

**UNA PROVINCIA
A MISURA DI BICICLETTA**
Scenari di mobilità sostenibile, socialità e turismo

Venerdì
5 Febbraio 2010
ore 9.30

Villa Cordellina Lombardi
Montebelluna Maggiore (VI)

PROVINCIA
DI VIGENZA
Assessorato alla Viabilità

in collaborazione con
FAB
Francesco Ambrogi

NET MOBILITY
Ing. Francesco Seneci
www.netmobility.it

Il piano della mobilità ciclabile territoriale



Il progetto BiciPlan Martesana

Durata
gennaio - dicembre 2006

Comuni coinvolti
Melzo (Capofila), Bellinzago Lombardo, Russero, Cassano
d'Adda, Cassina de' Pecchi, Cesate, Gorgonzola, Inzago,
Liscate, Pozzolo Martesana, Settala, Trucuzzano, Vignate.

Finanziamento
MIRICI Provincia di Milano + Comuni + CEM Ambiente

Gruppo di lavoro
Oloinstytut Suedtroj/Alto Adige, Netmobility Srl, Istituto
Ecopolis

Obiettivi

- Promuovere forme attive di cooperazione istituzionale
- Pianificare e programmare una rete ciclabile sovracomunale per il territorio della Martesana
- Redigere un piano della comunicazione coordinata

Struttura del progetto

- Fase I: Analisi territoriale, della domanda, e prime indicazioni di necessità di collegamento
- Fase II: Definizione della rete ciclabile e redazione di un abaco progettuale condiviso
- Fase III: Schede Percorsi di Progetto e proiezioni dell'Identità Visuale Bici Martesana (immagine coordinata, sistema di segnaletica verticale, informazione e marketing)

GLI OBIETTIVI DEL PROGETTO:

1. Pianificare e programmare una rete ciclabile sovracomunale e i servizi correlati
1. Promuovere forme attive di cooperazione istituzionale
1. Comunicare, formare e informare

Il target:

Mobilità ciclabile sistemática
Mobilità ciclabile turistica e del tempo libero



Linee guida strategiche

Porsi un Obiettivo

Aumentare mobilità ciclabile del 5% in 5 anni

Aumentare la fruizione ciclistica dei fiumi

.....

Costruire una strategia condivisa

- Realizzare una concreta offerta di ciclabilità
- Considerare l'infrastruttura ciclabile con un sistema di trasporto
- La sicurezza stradale come prerequisito della mobilità sostenibile
- L'Ufficio Biciclette, una "cabina di regia" per le iniziative di promozione
- Il marketing della bici
- Promozione di manifestazioni pubbliche ed educative in collaborazione con associazioni
-



I passi da fare

Analisi del territorio

Analisi dell'offerta e della domanda di mobilità

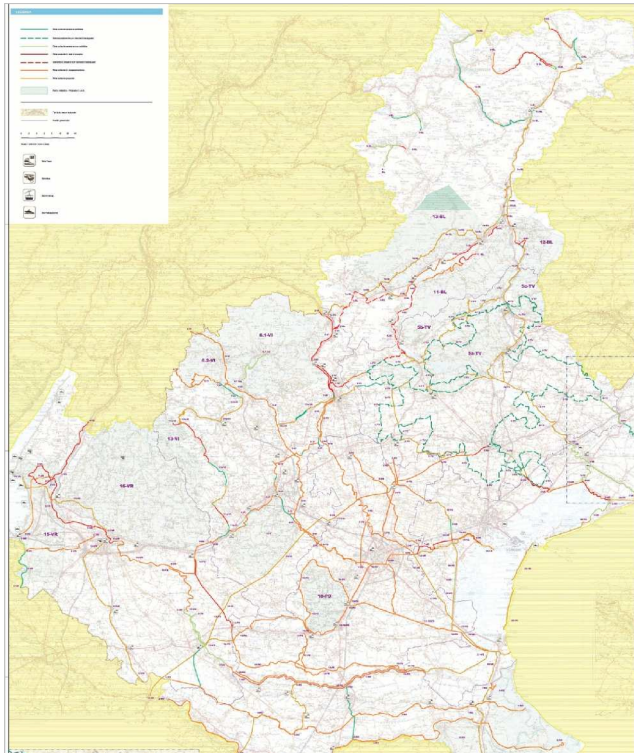
Analisi dell'offerta e della domanda di mobilità ciclabile

Pianificare la rete di progetto

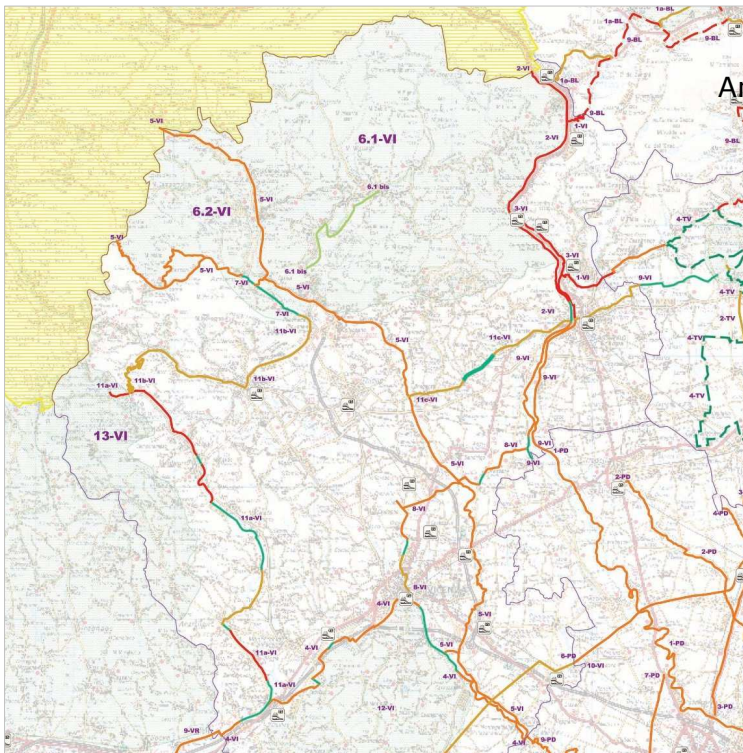
Partecipare e condividere la pianificazione

Analisi di fattibilità della rete di progetto

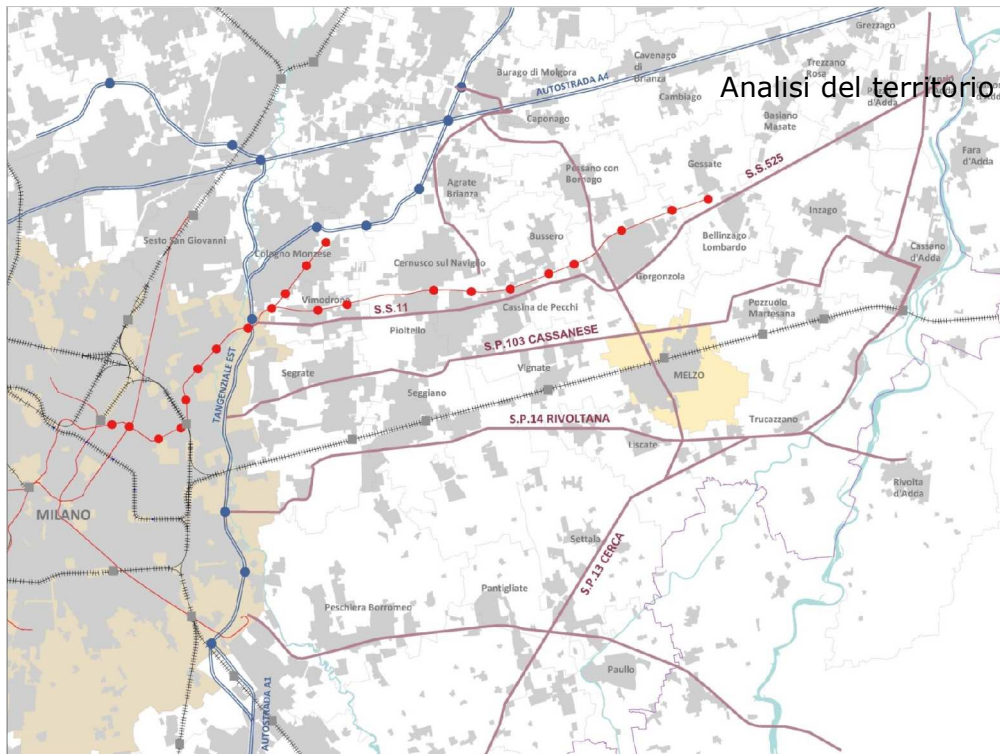
Matrice delle priorità



Analisi del territorio



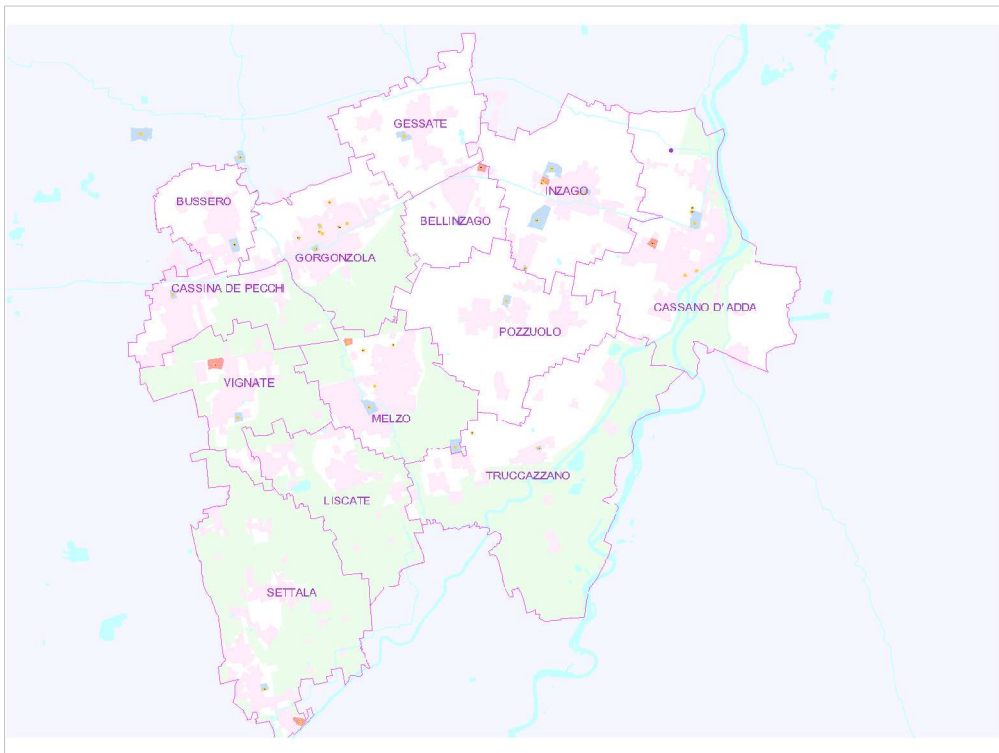
Analisi del territorio

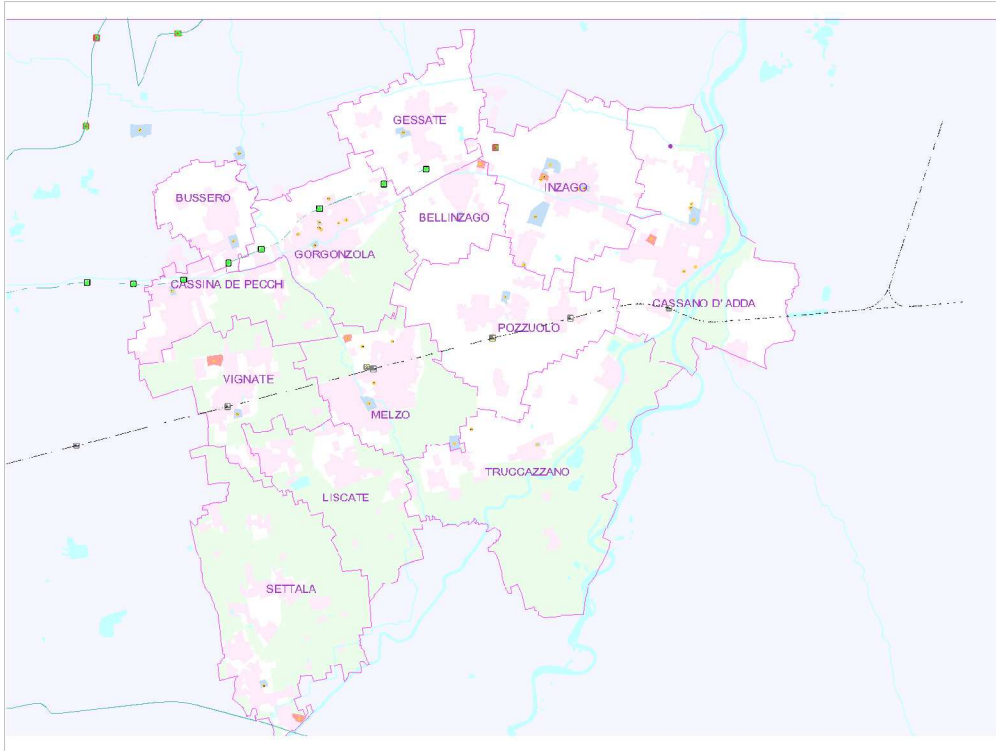


Analisi del territorio

1. Valutare un sistema complesso ed eterogeneo macroarea -> realtà locale
1. Struttura dei sistema dei trasporti
1. Analisi dell'offerta per la mobilità lenta
1. Sottoaree omogenee per caratteristiche, analizzate coi **tematismi**
 - i centri abitati
 - le aree industriali
 - i parchi e i corsi d'acqua
 - i poli attrattori sovracomunali e comunali
 - il sistema viario
 - il trasporto collettivo

I tematismi di un BiciPlan intercomunale sono diversi da quelli di un Biciplan





Analisi della domanda

Dati pendolarismo ISTAT 2001

Database Regionale | Provinciale | Comunali

nn spostamenti pendolari

movimenti turistici

durata/distanza spostamenti

scelta del mezzo per tutti gli spostamenti

% spostamenti in auto con distanza inferiore ai 3 Km



Analisi dell'offerta ciclabile

Analisi dei percorsi ciclabili esistenti per spostamenti sistemati

Analisi dei percorsi utilizzati lungo strade vicinali o campestri

Analisi dei percorsi pianificati o programmati

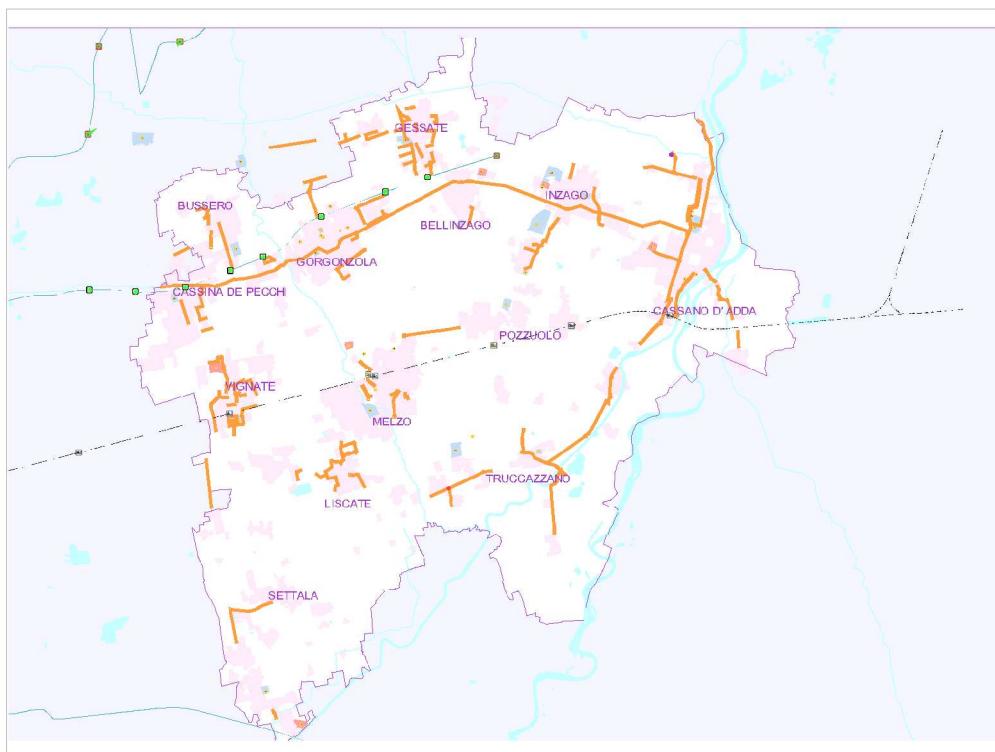
Sul territorio convivono aree urbane, zone produttive e spazi ambientali → gli assi principali della rete sono **multifunzionali**

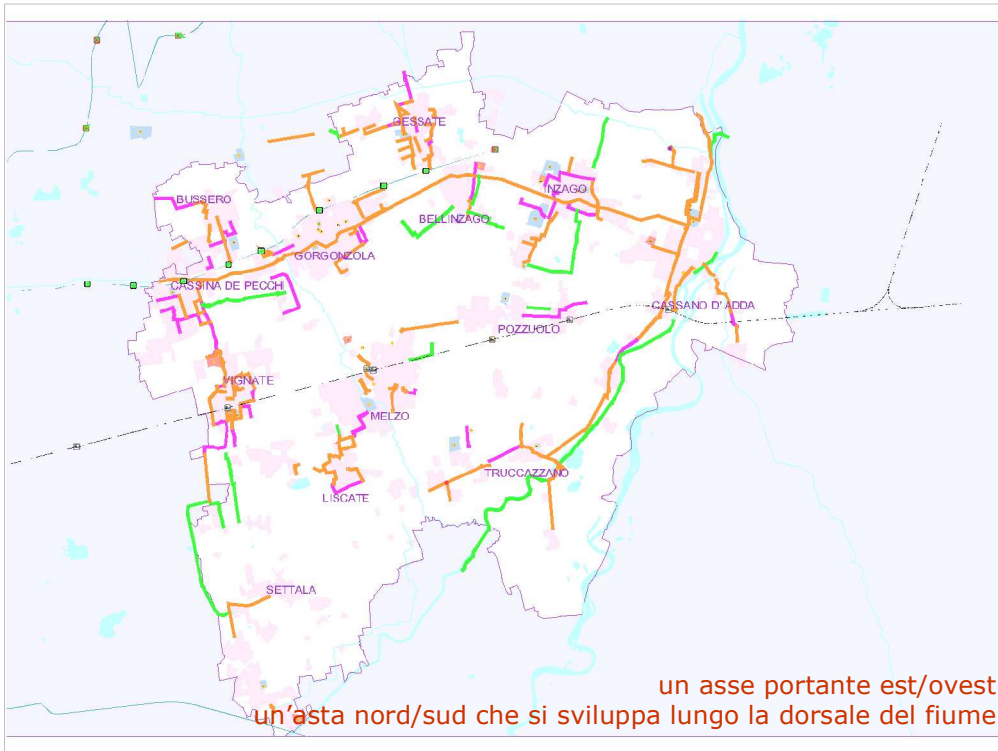
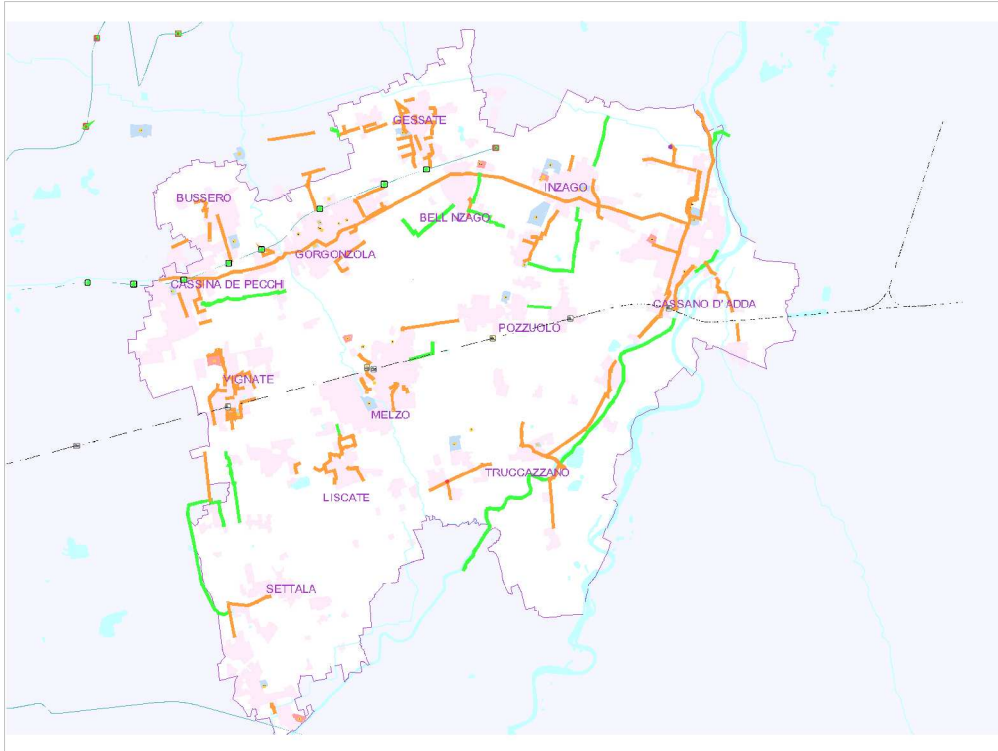
Funzione portante e di supporto per gli altri percorsi

Funzione di accesso ai servizi

Funzione di servizio per spostamenti sistemati

Funzione ricreativa / ambientale





La rete di progetto

Identificazione tipologie

in sede propria lato strada,

sono quelle piste che richiedono la definizione di un proprio ambito indipendente esterno alla carreggiata e da essa separato.

in sede propria indipendente,

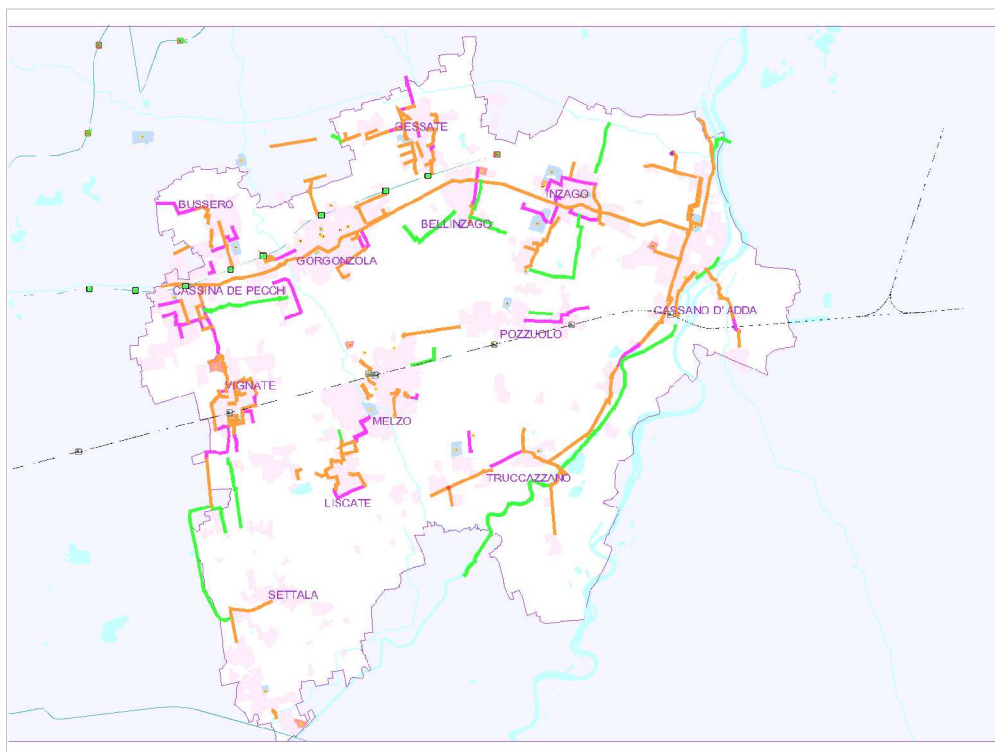
sono percorsi, spesso promiscui con i pedoni, in ambito esterni alla viabilità ordinaria, realizzati in bitumato oppure in macadam o in calcestre a seconda delle situazioni.

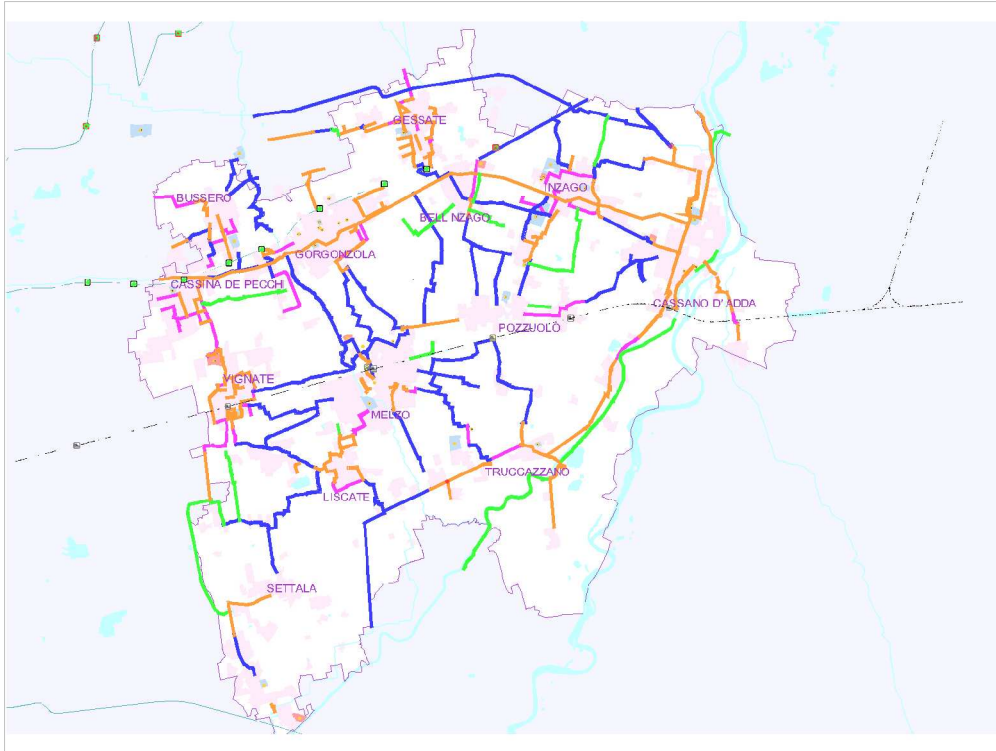
su campestri esistenti,

previo intervento di miglioramento fondo.

percorsi in ambito urbano, sono piste ciclabili la cui definizione richiede particolare cura in quanto interferisce in modo significativo con gli ambiti urbanizzati, e non sempre all'attuale livello di pianificazione è stato possibile introdurre una soluzione univoca per l'inserimento della pista.

i percorsi promiscui con autoveicoli sono invece quei percorsi (spesso di collegamento) realizzati su strade a basso traffico, in cui le biciclette possono muoversi in promiscuo con i veicoli motorizzati, in cui sono comunque necessari interventi per migliorare la sicurezza (in particolare interventi di moderazione della velocità e segnaletica orizzontale e verticale adeguata).





Partecipare il processo di piano

Con la partecipazione al piano/progetto si attuano principi di giustizia ed equità sociale attraverso idee individuali e collettive per la creazione di ambienti e spazi che hanno saputo esprimere la cultura locale in tutti i suoi molteplici aspetti.

Gli abitanti non sono più soggetti passivi sui quali "calare" un progetto ma diventano soggetti attivi nella progettazione grazie alla loro conoscenza specifica dei luoghi e dei problemi, dando un contributo sostanziale alla progettazione.

Il coinvolgimento delle scuole ha un'importanza essenziale, sia come modo per incontrare l'universo dei desideri e dei bisogni dei bambini e dei ragazzi, sia come mezzo efficace per arrivare alle famiglie.



Partecipare il processo di piano

In un contesto articolato e complesso, la partecipazione degli attori locali va organizzata secondo metodologie capaci da una parte di sensibilizzare e attivare le comunità locali ad un confronto attivo sui temi della mobilità ciclabile dall'altra, di stimolare gli stakeholder alla partecipazione diretta nei tavoli di coprogettazione.

Gli strumenti e il percorso

- Selezione e mappatura dei principali portatori di interesse locali
- Presentazioni pubbliche di avvio del piano/progetto
- Forum della Bicicletta come laboratorio di co-progettazione delle comunità locali.
- Predisposizione di un punto di ascolto presso il proprio comune
- Predisposizione di un questionario
- Presentazioni locali del piano
- Tavoli di lavoro tematici, rivolti agli attori locali

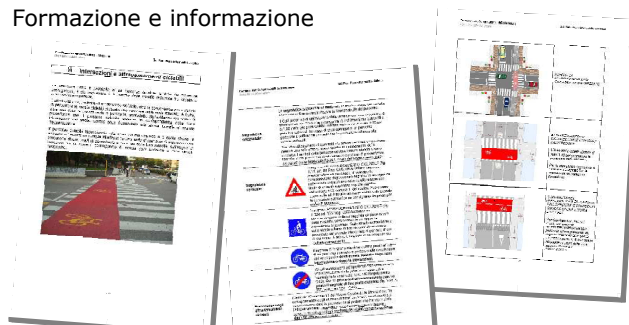


Partecipare il processo di piano

Con gli uffici tecnici comunali e con i professionisti locali è importante promuovere una condivisione delle soluzioni tecniche da adottare al fine di promuovere una "produzione" omogenea di interventi.

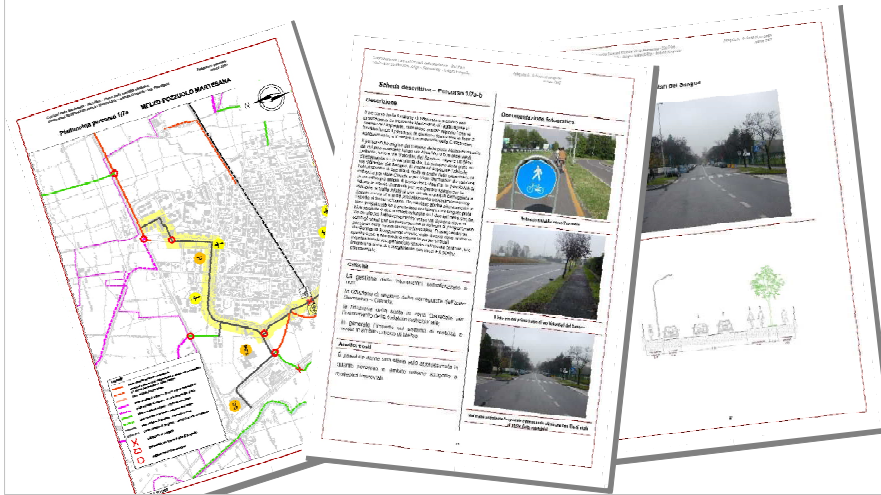
Gli strumenti e il percorso

- Realizzazione di un abaco di interventi tipo condiviso
- Formazione e informazione



Analisi di fattibilità della rete di progetto

- Verifica della fattibilità dei percorsi
- Analisi dei costi di massima



		pista ciclabile di progetto in sede propria lato strada (km)	pista ciclabile di progetto in sede propria indipendente (km)	pista ciclabile di progetto miglioramento fondo (km)	pista ciclabile di progetto in sede propria (km)
1	MELZO-VIGNATE	1/2a	0,9	2,1	
2	MELZO-VIGNATE	1/2b		2,5	
3	MELZO-BELLINZAGO	1/5	0,9	2,9	
4	MELZO-POZZUOLO	1/7a			
5	MELZO-POZZUOLO	1/7b			
6	MELZO-POZZUOLO	1/7c		1,6	
7	MELZO-POZZUOLO	1/7d	0,4	1,6	
8	MELZO-TRUCAZZANO	1/9a	0,8	1,9	
9	MELZO-TRUCAZZANO	1/9b		1,7	
10	MELZO-LISCATE	1/10		1	
11	MELZO-GORGONZOLA	1/12	2,2	0,06	
12	VIGNATE-LISCATE	2/10	0,9		
13	VIGNATE-SETTALA	2/11a			
14	VIGNATE-SETTALA	2/11b	1,8		
15	VIGNATE-SETTALA	2/11c			
16	CASSINA-BUSSERO	3/4	0,1		
17	CASSINA-GORGONZOLA	3/12		1,6	
18	BUSSERO-CERNUSCO	4/13	0,6		
19	BUSSERO-PESSANO	4/16a		0,5	0,6
20	BUSSERO-PESSANO	4/16b	0,8		
21	BELLINZAGO-INZAGO	5/6a		1,5	
22	BELLINZAGO-INZAGO	5/6b		1	
23	BELLINZAGO-POZZUOLO	5/7	2		
24	BELLINZAGO-GESSATE	5/14a			
25	BELLINZAGO-GESSATE	5/14b	0,7	0,4	
26	INZAGO-POZZUOLO	6/7a	0,9		
27	INZAGO-POZZUOLO	6/7b		1,3	
28	INZAGO-POZZUOLO	6/7c		0,8	
29	INZAGO-CASSANO	6/8a	0,3	1,2	
30	INZAGO-CASSANO	6/8b	1,6		
31	INZAGO-CASSANO	6/8c		0,2	
32	INZAGO-POZZO	6/15		0,4	
33	POZZUOLO-CASSANO	7/8		3,1	
34	POZZUOLO-TRUCAZZANO	7/9	1,6	0,5	
35	CASSANO-POZZO	8/15a	1,2		
36	CASSANO-POZZO	8/15b		2,4	
37	TRUCAZZANO-LISCATE	9/10a		1	
38	TRUCAZZANO-LISCATE	9/10b	1,2	0,5	
39	LISCATE-SETTALA	10/11		1,1	0,5
40	GESSATE-PESSANO	14/16a	0,2		
41	GESSATE-PESSANO	14/16b	0,4		
	TOTALE	16,5	9,16	28,9	

Come decidere le priorità?

La rete di progetto

Strumento di valutazione per la definizione delle priorità d'intervento

	PESO
Collegamento intermodale	20
Collegamento aree servizi pubblici e zone commerciali	15
Superamento barriere	15
Collegamento aree sportive	10
Collegamento alle aree ricreative dei parchi e dei corsi d'acqua	10
Collegamento aree produttive	6
Connessione tra più elementi urbani e/o ambientali	3
Coerenza con gli strumenti e/o programmi degli enti sovralocali (MIBICI)	3
Sinergie con la rete esistente (lunghezza percorsi)	3
Titolarietà dei Terreni	3
Co-finanziamento	2

La rete di progetto

Documento Convegno Qualità della Mobilità - BUI Plan
 Osservatorio Suddestro Adige - Accessibility - Italia Europa
 Progetto della Rete - Relazione marzo 2007

Tabella 8 - Tabella delle priorità dei percorsi

	Collegamento intermodale	Collegamento aree produttive	Collegamento aree servizi pubblici e zone commerciali	Collegamento alle aree sportive	Collegamento alle aree ricreative dei parchi e dei corsi d'acqua	Sinergie con la rete esistente (lunghezza percorsi)	Coerenza con gli strumenti e/o programmi degli enti sovralocali (MIBICI)	Superamento barriere (RISOLUZIONE PUNTI CRITICI MOBILITÀ)	Connessione tra più elementi urbani e/o ambientali	Titolarietà dei Terreni	Co-finanziamento	TOTALE
MELZO-VIGNATE	1/2a	2	0	1	0	0	2	0	0			29
MELZO-VIGNATE	1/2b	0	2	0	0	0	2	0	1			28
MELZO-BELLINZAGO	1/5	1	0	1	0	2	3	0	1			74
MELZO-POZZUOLO	1/7a	2	0	2	0	0	1	0	1			79
MELZO-POZZUOLO	1/7b	0	1	2	0	0	0	0	1			39
MELZO-POZZUOLO	1/7c	0	0	0	0	0	0	0	0			0
MELZO-POZZUOLO	1/7d	2	0	0	0	0	0	0	0			40
MELZO-TRUCAZZANO	1/9a	0	1	0	2	0	3	1	0			38
MELZO-TRUCAZZANO	1/9b	0	2	1	0	0	0	0	0			31
MELZO-LISCATE	1/10	0	2	0	0	0	0	0	0			12
MELZO-ORSONOZZOLA	1/12	2	0	1	0	0	3	1	2			47
VIGNATE-LISCATE	2/10	0	2	0	0	0	3	1	2			24
VIGNATE-SETTALA	2/11a-b	0	1	0	0	1	3	1	2			28
VIGNATE-SETTALA	2/11c	0	2	1	0	0	2	1	1			38
CASSINA-BUSSERO	3/4	0	0	0	1	0	0	0	0			10
CASSINA-ORSONOZZOLA	3/12	2	0	0	1	0	0	2	0			56
BUSSERO-CERNUSCO	4/13	1	0	0	0	0	0	1	0			23
BUSSERO-PRESSANO	4/16a	0	0	0	2	0	0	1	0			33
BUSSERO-PRESSANO	4/16b	0	0	0	0	0	0	1	0			3
BELLINZAGO-INGAGO	5/9a	1	0	1	2	0	2	1	0			44
BELLINZAGO-INGAGO	5/9b	1	0	1	0	0	0	0	0			35
BELLINZAGO-POZZUOLO	5/7	1	0	1	0	0	3	1	1			47
BELLINZAGO-SESSATE	5/14a	1	0	2	0	0	1	1	0			56
BELLINZAGO-SESSATE	5/14b	3	0	0	0	0	3	1	2			72
INGAGO-POZZUOLO	6/7a	1	2	0	1	0	3	1	2			54
INGAGO-POZZUOLO	6/7b	1	0	0	0	0	0	0	2			20
INGAGO-POZZUOLO	6/7c	1	0	0	2	0	2	0	0			46
INGAGO-CASSANO	6/9a	0	0	0	0	1	2	0	0			16
INGAGO-CASSANO	6/9b	0	2	2	0	0	2	1	2			51
INGAGO-CASSANO	6/9c	0	0	0	0	1	1	0	0			16
INGAGO-POZZO	6/15	0	0	0	2	0	0	0	0			20
POZZUOLO-CASSANO	7/8	1	2	0	0	0	1	0	0			41
POZZUOLO-TRUCAZZANO	7/9	2	0	0	0	1	2	0	0			56
CASSANO-POZZO	8/15a	0	0	0	1	1	1	2	0			29
CASSANO-POZZO	8/15b	0	0	0	1	0	2	1	1			26
TRUCAZZANO-LISCATE	9/10a	0	0	0	0	1	1	0	2			13
TRUCAZZANO-LISCATE	9/10b	0	1	0	0	2	1	0	1			29
LISCATE-SETTALA	10/11	0,5	0	0	0	0	2	1	0			19
SESSATE-PRESSANO	14/16a	1	2	0	1	0	2	1	0			31
SESSATE-PRESSANO	14/16b	1	1	2	0	1	0	1	0			51

La rete di progetto

Coordinamento Comuni Ciclabili della Brianza - E50 Plan
 Dimensioni Qualitative AzP - Identità - Immobilità - Volume Design
 Progetto della Rete - Identità
 marzo 2017

Tabella 7 - Analisi rete di progetto

		pista ciclabile di progetto in sede propria lato strada (km)		pista ciclabile di progetto in sede propria indipendente (km)		pista ciclabile di progetto miglioramento fondo (km)		pista ciclabile di progetto intervento urbano (km)		pista ciclabile di progetto promossa con altre voci (km)		sottopasso di progetto	passerella ciclo-piede di progetto	miglioramento intersezione	lunghezza totale (km)	Costo base d'asta	Costo totale
1	MELZO-VIGNATE	1/2a										1			3,0	€ 220.000,00	€ 1.228.000,00
2	MELZO-VIGNATE	1/2b				2,5							1		2,5	€ 457.000,00	€ 710.000,00
3	MELZO-BELLINZAGO	1/5		0,9		2,5							1		3,5	€ 344.000,00	€ 1.272.000,00
4	MELZO-POZZUOLO	1/7a				2,2		2,2			1				2,2	€ 174.000,00	€ 570.000,00
5	MELZO-POZZUOLO	1/7b				1,6		0,7					1		0,7	€ 147.000,00	€ 285.000,00
6	MELZO-POZZUOLO	1/7c				1,6							1		1,6	€ 124.000,00	€ 462.000,00
7	MELZO-POZZUOLO	1/7d		0,4		1,6									2,0	€ 428.000,00	€ 548.000,00
8	MELZO-TRICAZZANO	1/9a		0,8		1,9									2,7	€ 158.000,00	€ 588.000,00
9	MELZO-TRICAZZANO	1/9b				1,7								2	1,7	€ 120.000,00	€ 494.000,00
10	MELZO-LISCATE	1/10				1			0,7						1,7	€ 150.000,00	€ 420.000,00
11	MELZO-GORGONZOLA	1/12	2,2		0,06										2,2	€ 590.000,00	€ 1.418.000,00
12	VIGNATE-LISCATE	2/10	0,9						1,2		1				2,1	€ 400.000,00	€ 560.000,00
13	VIGNATE-SETTALA	2/11a									1				0,9	€ 120.000,00	€ 380.000,00
14	VIGNATE-SETTALA	2/11b	1,8						0,7						1	€ 707.000,00	€ 1.230.000,00
15	VIGNATE-SETTALA	2/11c						1,2							1,2	€ 240.000,00	€ 420.000,00
16	CASSINA-BUSSERO	3/4	0,1					0,2	0,1						0,4	€ 30.000,00	€ 150.000,00
17	CASSINA-GORGONZOLA	3/12				1,6									1,6	€ 288.000,00	€ 448.000,00
18	BUSSERO-PESSIANO	4/13	0,6		0,5									1	0,6	€ 217.000,00	€ 370.000,00
19	BUSSERO-PESSIANO	4/16a				0,6									1,1	€ 283.000,00	€ 418.000,00
20	BUSSERO-PESSIANO	4/16b	0,8		0,5									1	0,8	€ 356.000,00	€ 524.000,00
21	BELLINZAGO-INZAGO	5/6a				1,5			0,6						2,0	€ 356.000,00	€ 574.000,00
22	BELLINZAGO-INZAGO	5/6b				1									1,0	€ 180.000,00	€ 280.000,00
23	BELLINZAGO-POZZUOLO	5/7	2					0,8							2,0	€ 800.000,00	€ 1.200.000,00
24	BELLINZAGO-DESSATE	5/14a						0,4						1	0,8	€ 147.000,00	€ 290.000,00
25	BELLINZAGO-DESSATE	5/14b	0,7		0,4										1,5	€ 500.000,00	€ 760.000,00
26	INZAGO-POZZUOLO	6/7a	0,9												0,9	€ 360.000,00	€ 540.000,00
27	INZAGO-POZZUOLO	6/7b				1,3									1	€ 241.000,00	€ 374.000,00
28	INZAGO-POZZUOLO	6/7c				0,8			0,6						1,4	€ 204.000,00	€ 344.000,00
29	INZAGO-CASSANO	6/8	0,3			1,2									1,5	€ 316.000,00	€ 510.000,00
30	INZAGO-CASSANO	6/8b	1,6												1,6	€ 440.000,00	€ 560.000,00
31	INZAGO-CASSANO	6/8c		0,2				0,1	0,1						0,4	€ 100.000,00	€ 155.000,00
32	INZAGO-POZZO	6/10				0,4			1,1						1,4	€ 182.000,00	€ 332.000,00
33	POZZUOLO-CASSANO	7/8				0,1			0,6						0,7	€ 100.000,00	€ 168.000,00
34	POZZUOLO-TRICAZZANO	7/9	1,6		0,5				0,6						2,7	€ 275.000,00	€ 1.330.000,00
35	CASSANO-POZZO	8/10a	1,2												1,1	€ 480.000,00	€ 720.000,00
36	CASSANO-POZZO	8/10b			2,4									2	2,4	€ 854.000,00	€ 1.230.000,00
37	TRICAZZANO-LISCATE	9/10a				1			0,1						1,1	€ 284.000,00	€ 520.000,00
38	TRICAZZANO-LISCATE	9/10b	1,2			0,6			2,3						4,0	€ 800.000,00	€ 1.320.000,00
39	LISCATE-SETTALA	10/11			1,1	0,5			0,7						2,3	€ 145.000,00	€ 300.000,00
40	DESSATE-PESSIANO	14/15a	0,2												0,2	€ 80.000,00	€ 120.000,00
41	DESSATE-PESSIANO	14/15b	0,4												0,4	€ 160.000,00	€ 240.000,00
	TOTALE		16,9		8,16		28,8		5,6	8,7		4	6	17	67,8	€ 17.445.000,00	€ 26.568.000,00



Identità del sistema mobilità ciclabile

- Fase 1 Logo e immagine coordinata
- Fase 2 Sistema di segnaletica verticale
- Fase 3 Informazione e marketing

Tutti assieme contribuiscono a dare un'identità riconoscibile (e riconosciuta) al nascente Sistema della mobilità ciclabile intercomunale



Logo e immagine coordinata



Logo e immagine coordinata

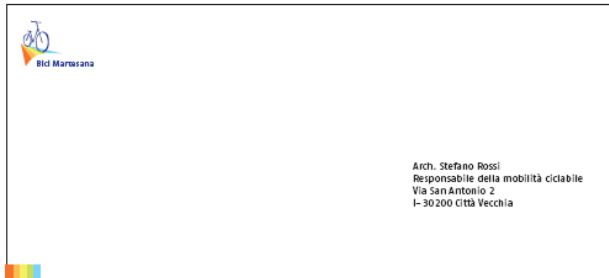


Il primo obiettivo della comunicazione è rendere riconoscibile la rete ciclabile nel suo complesso, da parte di tutti, quindi utenti abituali, ma anche utenti che la utilizzano raramente.

un'immagine unitaria e coordinata, per dare riconoscibilità all'intero sistema.

grafica accattivante ed unitaria nello stile (logo, colori, dimensioni, ecc.) che dia forza al sistema di mobilità ciclistica nel panorama degli altri sistemi di mobilità.

Logo e immagine coordinata



Segnaletica



Tab 3a: Segnali di indicazione da collocare su itinerari ciclopedonali (extraurbani ed urbani) a viabilità riservata (colore marrone, art 78 del DPR 495/92)



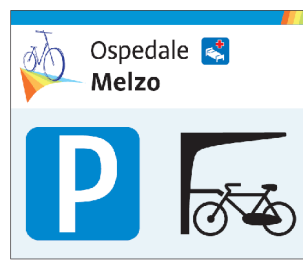
Fig 1: Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti extraurbani (riduzione da segnale tabella II 14a DPR 495/92)



Fig 2: Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti urbani (riduzione da segnale tabella II 15a DPR 495/92)

1. Cartelli di indirizzamento
1. Cartelli sosta ciclabile
2. Cartelli di benvenuto
3. Cartelli di lavori in corso
4. Infopoint

Segnaletica



1. Cartelli di indirizzamento
1. **Cartelli sosta ciclabile**
1. Cartelli di benvenuto
2. Cartelli di lavori in corso
3. Infopoint

Segnaletica



1. Cartelli di indirizzamento
2. Cartelli sosta ciclabile
1. **Cartelli di benvenuto**
1. Cartelli di lavori in corso
2. Infopoint

Segnaletica



Attenzione!

Lavori in corso

*tra poco da Vignate a
Cassina in soli 9 minuti*

Assessorato Lavori Pubblici



Qui passerà la pista ciclabile:

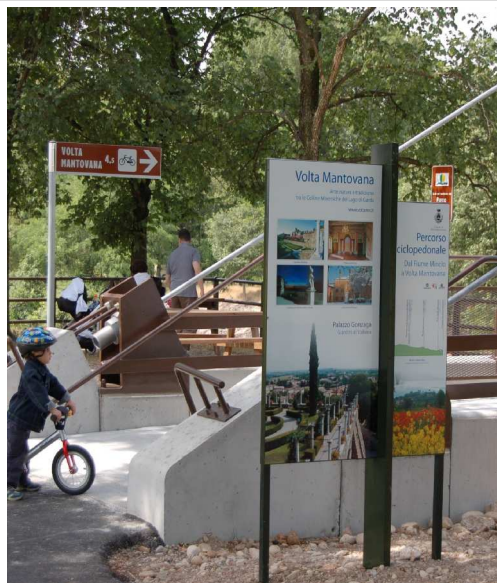
Vignate ← → Cassina De'Pecchi

1. Cartelli di indirizzamento
2. Cartelli sosta ciclabile
3. Cartelli di benvenuto

1. Cartelli di lavori in corso

1. Infopoint

Segnaletica



3. Cartelli di benvenuto
4. Cartelli di lavori in corso

1. Infopoint



Flessibilità di movimento.

Cassano d'Adda la città in bicicletta



Informazione e marketing – cartoline



Informazione e marketing – cartoline



BiciPlan Schio + movimento

Partono i lavori per la realizzazione delle nuove piste ciclabili:

- 1.000.000 Euro di investimento 2008-2009
- 10 km di piste nuove (da 27 km a 37 km) entro il 2009
- Obiettivo BiciPlan al 2015: 70 km di piste ciclabili
- Spostamenti in bici da 7,6% a 15%**

Logo of the Municipality of Schio and the Province of Verona.

BiciPlan Schio + piste

1) Mappe di rete esistente
2) Progetto progetto 2008
3) Mappe progetto a medio termine
4) Mappe della rete di progetto

Nasce la rete di progetto:
un sistema complesso che unisce i nodi dell'intermodalità, le aree produttive, le aree dei servizi pubblici o le zone commerciali, le aree sportive, le aree ricreative dei parchi e dei corsi d'acqua.

Logo of the Municipality of Schio and the Province of Verona.

**“La testa è rotonda, così che il pensiero ogni
tanto può cambiare direzione”**

Francis Picabia

grazie per l'attenzione