

Fase 2 e Rete di mobilità di emergenza: una proposta per la città

MAT - Mobilità Attiva Terni
FIAB Terni
LAB.BICICLARIO



PREMESSA

/contesto/

L'**emergenza COVID19** è arrivata come un tornado sulle nostre certezze e sul nostro stile di vita; la cosiddetta **FASE 2** si prospetta complicata ma anche **come una grande sfida, che ci costringerà a cambiare le nostre abitudini ed il nostro approccio alle cose.**

Una delle preoccupazioni più diffuse che comporterà il distanziamento fisico è la forte **limitazione dell'utilizzo del trasporto pubblico ed il conseguente congestionamento del traffico:** è per questo che in tutto il mondo le grandi città si stanno già dotando di una RME, Rete di Mobilità di Emergenza, per incentivare l'utilizzo di mezzi alternativi all'auto.

Terni al momento non sembra correre rischi di paralisi del traffico - purtroppo il trasporto pubblico risulta da anni sottoutilizzato - ma **il problema apparirà certamente con il rientro a settembre e con la riapertura delle scuole:** tutti noi abbiamo presente quegli orari della giornata (principalmente entrata/uscita dalle scuole) in cui il traffico cittadino si concentra fino quasi a paralizzarsi.

Sicuramente sarà necessario rivedere e dare più flessibilità all'orario di inizio e di fine delle lezioni e del lavoro, ma altrettanto sicuramente **possono essere incentivati comportamenti virtuosi, come recarsi a scuola o in ufficio a piedi o in bicicletta.**

/opportunità/

Il **LOCKDOWN** è stato un periodo di stravolgimento, di preoccupazione, di paure, ma **è stato un momento anche di riflessione, di stupore, di speranza:** per tutti noi c'è stato un momento in cui ci siamo affacciati alla finestra, in contemplazione, e abbiamo pensato "e ora cosa succederà?", ma anche "che silenzio..." e "che bell'aria..."

Forse non per tutti, ma per molti è stato anche bello fermarsi, staccare dalla frenesia di tutti i giorni, e poter riflettere su quello che stava facendo, e su quello che avrebbe voluto fare.

Terni presentava già una situazione insostenibile prima della pandemia: inquinamento record con alto tasso delle patologie ad esso legate; blocchi del traffico; una delle più alte percentuali di possesso delle automobili (70 automobili ogni 100 abitanti); utilizzo dell'auto anche per piccoli/piccolissimi spostamenti; scarso utilizzo di mezzi ecologici e del trasporto pubblico; strade poco o per nulla sicure. Questa è la situazione che ha determinato anche il nostro costituirci ed il nostro volerci mettere in gioco.

Ma Terni ha anche delle importanti opportunità: ha delle dimensioni contenute (tutto il centro è un'ellisse con gli assi lunghi 1 e 1,5 km), è pianeggiante, ha le strade larghe, ha delle piste ciclabili e altre sono in progetto, è in un territorio meraviglioso, pieno di verde ed adatto al cicloturismo. Inoltre l'utilizzo della bici e della mobilità alternativa è conveniente, è salutare, è divertente, e in questo momento è fortemente incentivato.

Potrebbe essere questa l'occasione per rivedere solo un poco il nostro comportamento individuale e guadagnarci molto collettivamente?

/obiettivi/

Pur essendo stati tutti travolti da una catastrofe inedita, che ci ha costretto a rivedere completamente le nostre sicurezze, abbiamo cominciato a comprendere una cosa molto semplice: **siamo tutti collegati, siamo una comunità, un complesso sistema di desideri, emozioni, timori e passioni interconnesse.**

Lo SPAZIO in cui viviamo è parte integrante della nostra comunità. Le nostre città, i luoghi in cui camminiamo, ci relazioniamo, le strade, i parchi e i territori in cui ci spostiamo sono lo SPAZIO VIVENTE che ci unisce.

Qualsiasi cosa facciamo, qualunque nostro gesto può contribuire al cambiamento. Anzi: al miglioramento. Possiamo migliorare le cose se scopriamo che agire insieme in modo consapevole e avendo cura per tutti gli altri e per lo SPAZIO che ci circonda significa avere cura di sé.

/programma/

Per questi motivi presentiamo **una nostra proposta per la Terni che verrà, per renderla migliore di quella che conoscevamo.**

Una città più salutare, più ecologica, dove si possa ritornare a prendere le bici (e non solo) in tutta tranquillità, non solo la domenica al parco ma anche per andare al lavoro o a scuola tutti i giorni, sapendo che faremo un percorso sicuro e divertente.

Non pretendiamo tutti i cittadini in bicicletta o a piedi, ma vorremmo strade senza utenti “privilegiati”, che diventino luoghi di attenzione e condivisione.

Ridurre il traffico, l'inquinamento atmosferico, la sedentarietà, aumentare la bellezza e la vivibilità delle strade, ridurre l'incidentalità, aumentare la sicurezza, abbassare il livello del rumore: il momento è ora, abbiamo gli strumenti e un obiettivo davanti a noi, e non dobbiamo perdere altro tempo.

PROMUOVI un'intera città con 30 e lode.

PRO-MUOVITI a pedali, a piedi, in autobus.

PRO-MUOVITI per le strade che sono tue e non solo delle auto.

PRO-MUOVITI in una città che può essere un giardino, che puoi percorrere senza fretta e in cui in 15 minuti puoi andare da un parte all'altra della città lasciando a casa la tua auto.

PROMUOVI Terni30elode!



STRADE CONDIVISE

Terni ha una grandissima qualità connaturata: **un centro cittadino pianeggiante e di modesta grandezza**, un'ellisse con le dimensioni maggiori di 1,5 km da un lato (asse Stazione - Lancia di Pomodoro) e 1 km dall'altro (asse Stadio-Ipercoop), **che contiene al suo interno quasi tutti gli uffici pubblici e le scuole più importanti.**

Noi crediamo che per rendere più vivibile, sicuro e accessibile il centro cittadino sia opportuno, nella zona interna all'anello viario che circonda il centro, **ridurre la velocità degli autoveicoli a 30 km/h**: questo è un passaggio fondamentale per superare concettualmente l'idea che ciclabili e altri mezzi alternativi come segway e monopattini elettrici debbano avere una sede stradale tutta loro per circolare in sicurezza.

La velocità degli spostamenti in auto non ne risentirebbe in nessun modo, dato che la velocità media delle auto in città è di 14 km/h, al centro anche meno; ma **i riflessi e l'attenzione alla guida ne gioverebbero** sicuramente, oltretutto **riducendo esponenzialmente il pericolo in caso di incidente**. Inoltre vale la pena ricordare che diminuendo la velocità dei veicoli si riduce anche il rumore e l'inquinamento. La conformazione delle strade, gli attraversamenti pedonali continui, la presenza di poli scolastici in successione e di ragazzi sulle strade, di numerosi anziani che sono sempre più la maggioranza delle persone che vivono la città, semplicemente non permettono una velocità maggiore.

Tutto questo però non deve essere vissuto come un ulteriore limite alle proprie libertà, ma come **un cambiamento di mentalità**, in cui il comportamento individuale responsabile contribuisce a migliorare la realtà collettiva. Le strade del centro dovrebbero esprimere il concetto di **"living street"**: **un grande, vivibile, spazio condiviso tra auto, ciclisti e pedoni** in cui tutti, a partire dai nostri studenti, possano muoversi in sicurezza, senza conflitti tra i vari utenti della strada.

In questo contesto riteniamo superabile la diatriba stancante della ZTL sì/no, in quanto **un centro più vivibile e accogliente diventa anche più attraente**: un centro commerciale risulterà sempre più comodo per l'utilizzo delle auto, ma un centro cittadino ha un potenziale d'attrazione infinitamente superiore, bisogna solo saperlo immaginare.

Inoltre la realizzazione di un centro a misura di micromobilità sarebbe coerente ed auspicabile anche in vista delle **Velostazioni**, un importante progetto dell'Amministrazione, ormai in corso di realizzazione, per il posizionamento di 4 manufatti in area centro per il ricovero delle bici e quindi per **facilitare lo scambio tra diversi tipi di mobilità**: usciti dalla velostazione si troverebbe un ambiente cittadino studiato appositamente per la mobilità in bici.

A City.



Where cars & pedestrians can go.



Where "they" think cyclists want to go.



Where cyclists actually want to go.



CITIZENSONBICYCLESNEEDTODOALLTHESAMETHINGSASEVERYONEELSE.
GOTORESTAURANTS,CAFES,SUPERMARKETS,SCHOOLS,WORKPLACES,
HOMES.AMODERNCITYMAKESTHISPOSSIBLEWITHACOMPLETENETWORK.
NOTBITSANDPIECES.THANKYOU.

**COPEN
HAGEN
IZE
EU**
design Co.

Infografica tratta dal programma COPENHAGENIZE sulla ciclabilità della città di Copenhagen

Naturalmente **i vantaggi delle strade a velocità ridotta sono auspicabili anche nelle aree residenziali**, dove ci sono strade di prossimità e di vicinato, dove le persone passeggiano e i bimbi giocano, e dove la qualità della vita è un fattore molto più importante della velocità degli spostamenti in auto; basti pensare che, dove sono state adottate misure di riduzione della velocità, sia in Italia che all'estero, **si riscontra un aumento del valore degli immobili** di almeno il 10%.

Quindi auspichiamo che oltre al centro, magari in modo progressivo e sperimentale, venga adottata la stessa politica di *living street* anche nelle vaste aree residenziali di Terni.

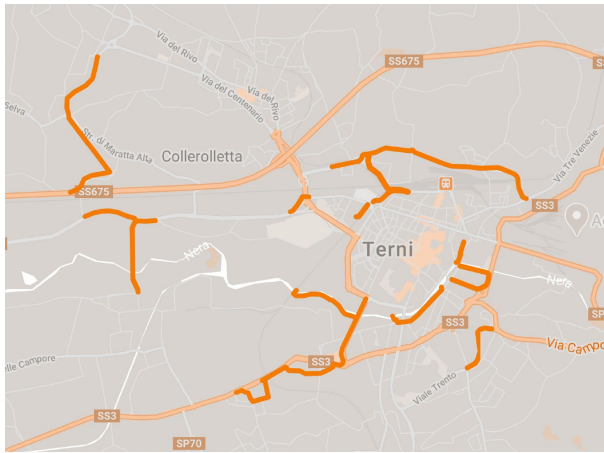
RME - RETE MOBILITÀ DI EMERGENZA

Le RME stanno sorgendo ovunque - dapprima nelle grandi città europee e ora un pò dappertutto - e sono state legalmente **riconosciute anche dal Decreto Rilancio** appena approvato dal governo. Si tratta della realizzazione di **una rete ciclabile di “pronto utilizzo” prevalentemente con segnaletica orizzontale e verticale**, sulle strade principali e di quartiere che collegano il centro con le periferie; reti ciclabili da utilizzare anche per il servizio di micromobilità individuale con monopattini elettrici e micromobilità che va rapidamente attuato.

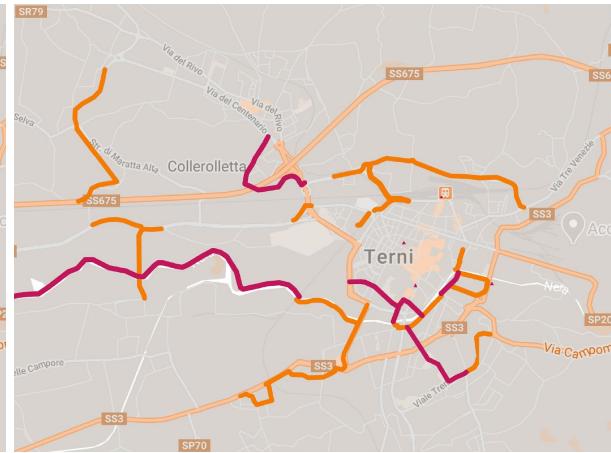
Considerando il vasto programma di corsie ciclabili in fase di realizzazione in città e anche recentemente annunciate dall'Amministrazione (ciclabile Lungonera; ciclabile Via Rapisardi-Corso del Popolo; ciclabile Parco delle Grazie-Viale Trento-Ospedale; raccordo Bramante-Borgo Rivo; le due ciclovie turistiche Terni-Narni lungo il Nera e Staino-Cascata delle Marmore), le RME potrebbero costituire il collegamento tra le varie ciclabili esistenti e di progetto, realizzando finalmente **una ciclabilità omogenea, organica e collegata in tutta la città**, con agevoli e poco dispendiose modifiche transitorie alla viabilità: finalmente una Terni percorribile tutta in bici, senza grandi distanze, senza interruzioni, e in tutta sicurezza.



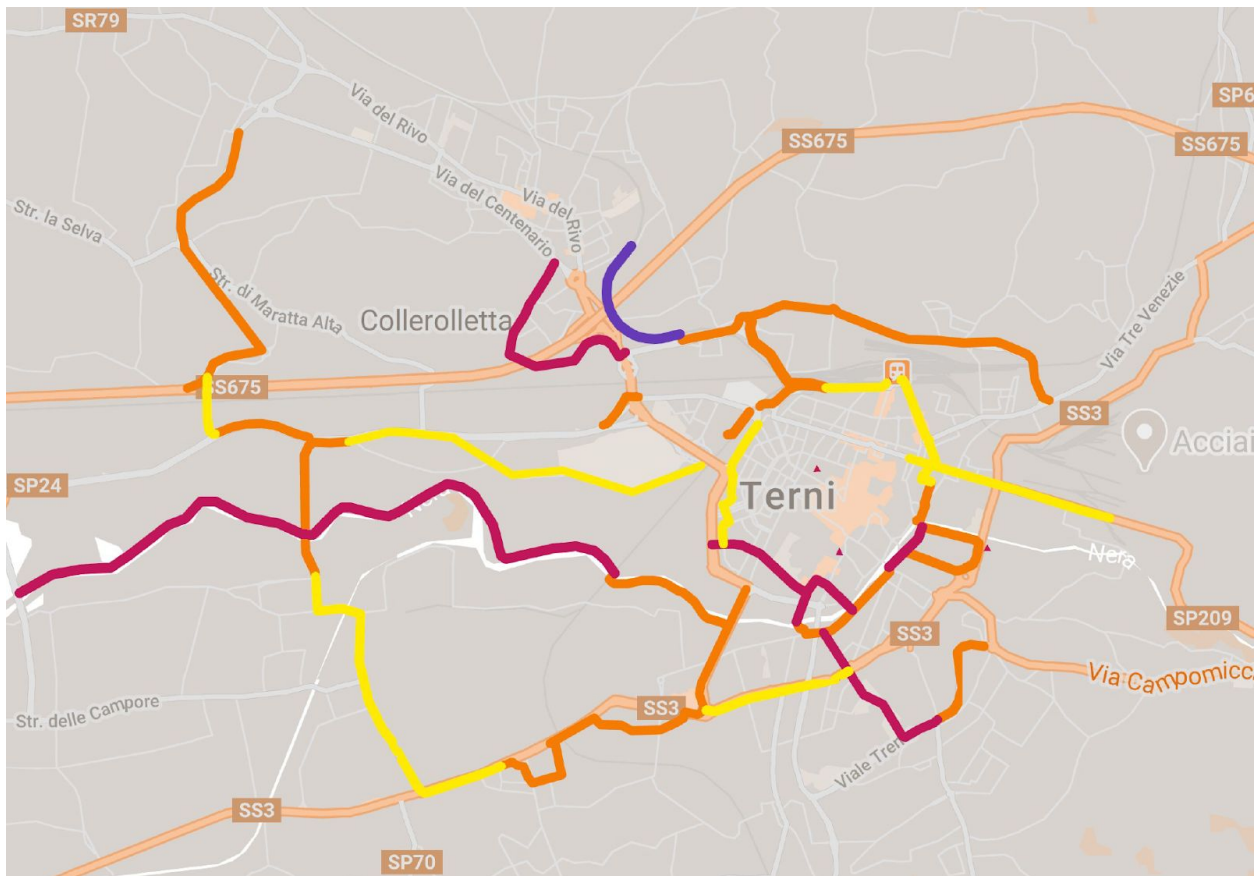
Esempio di CORSIA CICLABILE recentemente realizzata sulla Prenestina, Roma.



Rete ciclabile esistente



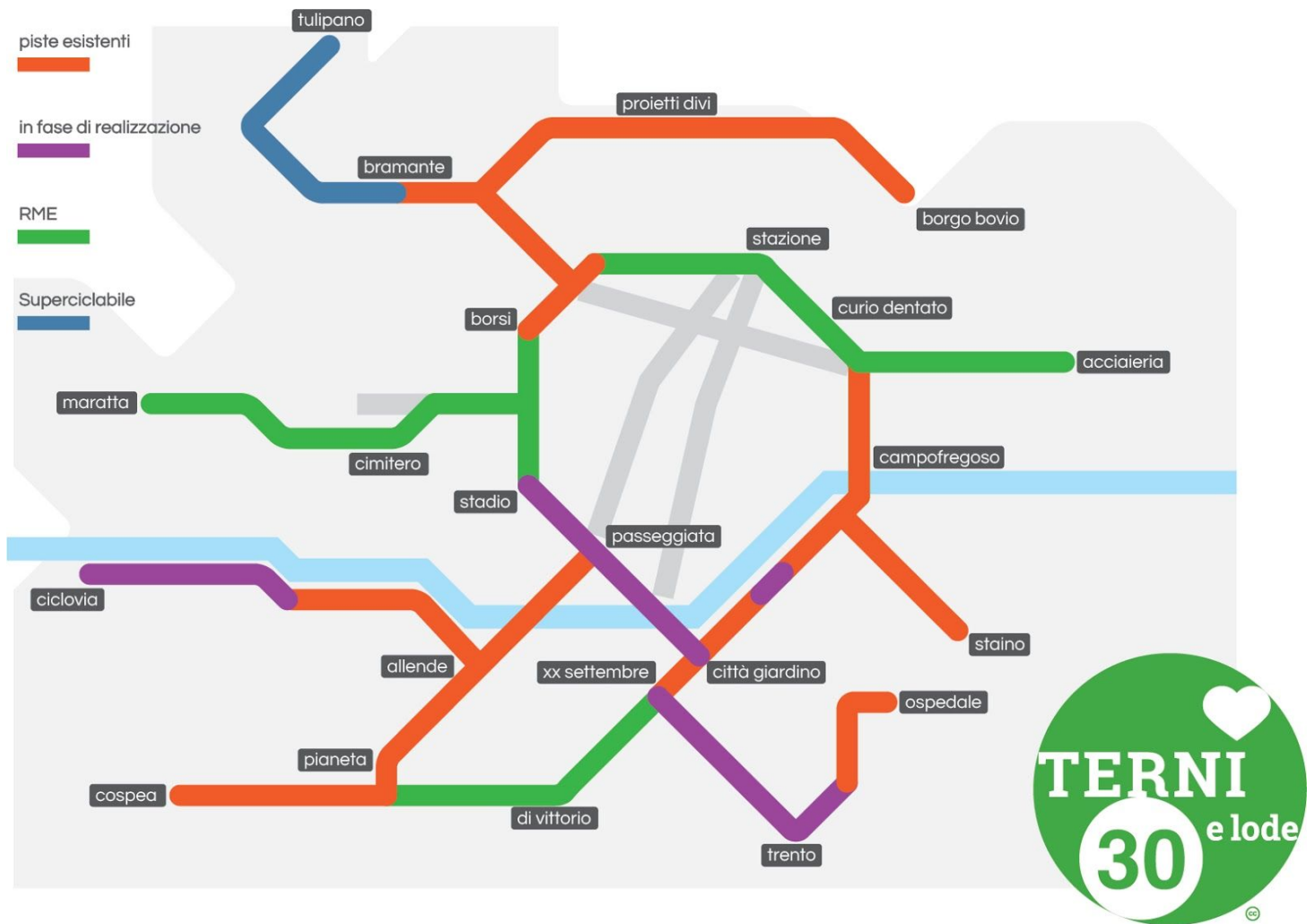
Rete ciclabile in fase di realizzazione



Terni ciclabile con RME di collegamento

Gli assi considerati per la realizzazione della RME a Terni collegano gli spezzoni di ciclabili realizzati o in fase di realizzazione, in modo da **costituire un anello di ciclabilità tutt'intorno al centro e collegare i quartieri residenziali e i poli produttivi ternani** (Maratta e Acciaieria). Sono state prese in considerazione strade molto larghe (Via Curio Dentato, Via Di Vittorio, Via

Benedetto Brin, Via Tito Oro Nobili, Via Borsi ad esempio), dove spesso la corsia di lato viene utilizzata per la sosta selvaggia, oppure dove eliminando una fila di parcheggio si ottiene lo spazio per la ciclabile.



La ciclabilità cittadina, come già successo in altre città, potrebbe essere comunicata come Bicipolitana, con una rete unica di collegamento senza interruzioni, linee di attraversamento e punti di interesse

Qui sotto abbiamo provato a fare una stima dei costi, basandoci sulle valutazioni fatte nel volume “RME-Rete di Mobilità d’emergenza, Piano di Azione per la Mobilità”, redatto da Bikeitalia.it nell’aprile 2020, che immagina questi dispositivi da realizzare:

- cancellazione linea di mezzeria 12 cm. (stimata continua)
- nuove 3 linee 12 cm. (stimate continue)
- 1 pittogramma ogni 10 m.
- 10 cartelli ogni km
- 2 cartelli grandi 70x100 ogni km

Costo interventi: circa 8 euro/m

Costo RME: circa 8.000 euro/km

RME _ Rete di mobilità di emergenza	km	*8000€/km
Via Di Vittorio	1	8000
Piazza Valnerina-Acciaieria	1.3	10400
Via Curio Dentato	0.8	6400
Marattana + Raccordo Gabelletta	2.8	22400
Via Tito Oro Nobili	0.4	3200
Via Borsi-Stadio	0.9	7200
Sabbione	2.3	18400
totale	9.5	76000

Come è evidente, **la realizzazione della RME a Terni sarebbe veloce ed economica**, e modificherebbe in maniera impercettibile la circolazione delle auto.

Inoltre tale rete di percorsi, di carattere transitorio e non temporaneo, potrebbe essere la spina dorsale di un **Biciplan innovativo**, al fine di far percepire ai potenziali utenti la volontà di cambiare sia le abitudini negli spostamenti sia la logistica cittadina.

Si potrebbero ipotizzare anche **percorsi partecipati di cittadinanza attiva per la realizzazione di alcuni tratti**, attraverso laboratori urbani ed incontri dove provare ad adeguare realtà, abitudini, sperimentazioni e comportamenti virtuosi.



Esempio di RME applicata in Via Di Vittorio



Esempio di RME applicata in Via Curio Dentato

SUPERCICLABILE

A Terni parte un tratto ferroviario, oggi abbandonato, che forse i più giovani neanche conoscono... Uno spazio lineare in disuso che dalla stazione di Terni arriva fino a San Sepolcro, in Toscana. Parliamo della ex **FCU - Ferrovia Centrale Umbra** che partendo da Terni attraversa Borgo Rivo, San Gemini, Todi, molti altri paesi e si allunga sino a Perugia per poi terminare - seppur per pochi metri - in terra toscana.

Un percorso suggestivo, che taglia di netto la splendida campagna Umbra e, come un lungo sentiero dalle enormi potenzialità, dimostra il suo forte valore legato ad un eventuale sviluppo del turismo lento regionale, su ferro o - chissà - su due ruote.

Da decenni l'Amministrazione di Terni ha ideato un possibile utilizzo di parte di questo tratto come *metropolitana di superficie*, ovvero come un tratto ferroviario leggero per risolvere il pendolarismo esistente tra il centro e i grandi insediamenti urbani densamente abitati di **Campitelli, Gabetta, Campomaggiore sino alla stazione di Cesi Scalo**.

La visione progettuale che proponiamo analizza un tratto complessivo di 5220 m, ma che nella fase sperimentale **si concentra solo sul primo tratto urbano, quello che con appena 1000 m congiunge Via Bramante con il Tulipano a Borgo Rivo**, bypassando con una dolce e costante pendenza il nodo di Ponte le Cave, una strettoia ormai bisognosa di cura dove ogni giorno passano 20/30.000 persone (e in questo periodo post emergenza, soprattutto a settembre con l'apertura delle scuole, rischiamo di trovare tutti gli orfani del trasporto pubblico bloccati in mega ingorghi dentro le loro auto).

La proposta studiata prevede un **“congelamento funzionale transitorio”**, quindi la realizzazione di un'infrastruttura leggera, sicura, fruibile e poco costosa senza rimuovere o danneggiare la sede ferroviaria attuale. La realizzazione avverrà tramite la stesura di un manto di gomma - riciclata dal recupero di pneumatici - che non copre i binari e che permette comunque il passaggio dei treni (come si possono vedere in alcuni passaggi a livello più recenti): quindi **una riconversione a carattere ecologico tale da permettere un uso ciclopedonale transitorio con caratteristiche di reversibilità!**

L'infrastruttura permetterà di collegare in modo diretto, con un'inclinazione molto ridotta pari al 1,67%, **la stazione di Ponte le Cave - nei pressi del Class Hotel - con la stazione di Cardeto davanti al polo di servizi di Via Bramante**. Da qui, in poco tempo, si può raggiungere infine la stazione o Via Battisti, quindi via Oberdan ed il centro cittadino, attraverso percorsi ciclabili già esistenti. La stazione di Ponte le Cave è facilmente collegabile con percorsi ciclabili alle strade di

Borgo Rivo; inoltre la sede dei binari da quel punto si sdoppia, e quindi si potrebbe ipotizzare il proseguimento di un percorso ciclabile fino a Campitelli/Campomaggiore.

Si andrebbe quindi a riqualificare un'area di margine, donando nuova energia e visibilità al brano urbano di Borgo Rivo e una grande potenzialità e attrattività al centro direttivo/residenziale del Tulipano in procinto di essere riqualificato, accrescendo quindi anche il suo valore immobiliare.

Si creerebbe **un tragitto sicuro, agevole e al tempo stesso attrattivo - e quindi - alternativo** all'utilizzo dell'auto per gli spostamenti dalle aree abitate a nord della Conca.

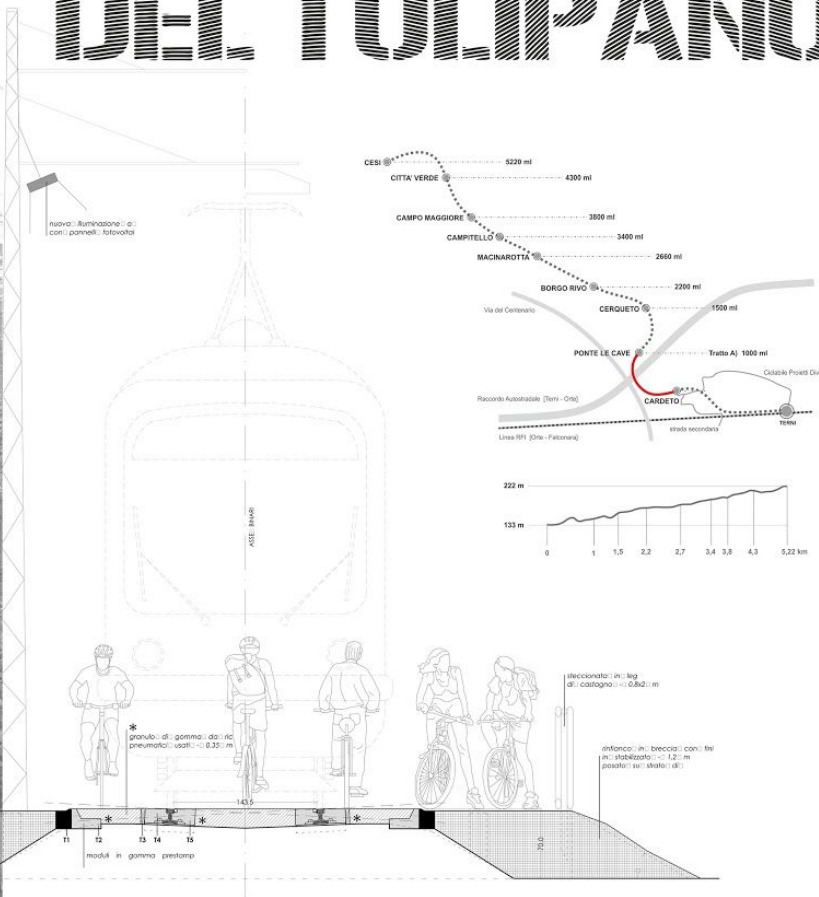
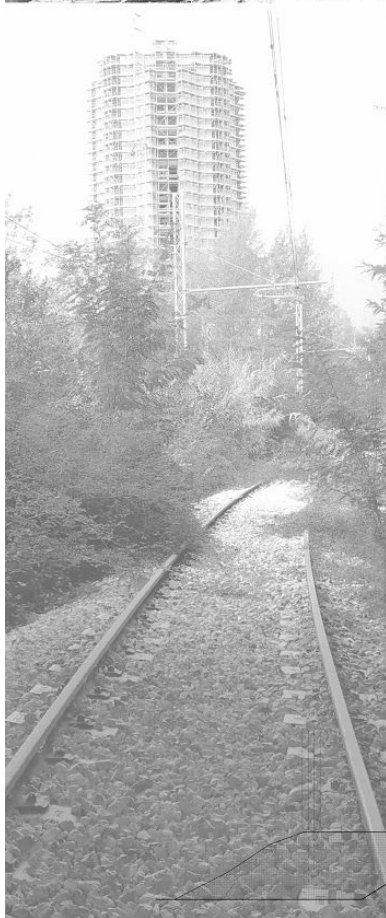
I costi stimati oscillano per questo primo tratto tra 150.000 € e 300.000 €, in base alla tipologia di materiali e tecnologie che si impianteranno, costi per i quali si potrebbero creare sinergie tra pubblico e privato (ad esempio tra l'attuale proprietario del Complesso "Il Tulipano", aziende e imprenditori del settore, RFI, ASM, Umbria Mobilità, Comune, Provincia e Regione).

Attualmente si spendono risorse pubbliche anche solo per svolgere la manutenzione obbligatoria ai binari e agli apparati tecnici presenti; inoltre il tratto completo, se riqualificato e veicolato come **"la Superciclabile del Tulipano"**, che potrebbe rappresentare anche un brand di marketing di rigenerazione urbana, per una città che torna a sperimentare i suoi spazi e la sua mobilità, una Terni nuova e coraggiosa, che offre bellezza urbana e infrastrutture sostenibili ai suoi abitanti.

L'idea è quindi di partire con il primo tratto sperimentale da Via Bramante al Tulipano, anche per attivare un'economia più sostenibile sull'immediato, e successivamente si potrebbe arrivare fino alla stazione di Cesi scalo, per generare una vera svolta nella mobilità urbana del quartiere più popoloso della città.



SUPERCICLABILE DEL TULIPANO



COMUNICAZIONE

Per capire l'importanza della comunicazione in questo processo, in questo capitolo si prendono in prestito ampi spunti dalla pubblicazione “*Manuale di Comunicazione della Nuova Mobilità Urbana*”, redatto da Bikenomist e Bikeitalia.it, a cura di Paolo Pinzuti.

La comunicazione “diventa tanto più necessaria quanto più gli interventi che ci si propone di attuare avranno l’obiettivo di modificare le abitudini di mobilità dei cittadini: *modificare le abitudini richiede argomentazioni chiare e inequivocabili, motivazioni sufficientemente solide e una road map affidabile per l’attuazione del cambiamento. Per sua natura, la promozione della moderazione del traffico si pone l’obiettivo di cambiare le abitudini di mobilità dei cittadini che saranno chiamati ad abbandonare l’uso dell’automobile e di altri veicoli a motore, a favore della bicicletta...*

*...La prima cosa che la pubblica amministrazione dovrà fare sarà quindi spiegare in modo rapido ed efficace perché si impiegano fondi pubblici per operare questo cambiamento: **qual è il fine ultimo che si vuole raggiungere?...***

*...Nonostante questa inclinazione innata e irrefrenabile dell’uomo nei confronti della comunicazione, nell’ambito degli uffici preposti alla pianificazione della mobilità **si tende in qualche modo a credere che l’infrastruttura basti a sé stessa per stimolare l’adozione di comportamenti virtuosi da parte dei cittadini...***

*...Il risultato è che nuove infrastrutture ciclabili o interventi di modifica della viabilità vengono realizzati senza che il cittadino venga opportunamente informato delle modifiche messe in atto e **demandando all’installazione di segnaletica verticale o orizzontale la funzione di spiegare al cittadino** come si usa un determinato tratto di strada, dove porta e perchè utilizzare un mezzo di trasporto invece che un altro...*

*...L’unica soluzione è, quindi, **affiancare all’infrastruttura una massiccia attività di comunicazione** per spiegare ai cittadini come comportarsi di fronte al nuovo sistema operativo di mobilità della città, illustrandone le caratteristiche e le differenze rispetto alla release precedente.”*

Terni30elode è un progetto che ha come obiettivo il cambiamento delle abitudini dei cittadini, sia nell’ incentivare la mobilità sostenibile, sia nel responsabilizzare gli automobilisti: la comunicazione è quindi un punto importante del programma, proprio per i motivi sopra esposti, ed il caso recente delle polemiche susseguitesesi alla realizzazione della ciclabile del Lungonera ne sono un valido esempio.

Un adeguato piano di comunicazione è quindi fondamentale per **non far calare il progetto dall'alto ma permettere ai cittadini di comprenderlo, farlo proprio e infine difenderlo**. Numerosi sono gli esempi di buona comunicazione avvenuti in altre città, e alcuni stanno uscendo proprio in questi giorni per promuovere il cambiamento in questa fase di emergenza.

A lato, campagna per la promozione della ciclabilità a Bologna ad opera della Consulta Comunale della Bicicletta

Per il progetto **Terni30elode** abbiamo pensato che la comunicazione dovrà usufruire di una gamma di strumenti in modo da arrivare al pubblico più vasto possibile. Questa è una lista non esaustiva:

- **Logo:** per la campagna abbiamo realizzato un logo ben riconoscibile in modo da ricondurre immediatamente l'immagine al suo messaggio fortemente positivo.
- **Segnaletica personalizzata:** oltre alla classica segnaletica orizzontale e verticale prevista dal Codice della Strada, andrebbe pensata una segnaletica "creativa" in modo da veicolare i messaggi non come divieti e limiti ma come responsabilizzazione dell'individuo e partecipazione ad un processo collettivo.
- **Cartelloni pubblicitari:** una comunicazione fatta per immagini e messaggi che renda ben visibile la campagna negli spazi cittadini.
- **Sito dedicato:** un sito dove si possano trovare informazioni, dati aggiornati, news, stati di avanzamento, nel principio della trasparenza e dell'aggiornamento continuo.
- **Social:** una campagna di comunicazione al giorno d'oggi non può prescindere dalla presenza sui social più utilizzati, in modo anche da essere aperti al dibattito pubblico cittadino.
- **Realizzazione progetti bando C.A.R.E.S.,** Cittadini Attivi per la Rigenerazione Ecologica e Sociale: FIAB, LAB.BICICLARIO e MAT, hanno vinto due bandi per progetti di volontariato attivo e sociale. Il primo sul *Bike to School*, con formazione e ciclolaboratori a scuola e l'attivazione di un bicibus - grazie a gruppi guidati e coordinati - per recarsi a scuola in bici. Il secondo progetto su *Biciplan partecipato*, un progetto di comunicazione e formazione tramite appuntamenti in città sulla ciclabilità. Entrambi i progetti rientreranno coerentemente nella realizzazione del progetto Terni30elode.



La nostra proposta **Terni30elode** si basa quindi su **tre punti** principali:

- **Riduzione della velocità e strade condivise**
- **REM (Rete di Mobilità di Emergenza) e Superciclabile**
- **Comunicazione**

Questo progetto nasce dall'entusiasmo che suscitano temi come l'attenzione all'ambiente, la ricerca del benessere, la passione per la bici, la rigenerazione della città, l'amore per il territorio.

Il lavoro rispecchia quello svolto in co-partecipazione col Comune alla recente approvazione del PUMS, Piano Urbano di Mobilità Sostenibile, che ha adottato, nella propria visione programmatica della città, molte delle istanze qui riproposte.

Nessuno però pensava in quel momento di dover affrontare un'emergenza post-pandemia...

Ora sono cambiate le priorità, non possiamo aspettare dieci anni ed il tempo delle decisioni è diventato urgente: c'è la problematica del traffico e del rientro a scuola dei ragazzi, ma c'è anche l'opportunità dei cambiamenti al codice della strada, degli incentivi alla mobilità alternativa, e anche di una cittadinanza ricettiva alla proposta di cambiamento.

Aiutaci a diffondere e realizzare la nostra idea di città: c'è il bisogno dell'aiuto e del supporto di tutti!

Grazie!



MAT - Mobilità Attiva Terni
FIAB Terni
LAB.BICICLARIO

Hanno collaborato alla redazione del progetto Terni30elode:

Marco Angeletti, Alessandro Capati, Andrea Cottini, Pier Francesco Duranti, Leonardo Fiocchetti, Renato Minei, Carlo Santulli, Serenella Bartolomei, Giovanni Ceccotti, Fabrizia Geremei, Elena Ninu.

Illustrazione in copertina di *Emanuele Serra*