

Comune di Ravenna



Commissione 8 “Lavori pubblici, porto, grandi infrastrutture, P.N.R.R., geologico-protezione civile e subsidenza, mobilità e viabilità” del 16/01/2026 ore 15.00

VERBALE COMMISSIONE

(APPROVATO IN C. 8 IL 20/02/2026)

In data 16/01/2026 alle ore **15:00** si è svolta, presso la sala consiliare del Comune di Ravenna, la seduta della Commissione 8 “Lavori pubblici, porto, grandi infrastrutture, P.N.R.R., geologico-protezione civile e subsidenza, mobilità e viabilità” (in modalità mista), per discutere il seguente ordine del giorno:

- 1) Approvazione verbale seduta precedente;
- 2) Esame PD 432/2025 PRONUNCIA PREVENTIVA, AI SENSI DELL'ART. 53, COMMA 5, DELLA L.R. 24/2017, IN MERITO ALL'APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO PER LA REALIZZAZIONE DEL 1° LOTTO PRIORITARIO DELLA CICLOVIA TURISTICA ADRIATICA: PERCORSO CICLABILE RAVENNA - PORTO CORSINI - PINETA DI CLASSE - REALIZZAZIONE E RIMAGLIAMENTO DELLA CICLOVIA ADRIATICA E PERCORSI BIKE TO WORK - PNRR - MISSIONE 2 COMPONENTE 2 AMBITO DI INTERVENTO 4 TRASPORTO LOCALE SOSTENIBILE (M2C2.4) INVESTIMENTO 4.1: RAFFORZAMENTO MOBILITÀ CICLISTICA CUP: C61B22002280004 - CIG: 98964053C2, CON LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO IN VARIANTE AL PSC E AL RUE VIGENTI E CON EFFETTO E VALORE DI POC, COMPORTANTE APPOSIZIONE DEL VINCOLO ESPROPRIATIVO E CONTESTUALE DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITÀ DELL'OPERA.

Presiede la seduta: Igor Gallonetto

Cognome e nome	Gruppo	Del ega	Presen te	Asse nte	Ora entrata	Ora uscita
ANCARANI Al- berto	Forza Italia		✓		15.45	17.25
ANCISI Alvaro	Ancisi-Lista per Ravenna		✓		(remoto) 15.00	17.25
BUZZI Gianmarco	PD		✓		15.00	17.25
CAPONEGRO Mauro Falco	Fratelli d'Italia		✓		15.00	17.25
DONATI Filippo	Viva Ravenna		✓		15.23	17.25
ESPOSITO Dome- nico Antonio	PD		✓		15.00	17.25
ESPOSITO Renato	Fratelli d'Italia		✓		(remoto) 15.00	17.25
FABBRI Guido	PD			✓	/	/
FRANCESCONI Chiara	Progetto Ravenna			✓	/	/
GALLONETTO Igor	M5S		✓		15.00	17.25
PERINI Daniele	Ama Ravenna			✓	/	/
SPADONI Gian- franco	Lista per Ravenna- Lega-PDF		✓		(remoto) 15.00	17.25
STALONI Nicola	AVS		✓		15.00	17.25
STUCCI Francesco	PRI		✓		(remoto) 15.00	17.25
VERLICCHI Vero- nica	La Pigna, Città- Forese-Lidi		✓		(remoto) 15.00	17.25

Risultano, inoltre, presenti:

- assessore: Massimo Cameliani

- esperti: Andrea Minguzzi –“Viva Ravenna”; Eleonora Zanolli – “Forza Italia”.

I lavori hanno inizio alle ore 15.09

In apertura il Presidente C.8, **Igor Gallonetto**, introduce brevemente l'ordine del giorno riguardante la 'pronuncia preventiva ai sensi dell'art. 53 comma 5 della L.R. 24/2017 in merito all'approvazione del progetto definitivo per la realizzazione del primo lotto prioritario della Ciclovia turistica Adriatica: percorso ciclabile Ravenna – Porto Corsini - Pineta di Classe - realizzazione e rimagliamentamento della ciclovia Adriatica e percorsi Bike to Work – PNRR – comportante apposizione del vincolo espropriativo e contestuale dichiarazione di pubblica utilità dell'opera'.

Proceduto all'appello, ringrazia per la presenza l'Aassessore Massimo Cameliani, l'ingegnere Leonarda Principato, l'ing. Corrado Guerrini ed Eleonora Zanolli – Esperta Forza Italia. Fa presente anche che nel materiale inviato figuravano le controdeduzioni da parte degli uffici comunali alle osservazioni fatte dai privati oggetto di esproprio; 'chiedo se sia opportuna una valutazione unitaria, per delibera e controdeduzioni, oppure una votazione sulla contrarietà, o meno, rispetto a ciascuno osservazione'.

Alvaro Ancisi si dice favorevole ad una discussione unitaria anticipando, comunque, di volersi esprimere in Consiglio; **Renato Esposito, Veronica Verlicchi, Gianfranco Spadoni, Francesco Stucci** auspicano una discussione unitaria, tenendo separate, però, le due votazioni. Quindi, conclude il **Presidente**, si procederà con una discussione unitaria e, successivamente, con una votazione punto per punto circa le controdeduzioni.

Corrado Guerrini ricorda che il progetto della ciclovia è nato come un progetto di fattibilità tecnica- economica di tutto il percorso che partendo da Chioggia arriva fino al Gargano, un progetto sviluppato dalla Regione Marche quale ente capofila di un intervento che riveste carattere nazionale. Il progetto ha visto una propria conclusione con una determina adottata per la conclusione positiva della Conferenza dei servizi preliminari in data 09 agosto 2021. Nell'ambito del percorso della ciclovia in Emilia - Romagna è stato individuato il lotto che da Porto Corsini alla Pineta di Classe ricade completamente all'interno del territorio del Comune di Ravenna. Per questo primo lotto, appunto, la Giunta comunale nel giugno '23 ha approvato un progetto di fattibilità 'rafforzato', poi posto a base di gara per l'appalto integrato, avente ad oggetto sia l'esecuzione dei lavori di manutenzione straordinaria che la progettazione definitiva ed esecutiva dell'opera in oggetto. I 'nuovi' tratti da realizzare hanno visto la redazione del progetto definitivo oggetto di Conferenza dei servizi decisoria; il tracciato della ciclovia Adriatica risultava già riportato e cartografato negli strumenti di pianificazione sovraordinari. La realizzazione dell'opera interessa anche aree di proprietà privata, pertanto si è resa necessaria una procedura espropriativa.

Rispetto ai tratti oggetto di variante urbanistica, nella documentazione allegata alla delibera sono indicati la tratta 2 (posa soltanto di una segnaletica verticale con

l'indicazione del percorso ciclabile, che segue un tracciato già esistente), la tratta 3 (posa della sola segnaletica verticale), la tratta 4 (nuova costruzione di un tratto ciclabile), la tratta 5 (costruzione passerella ciclopedonale di attraversamento del canale Baiona), la tratta 6 (passerella ciclopedonale sempre in affiancamento sul canale Baiona), la tratta 8 (passerella ciclopedonale), la tratta 10 (argine sinistro del canale Magni, con sostituzione di un tubo con un elemento scatolare in prefabbricato), la tratta 12 (costruzione della passerella ciclopedonale sui canali Valtorto e via Cupra in affiancamento alla via Romea Nord), poi le tratte 13 e 14 (affiancamento parcheggio delle Bassette), la tratta 15 (passerella ciclabile sullo scolo Fagiolo), la tratta 16 (realizzazione pista ciclopedonale in affiancamento a via Romea), la tratta 19 (realizzazione pista ciclopedonale in via Chiavica Romea), infine le tratte 34-35 (posa di segnaletica verticale a sud della pineta di Classe).

Quanto al procedimento espropriativo sono state presentate 8 osservazioni da parte dei soggetti coinvolti. Nella sintesi allegata alla delibera si può trovare il contenuto delle osservazioni da parte del privato, poi una controdeduzione all'espropriazione stessa per quanto concerne esclusivamente la materia espropriativa e, infine, una controdeduzione tecnica rispetto alle osservazioni.

Nella prima osservazione si chiede che il progetto contenga un passaggio atto a considerare il transito dei mezzi agricoli e degli autotreni al fine di consentire l'accesso diretto alla propria proprietà. La richiesta non risulta tecnicamente perseguibile.

L'osservazione 2 riguarda esclusivamente la materia di tipo espropriativo e chiede di tener conto dell'affitto ad un'altra società con contratto registrato. L'indennità aggiuntiva non è dovuta.

L'osservazione 3 risulta identica come contenuto alla 1, mentre con l'osservazione 4 si prende atto delle informazioni ricevute e la società agricola risulta esclusa dal novero dei soggetti beneficiari dell'indennità aggiuntiva.

L'osservazione 5, poi, chiede di tenere conto dell'area affittata da una società agricola con contratto registrato, sollecita il riconoscimento dell'indennizzo di esproprio per l'area richiamando il valore del mappale limitrofo e il riconoscimento della somma, pro quota, a titolo di rimborso dell'imposta pagata per l'ultimo trasferimento della proprietà dell'area in seguito a successione; si nega il riconoscimento dell'indennizzo aggiuntivo, mentre la valutazione e la determinazione formale dell'indennità di esproprio verranno fatte sulla base delle caratteristiche del bene al momento dell'emanazione del decreto di acquisizione delle aree.

Con l'osservazione 6 si richiede la costituzione di una servitù in alternativa all'esproprio, al fine di poter svolgere operazioni di controllo e manutenzioni del gasdotto interrato "Pipeline Nord Adriatico"; la controdeduzione tecnica all'osservazione precisa che tali operazioni saranno comunque sempre possibili, adottando opportuni accorgimenti per la sicurezza della circolazione. L'osservazione 7, suddivisa in due sub osservazioni, chiede 1) la riduzione della larghezza della fascia prevista per l'esproprio da 6 a 3 metri, per la presenza di varie utenze al servizio del fabbricato e 2) la determinazione dei costi accessori di indirizzo, tenendo conto dell'importo per far fronte all'eventuale nuova realizzazione di manufatti e al ripristino delle varie utenze. La controdeduzione fa notare che i sotto servizi relativi alle varie utenze, e relativi con nessi manufatti, verranno spostati in fase di realizzazione dei lavori e i costi non saranno a carico del proprietario; si ritiene di non dover ridurre la superficie oggetto di esproprio.

Rispetto all'osservazione 8 sono indicate 5 sotto osservazioni: la prima riguarda la

riduzione dell'estensione dell'area destinata alla pista ciclabile al minimo previsto dalla normativa vigente, così da preservare i parcheggi auto esistenti sull'area oggetto di esproprio, al momento 10 posti auto; chiede anche di valutare nuove soluzioni progettuali che garantiscano l'accessibilità dell'area ai mezzi pesanti; di prevedere tempi certi e pianificati per l'occupazione di cantiere; sollecita il riconoscimento di somme compensative per l'abbattimento di una siepe e di un totem - insegna alto 6 metri cruciale per la visibilità delle attività presenti sull'area; chiede, infine, di valutare soluzioni progettuali alternative, posizionando la pista ciclabile al lato opposto della strada anziché frontalmente alle attività commerciali, riducendo in tal modo l'impatto con le medesime. Come controdeduzione tecnica all'osservazione, sicuramente la perdita di posti auto risulta modesta e può venire compensata con una diversa organizzazione della sosta e delle corsie di circolazione all'interno del piazzale di pertinenza del fabbricato; allo stato attuale l'area è accessibile ai veicoli pesanti per il solo transito da e verso la proprietà situata ad ovest dell'area interessata dall'intervento, l'accessibilità dei veicoli pesanti non viene limitata dalla realizzazione della ciclovia, mentre siepe e totem-insegna saranno mantenuti e ripristinati se eventualmente abbattuti.

Renato Esposito fa presente che 'tutta questa storia' inizia nel 2021, siamo nel '26 e non c'è ancora nulla di concreto, non vi è certezza per gli espropri, non si sa nemmeno quando l'opera avrà inizio e termine: purtroppo questa è una situazione consueta con i lavori pubblici a Ravenna.

Quanto alle osservazioni, occorre considerare chi sostiene 'io non sono proprietario del fondo ma svolgendo sullo stesso un'attività economica che ora viene limitata dalla ciclovia potrei chiedere una sorta di risarcimento per il mancato guadagno': è una richiesta di buon senso.

Mauro Falco Caponegro comprende che vi saranno delle indennità per i terreni espropriati, ma dobbiamo garantire che gli espropriati possano poi usufruire dei loro terreni nella parte rimanente senza alcun pregiudizio.

Venendo alla sicurezza, il parco Marittimo dopo pochi anni già versa in cattive condizioni, è previsto un piano per la manutenzione? Non sono ammissibili costi 'nascosti' e non vi deve essere alcun rischio per la sicurezza. Il PNRR, poi, che finanzia la ciclovia, mette dei paletti stringenti per la realizzazione delle varie opere: quale la tempistica? quale il cronoprogramma?

Sono opere importanti, riconosce **Gianfranco Spadoni**, però, come già richiamato da Caponegro, esiste tutto un problema di controlli, di manutenzioni, non sono risorse del Comune di Ravenna ma è pur sempre denaro pubblico. Perché non si opera con le risorse umane che abbiamo nel Comune e si affida, invece, questo lavoro all'esterno?

Veronica Verlicchi ricorda come questa ciclovia, in particolare il tratto di via Chiavica Romea, si insinui verso via Pomposa, costeggia il parco Teodorico, ma

manca l'illuminazione: in questo tratto per risolvere tale criticità si sta facendo qualcosa?

Sui tempi dell'opera ritorna **Esposito** ammonendo che il PNRR prevede che le opere debbano essere realizzate in tempi ben precisi, con il rischio che i costi restino poi a carico dei Comuni. Quanto all'illuminazione, inoltre com'è la situazione nell'intero tratto ravennate, senza dimenticare cordoli, panchine etc?

Guerrini quanto agli espropri e agli indennizzi precisa che ci si rifà ai dettami della normativa; sono previsti indennizzi per i proprietari delle aree e anche eventuali indennizzi aggiuntivi per l'occupazione delle aree e la costituzione dei cantieri. Rispetto ai tempi il progetto della capofila Regione Marche serviva per individuare i costi dell'opera nei vari territori, poi per definire le varie linee di finanziamento. Per il Comune di Ravenna è stato elaborato un PFT (Piano fattibilità tecnico economica) rafforzato e affidato ad Acqua Ingegneria, questo anche per rispettare tempistiche assai ristrette, dicembre 2023, in maniera da definire le soluzioni progettuali più idonee e le relative stime di costi.

Venendo all'oggetto della delibera oggi in esame, vale a dire le parti nuove non esistenti, esse troveranno realizzazione a seguito della chiusura della Conferenza dei servizi dopo la delibera del Consiglio comunale. Le parti esistenti, soggette a manutenzione, sono oltre 18 chilometri, comprendendo il centro abitato di Ravenna, da via Baiona, la pineta di Classe e di questi oltre 18 chilometri, per le manutenzioni straordinarie, 16 risultano adeguati rispetto agli standard previsti per le ciclovie.

Comunque questo progetto non è esclusivamente legato al PNRR, degli 11.375.000. 00 euro del progetto complessivo, infatti, una parte si avvale di finanziamenti ministeriale, poi di finanziamenti del PNRR, quindi di finanziamenti regionali, inoltre del FOI (Fondo opere indifferibili), infine del finanziamento comunale.

Da segnalare che il vincolo temporale vale solo per il finanziamento PNRR, conta il 'target chilometrico', non quello economico, quindi occorre realizzare 20 chilometri entro fine giugno 2026.

Nel progetto originario, poi, non figurava un vero e proprio obbligo di illuminazione della pista ciclabile, quindi esso non era previsto nei costi stimati. In affiancamento al parco Teodorico si deve ancora intervenire per quanto attiene alla manutenzione straordinaria e si pensava di realizzare i sotto servizi di una pubblica illuminazione. Vi sono altri tratti illuminati solo se condivisi con la sede stradale.

La Conferenza di Servizi, spiega **Leonarda Principato**, è stata attivata perché vi sono dei tratti soggetti ad espropri. Per chiuderla occorre approvare in Consiglio comunale ‘questa delibera’, successivamente interverrà una determina per la chiusura della conferenza che verrà pubblicata sul BURERT regionale; in realtà l’iter espropriativo è già partito e, infine, per via Pomposa vengono posati i sotto servizi ed è prevista l’illuminazione del tratto con la posa di pali illuminanti.

Nei tratti urbani, rileva **Caponegro**, l’illuminazione è necessaria, non si può fare affidamento soltanto sull’illuminazione già presente che, incidentalmente, provvederà ad illuminare anche la ciclovía, mentre **Esposito** non nasconde forti perplessità sul fatto che non sia prevista l’illuminazione, ‘...è cosa grave poiché l’illuminazione costituisce un prerequisito di sicurezza’.

Circa le tempistiche a **Verlicchi** sembra di poter scorgere una sorta di ‘scappatoia’, mentre per l’illuminazione si dice d’accordo sul ‘non disturbare l’ambiente’, ma la Consigliera fa riferimento soprattutto al tratto di Via Pomposa, verso il parcheggio Minardi, ex Spartaco: erano presenti dei punti luce interrati, posati a terra, ben vengano i sotto servizi, però perché non sfruttare quei punti luce se già presenti? Certo verranno posati anche dei lampioni, magari non contemporaneamente al cantiere, ma la perplessità resta, tanto più che l’ex assessora Del Conte disse chiaramente che ‘i lampioni lì non sarebbero mai stati messi...’

Nicola Staloni si sofferma su via Baiona e sulla mobilità casa-lavoro, il tratto di via Baiona, che va a servire molti impianti del porto, costeggia soltanto via Baiona oppure presenta anche dei collegamenti che permettono di accedere agli impianti per chi deciderà di recarsi al lavoro in bicicletta?

Quest’opera porterà indubbi benefici al nostro turismo, considera **Filippo Donati**, da quando poi, sul mercato è presente la bicicletta a pedalata assistita, la bicicletta elettrica, si è quasi quadruplicato il numero dei ciclisti sulle nostre strade. Forse è il caso, allora, di coinvolgere anche l’assessorato al turismo? ‘questa è una cosa che manca, cominciamo a lavorare per vendere al meglio questo percorso’.

Domenico Antonio Esposito si dice d'accordo sull'esigenza di garantire sempre il massimo della sicurezza quando si realizzano interventi di questo tipo, condivide con Staloni la necessità di sicurezza per i lavoratori che intendano utilizzare questa infrastruttura per recarsi a lavoro però, citando Totò, 'bisogna sempre fare le dovute proporzioni': stiamo parlando di una struttura di respiro europeo, con un intento di natura naturalistica-turistico-artistica e il tema dell'illuminazione va trattato all'interno di questo ordine di grandezza.

A suo giudizio nei punti in cui siamo sulla sede stradale va condivisa l'illuminazione pubblica, in caso contrario la promiscuità con i mezzi pesanti non si pone e quindi il tema dell'illuminazione va affrontato in maniera diversa: come non appare plausibile illuminare in pineta, 'non capisco' perché lo si debba fare in aree esterne alla sede stradale.

Andrea Minguzzi, esperto Viva Ravenna, precisa che i materiali utilizzati per completare le passerelle dovrebbero essere quelli decisi in precedenza dalla Regione Marche, ma essi non risultano del tutto idonei, si pensi a Marina di Ravenna ad esempio, al legno che già presenta evidenti segni di ammaloramento. Si stanno facendo dei controlli in tal senso?

Rivolta in particolare ad Esposito, **Verlicchi** sottolinea che per quanto riguarda la preoccupazione dell'illuminazione per il tratto di via Chiavica Romea, via Pomposa non contesta il fatto che vengano fatti sotto servizi, la sua era più che altro una curiosità dato che erano già presenti dei punti luce, probabilmente non utilizzati, forse immaginando che i sotto servizi ci fossero già. Comunque in via Pomposa il tratto della ciclovia si andrà a porre a pochissimi metri dalla carreggiata e, quindi, dall'impianto di illuminazione pubblica. Tuttavia le nuove tecnologie di illuminazione sono state spesso oggetto di critiche per un'efficacia minore rispetto all'illuminazione 'tradizionale' e quindi si venivano a creare dei punti bui che prima, invece, erano illuminati dalle lampadine tradizionali. In via Pomposa i cittadini all'epoca chiesero all'Amministrazione se era possibile sopperire in qualche modo, poiché con le lampadine a led non si illuminava nemmeno l'intera larghezza della carreggiata stradale. Figuriamoci la parte di ciclovia che insiste oltre il marciapiede che si pone a lato opposto di dove si trovano i lampioni: 'questa è la mia preoccupazione'.

Venendo a via Baiona il fatto che non vi siano camion o automobili che 'ci' sfrecciano a fianco non significa che non sia indispensabile disporre di un tratto illuminato: parliamo di un'area in cui non vi sono tante fonti di illuminazione alternative e una pista ciclabile buia ne disincentiva l'utilizzo, stessa cosa vale per via Pomposa.

Guerrini sottolinea che parliamo di una ciclovia che nasce con scopi cicloturistici, poi abbiamo avuto la possibilità di poter utilizzare questo tracciato sia per collegamenti casa-lavoro che, in città, casa-scuola. Inizialmente non era previsto un collegamento dalla Baiona verso gli stabilimenti, però sono emerse varie richieste da parte degli stessi lavoratori e stiamo valutando un attraversamento nella zona Marcegaglia.

Circa i sotto servizi in via Pomposa, sono presenti, stiamo verificando se è possibile sfruttare quella tipologia di infrastrutture già esistente; in generale circa l'illuminazione le situazioni in città possono essere molto diversificate, da valutare quindi caso per caso. Per quanto attiene ai materiali in città si sono sfruttati fondi stradali esistenti, mentre i tratti in cui si ricorre a materiali legnosi sono i tratti delle passerelle soggette a zone di tutela, con vincoli da parte degli enti preposti.

Su sollecitazione di Gallonetto, **Principato** precisa che il Comune di Ravenna dovrà uniformarsi scegliendo colori, loghi, forme che vengono comunemente utilizzati lungo tutta la ciclovia adriatica, questo è il senso degli indirizzi forniti dalla Regione Marche. Per i vincoli circa i materiali da utilizzare nei singoli tratti alcuni di essi giungono dal Consorzio, altri dall'Ente Parco, altri ancora dalla Soprintendenza: si è dovuti ricorrere al calcestruzzo o al legno di un certo tipo e anche i colori delle passerelle sono stati approvati formalmente dai vari enti competenti.

Per via Pomposa, infine, rispondendo alla sollecitazione di Verlicchi si conferma che i pali e i punti luminosi saranno oggetto di progettazione nel '26 e realizzati nell'ambito degli interventi minori della concessione per la pubblica illuminazione.

parere proposta di delibera PD 432/2025.

Gruppi Consiliari presenti	Parere
Gruppo Partito Democratico	FAVOREVOLE
Gruppo Fratelli d'Italia	IN CONSIGLIO
Gruppo Ancisi – Lista per Ravenna	IN CONSIGLIO
Gruppo Lista per Ravenna – Lega – Popolo della Famiglia	IN CONSIGLIO
Gruppo Forza Italia	IN CONSIGLIO
Gruppo Movimento 5 Stelle	FAVOREVOLE
Gruppo La Pigna – Città, Forese e Lidi	IN CONSIGLIO
Gruppo Alleanza, Verdi e Sinistra	FAVOREVOLE
Gruppo Partito Repubblicano Italiano	FAVOREVOLE

Gruppo Ama Ravenna	///
Gruppo Viva Ravenna	IN CONSIGLIO
Gruppo Progetto Ravenna	///

parere proposta controdeduzioni alle osservazioni 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8

Gruppi Consiliari presenti	Parere
Gruppo Partito Democratico	FAVOREVOLE
Gruppo Fratelli d'Italia	IN CONSIGLIO
Gruppo Ancisi – Lista per Ravenna	IN CONSIGLIO
Gruppo Lista per Ravenna – Lega – Popolo della Famiglia	IN CONSIGLIO
Gruppo Forza Italia	IN CONSIGLIO
Gruppo Movimento 5 Stelle	FAVOREVOLE
Gruppo La Pigna – Città, Forese e Lidi	IN CONSIGLIO
Gruppo Alleanza, Verdi e Sinistra	FAVOREVOLE
Gruppo Partito Repubblicano Italiano	FAVOREVOLE
Gruppo Ama Ravenna	///
Gruppo Viva Ravenna	IN CONSIGLIO
Gruppo Progetto Ravenna	///

I lavori hanno termine alle ore 17.25

Il Presidente Commissione 8 – F.to Igor Gallonetto

Segretaria Commissione 8 – F.to Antonella Guitti

Verbalizzazione Paolo Ghiselli
(con la collaborazione di Benedetta Di Filippo)