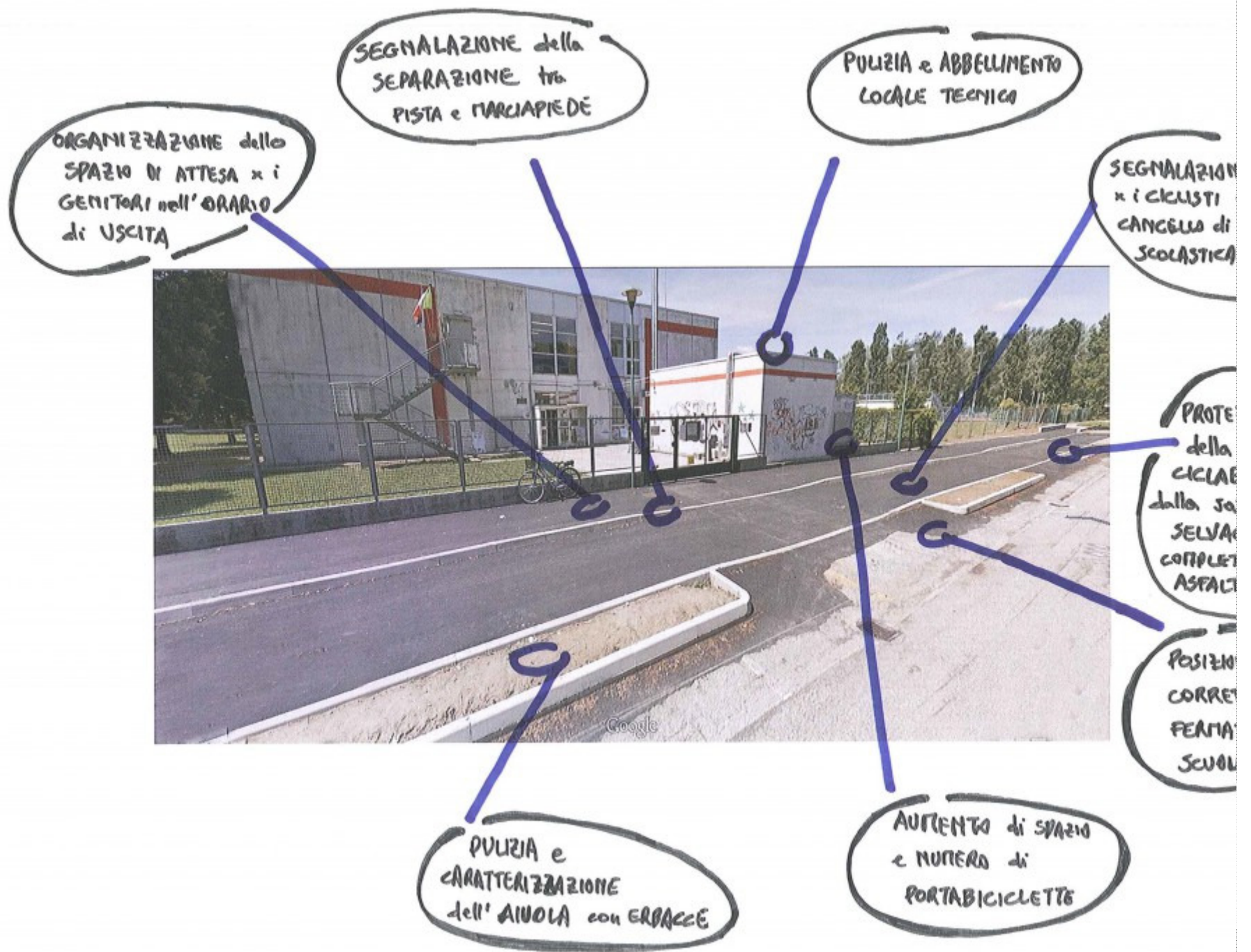














































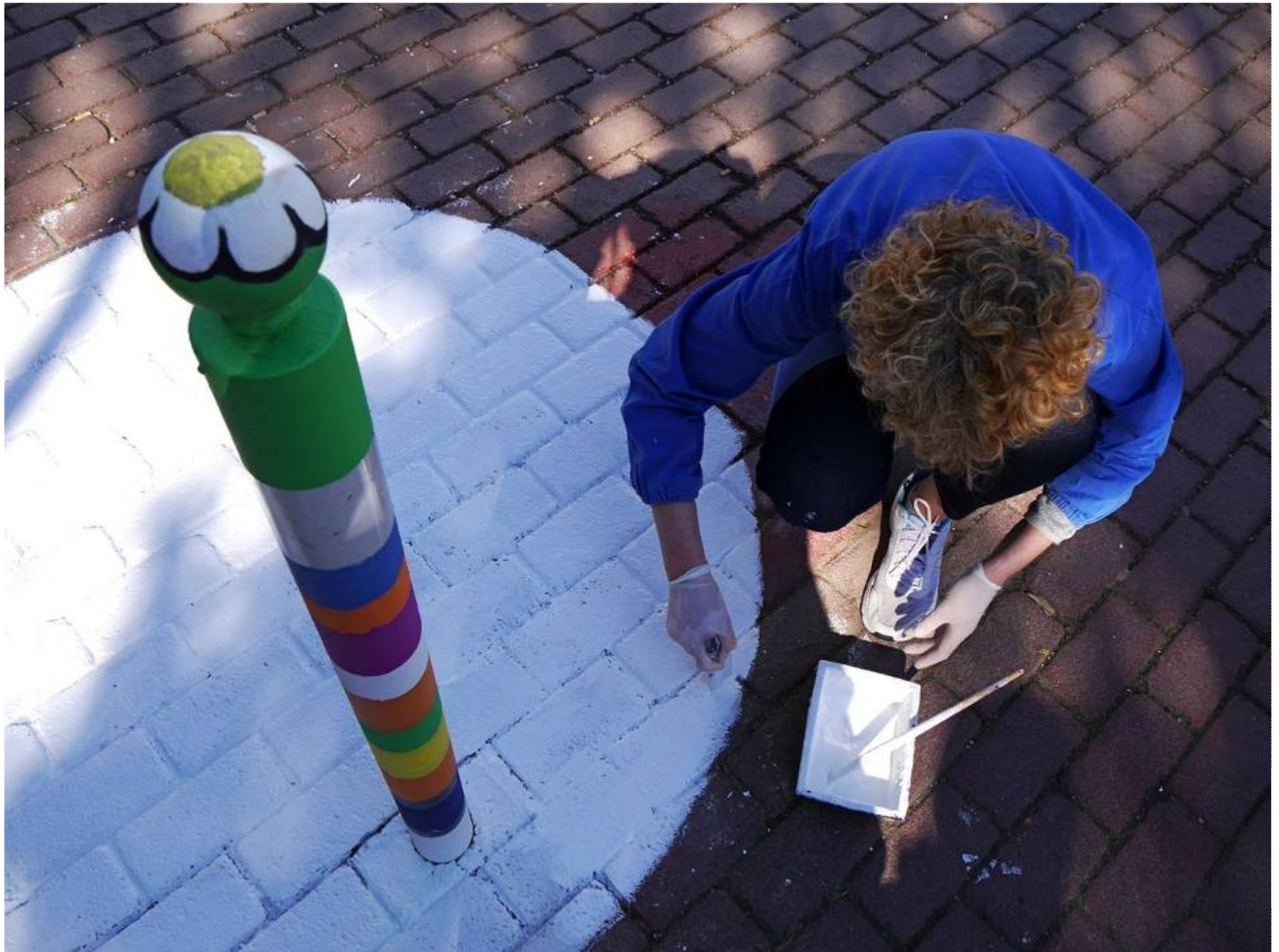




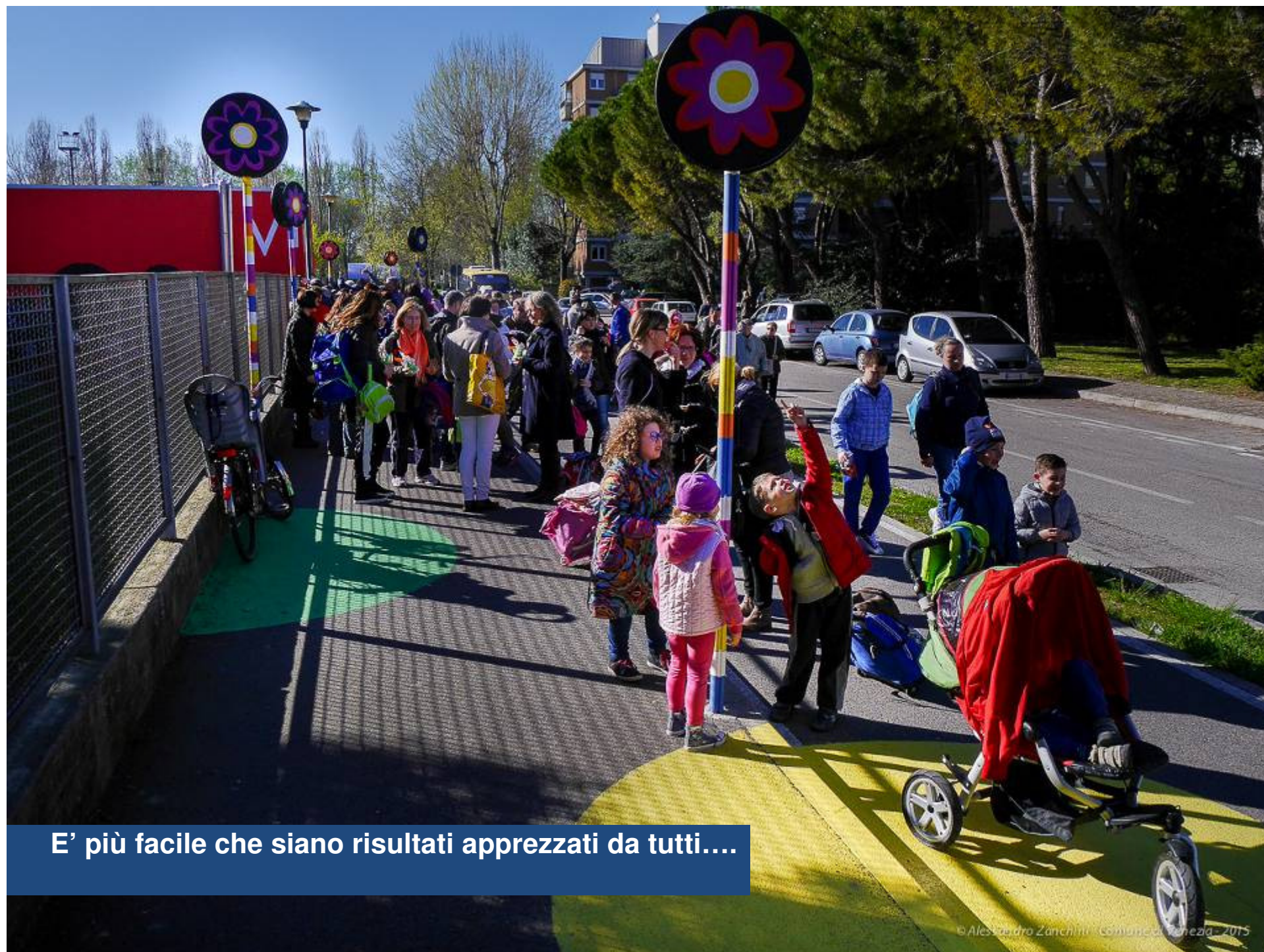












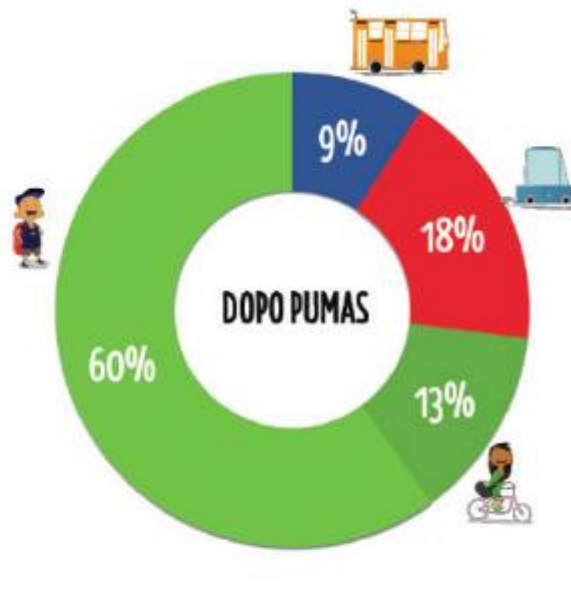
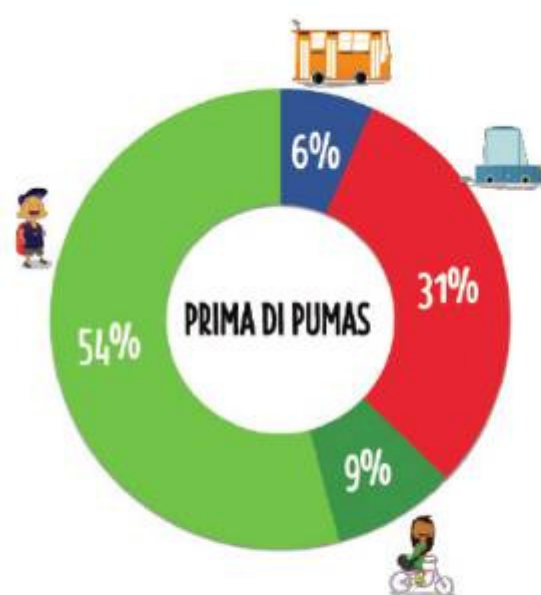
E' più facile che siano risultati apprezzati da tutti....





**E' più facile che siano risultati numericamente significativi anche in termini di modal shift**













Variazione della modalità di spostamento (modal shift) rilevata nelle scuole del Comune di Venezia che hanno sperimentato il progetto PUMAS

**L'uso dell'auto si è ridotto dal 31% al 18%**





### BATTISTI

MARZO 2014	MAGGIO 2015
74 %	69 % 
9 %	15 % 
6 %	6 % 
11 %	10 % 





### VIRGILIO

MARZO 2014	MAGGIO 2015
36 %	59 % 
10 %	12 % 
12 %	10 % 
42 %	19 % 





### PAROLARI

MARZO 2014	MAGGIO 2015
30 %	35 % 
5 %	10 % 
7 %	16 % 
58 %	39 % 

### MUNARETTO

MARZO 2014	MAGGIO 2015
67 %	62 % 
17 %	24 % 
1 %	4 % 
15 %	10 % 

### GRIMANI

MARZO 2014	MAGGIO 2015
64 %	73 % 
4 %	2 % 
6 %	11 % 
26 %	14 % 



Con delle riduzioni  
differenti tra le scuole  
del centro città e  
quelle più periferiche a  
conferma della  
necessità di  
programmare  
interventi, soluzioni e  
forme di gestione della  
mobilità differenti a  
seconda dei diversi  
ambiti urbani  
interessati







PRIMA





**DURANTE**





DOPO













**Design**

**User Experience**

sicuramente avremo fatto il possibile per evitare errori di pianificazione



**Thank you for your attention**

Roberto Di Bussolo

[roberto.dibussolo@comune.venezia.it](mailto:roberto.dibussolo@comune.venezia.it)

City of Venice, Sustainable Mobility Policies

Viale Ancona 46, 30174 Venice (Italy)

Tel. +39 041 274 9061 Mob. +39 3400918540

CITTÀ DI  
VENEZIA

