



# Qualità totale e mobilità totale

TeMA  
01.10

Contributi

Trimestrale del Laboratorio  
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9870  
Vol 3 - No 1 - marzo 2010 - pagg. 63-68

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

## Total Quality and Total Mobility

**Giuseppe Trieste\*, Daniela de Mitri\*\***

\* Presidente Fiaba Onlus  
e-mail: presidenza@fiaba.org

\*\* Ufficio Stampa Fiaba Onlus  
e-mail: daniela.demitri@fiaba.org

### Ambiente e qualità della vita

Il concetto di qualità della vita si presta a diverse interpretazioni, a seconda delle aree tematiche in cui viene declinato o in base alle variabili che vengono prese in considerazione quando si cerca di descriverne i confini. Le interpretazioni più recenti spostano l'attenzione dalla qualità e quantità delle risorse presenti e distribuite alla effettiva possibilità e libertà che l'individuo ha di accedere e utilizzare tali beni e servizi all'interno del contesto urbano. La qualità della vita nelle città varia, dunque, non in base alle risorse disponibili ma alle diverse capacità che le città hanno di mettere l'individuo nelle condizioni di poter accedere a tali risorse, di contrattare a proprio favore i tempi e gli spazi, in modo da compiere le pratiche e mantenere le relazioni che ritengono significative per la propria vita sociale (Sen 1985). Al centro delle nuove teorie sociologiche vi è la persona che nel rapportarsi all'ambiente urbano e nell'appropriarsi delle risorse offerte esercita sempre delle scelte. Diventa fondamentale così ripensare, arricchire e sviluppare la relazione fra persona ed ambiente, in quanto le caratteristiche qualitative e quantitative di quest'ultimo, hanno un impatto sulla persona e sulla partecipazione alla vita (Nuvolati 1993, 1998).

Il principio che l'ambiente può svolgere un ruolo importante nel determinare lo stato di salute e di benessere di una persona sta alla base della classificazione dell'Organizzazione mondiale della sanità del 2001. La classificazione ICF 2001 (International Classification on Functioning, Disability and Health) definisce, infatti, la disabilità come una condizione di salute in un ambiente sfavorevole. È l'ambiente a creare gli ostacoli, gli "handicap", non la persona e la disabilità è da intendersi nel senso universale, come una condizione cioè in cui si può trovare qualsiasi persona in qualsiasi momento della vita e che sarà tanto più marcata quanto più l'ambiente sarà sfavorevole. È una definizione che da un lato supera

FIABA ONLUS (Italian Fund for Elimination of Architectural Barriers) was founded in 2000 with the aim of promoting a culture of equal opportunities and, above all, it has as its main goal to involve public and private institutions to create a really accessible and usable environment for everyone.

Total accessibility, Total usability and Total mobility are key indicators to define quality of life within cities.

A supportive environment that is free of architectural, cultural and psychological barriers allows everyone to live with ease and universality.

In fact, people who access to goods and services in the urban context can use to their advantage time and space, so they can do their activities and can maintain relationships that are deemed significant for their social life.

The main aim of urban accessibility is to raise the comfort of space for citizens, eliminating all barriers that discriminate people, and prevent from an equality of opportunity.

"FIABA FUND - City of ... for the removal of architectural barriers" is an idea of FIABA that has already affected many regions of Italy as Lazio, Lombardy, Campania, Abruzzi and Calabria.

It is a National project which provides for opening a bank account in the cities of referring, in which for the first time, all together, individuals and private and public institutions can make a donation to fund initiatives for the removal of architectural barriers within its own territory for a real and effective total accessibility. Last February the fund was launched in Rome with the aim of achieving a Capital without barriers and a Town European model of accessibility and usability.

Urban mobility is a prerequisite to access to goods and services, and to organize activities related to daily life. FIABA promotes the concept of sustainable mobility for all, supported by the European Commission's White Paper.

We need a cultural change in management and organization of public means, which might focus on individual in its totality, with all its needs.

For this reason it is necessary to focus on output of public and private transports which must be totally and globally accessible. Metropolitan and suburban transports need to have modern buses, and it has been calculated that it is possible to provide a total replacement of the fleet in a period from five to ten years.

Total Quality must become the goal of every Local Government. FIABA suggests that a Total Quality Manager be always present in the institutional environment, as a guarantor of quality perceived by people living in their city for tourism, work, and leisure.

It is essential to establish a favorable environment for all, to ensure the comfort of 100% of the population to give some definite and reliable answers.

una visione limitativa delle barriere architettoniche, sempre considerate un problema esclusivo delle persone con disabilità. Ma dall'altro non supera ancora il limite di creare distinzioni indivisibili.

Non dobbiamo pensare ad una disabilità *tout court* intesa, cioè, come malattia o come condizione fisica presente dalla nascita o in seguito ad un tragico evento perché altrimenti dovremmo essere considerati tutti disabili. Ognuno di noi ha, infatti, delle caratteristiche che lo differenziano dagli altri e che non sempre lo categorizzano. È necessario che ci sia un cambiamento di questa cultura diffusa per cui l'uomo, la donna e il bambino sono considerati in quanto tali, in quanto persone, in quanto individui. Lo stesso contrassegno, che spesso distingue le persone con disabilità dagli altri, è un simbolo che andrebbe sostituito con un più semplice segno distintivo che rappresenti la totalità delle persone. FIABA propone il simbolo WMC – Total Women, Man, Children che vuole rappresentare la donna, l'uomo e il bambino nella totalità, perché le esigenze sono differenti ma le abilità non possono essere oggetto di distinzione.

FIABA interviene sull'ambiente, puntando ad una qualità totale di vita all'interno delle città, permettendo a tutti di vivere con facilità e universalità per affermare le parità e pari opportunità senza distinzione ma puntando sulla persona. Per FIABA non esistono gruppi di persone con caratteristiche da catalogare ma esiste "la persona" e "l'individuo" con tutte le sue caratteristiche.

### Accessibilità e fruibilità totale

L'accessibilità è il primo fattore e indicatore sintetico di qualità della vita all'interno della città. Uno spazio urbano in grado di rendere facilmente accessibile la propria rete d'elementi garantisce, infatti, un'alta qualità della vita (Koenig 1986, Marzi 2009). Per accessibilità urbana si intende l'insieme delle caratteristiche spaziali, distributive e organizzativo-gestionali dell'ambiente costruito, in grado di consentire la fruizione agevole, in condizioni di adeguata sicurezza ed autonomia, dei luoghi e delle attrezzature della città da parte di tutti. Tale concetto ha dunque ampliato la sua valenza rispetto ad una iniziale tendenza che lo vuole solo riferito ai luoghi di destinazione degli spostamenti e ai costi diretti o indiretti sostenuti per rag-

giungerli. L'obiettivo principale dell'accessibilità urbana è, dunque, quello di elevare il *comfort* dello spazio urbano per tutti i cittadini, eliminando tutti gli ostacoli che discriminano, a favore di un'uguaglianza di opportunità per tutti. Se si riducono le possibilità di scelta anche la qualità della vita si riduce; senza una piena ed effettiva partecipazione ed inclusione all'interno della società, si ledono i diritti umani, il rispetto per la dignità della persona. Le nuove forme di disuguaglianza urbana si basano proprio sull'accessibilità spazio – temporale e quindi non sono solo di carattere socio-economico.

L'accessibilità è uno dei principi su cui è imperniata la *Convenzione Internazionale dei diritti delle persone con disabilità* che è stata recepita nel nostro ordinamento lo scorso marzo 2009. All'Articolo 9 si dice che bisogna "assicurare alle persone con disabilità, su base di eguaglianza con gli altri, l'accesso all'ambiente fisico, ai trasporti, all'informazione e alla comunicazione, compresi i sistemi e le tecnologie di informazione e comunicazione, e ad altre attrezzature e servizi aperti o offerti al pubblico, sia nelle aree urbane che nelle aree rurali. Queste misure, che includono l'identificazione e l'eliminazione di ostacoli e barriere all'accessibilità, si applicheranno, tra l'altro a:

(a) Edifici, strade, trasporti e altre attrezzature interne ed esterne agli edifici, compresi scuole, alloggi, strutture sanitarie e luoghi di lavoro; [...]"

E i benefici si riscontrano innanzitutto a livello prettamente economico perché rendere un ambiente accessibile garantisce una maggiore fruizione e un processo economico aperto a tutti oltre che un vero risparmio in vista di un eventuale adeguamento strutturale.

La fruibilità è il superamento dell'indifferenza perché vuol dire "usabilità" e cioè la possibilità effettiva di utilizzazione agevole e sicura dell'ambiente in favore dell'uomo, un ambiente che comprende tutti gli spazi racchiusi e naturali





### Mobilità urbana

La mobilità urbana, insieme all'accessibilità, rappresenta un altro indicatore importante per definire il livello qualitativo delle condizioni di vita nelle città.

È una condizione fondamentale per accedere ai beni e servizi disponibili e per poter organizzare le varie attività connesse alla quotidianità.

La possibilità, disponibilità e la facilità degli individui di spostarsi sul territorio aumenta le occasioni di contatto, di crescita professionale e culturale e di utilizzo dei servizi. Essa è una componente irrinunciabile per una partecipazione piena e attiva alla vita sociale (Zajczyk 2000).

Tra mobilità e accessibilità non esiste una relazione semplice, proporzionalmente diretta e, cioè, più sono in grado di

e l'utilizzazione delle relative attrezzature o servizi offerti. Fruibilità e accessibilità globale devono diventare termini propri del linguaggio di ogni opera pubblica e privata che si vuole realizzare. È importante raccogliere anche l'esigenza di tutti che non è solo quella di vestirsi, mangiare e uscire, non ci sono solo le esigenze primarie, ma c'è anche quella, per esempio, di divertirsi, di andare allo stadio, a teatro, al cinema.

Ecco perché FIABA si propone di abbattere le barriere architettoniche e culturali che precludono la possibilità di godere e di vivere l'ambiente in tutte le sue forme e caratteristiche. Per questo promuove la fruibilità universale e la progettazione di ambienti totalmente accessibili secondo i principi dell'Universal Design, una filosofia di progettazione che non si limita all'eliminazione delle barriere ma che ha anche come obiettivo quello di eliminare la "discriminazione della progettazione" e di fornire una piena partecipazione sociale a tutti i membri della società (Calzolaio 1996). L'abbattimento delle barriere culturali e architettoniche è, quindi, in linea con la promozione delle pari opportunità e per questo FIABA ha promosso l'OPAF (Osservatorio Parlamentare Accessibilità e Fruibilità) che ha il compito di svolgere un'attività di studio e di analisi delle problematiche in ordine normativo che limitano l'accessibilità e la fruibilità universale. L'obiettivo è quello di creare un Testo Unico che sia in grado di superare l'attuale normativa, spesso contraddittoria e inapplicata, realizzando un vero e proprio "Codice dell'accessibilità".

spostarmi, più accedo. Il concetto di accessibilità non corrisponde infatti alla semplicità con cui gli individui si muovono nella città, nonostante nella società contemporanea esso implichi necessariamente qualche livello di mobilità.





Se un Comune ha grossi problemi di traffico, si caratterizza certamente per una cattiva mobilità, ma se i suoi abitanti vivono vicino alle attività necessarie o desiderate, nel complesso gode però di una buona accessibilità.

Allo stesso modo, si può sperimentare un'accessibilità inadeguata ai propri bisogni, pur avendo eccellenti condizioni di mobilità. In questo caso la possibilità di spostarsi non corrisponderà alla possibilità di accedere al repertorio di attività, relazioni, valori e beni rispondente alle loro aspettative e ai loro stili di vita (Borlini, Memo 2009).

La mobilità si attua con soluzioni mirate di trasporto pubblico – metropolitana, autobus, tram, pullman, taxi, treno, aereo, navi, traghetti – e trasporto privato.

Il Rapporto Cittalia 2009 "Città Mobili" (Andreani, Tortorella 2009) ci offre un quadro importante e analitico su come si sono evoluti i bisogni nelle nostre città e, in particolare, di come si siano accresciute in quest'ultime le esigenze di accessibilità, funzionalità e sostenibilità delle reti e dei servizi di mobilità urbana. In particolare, ne analizzeremo la sezione dedicata alla pianificazione della mobilità urbana che offre un'ampia panoramica sugli strumenti a disposizione delle pubbliche amministrazioni.

La normativa vigente prevede due diverse categorie di strumenti di pianificazione in ambito urbano distinti in ragione dell'ottica di intervento: la gestione e l'organizzazione della mobilità e della viabilità ordinaria di breve periodo; la definizione degli indirizzi strategici e degli interventi infrastrutturali, tecnologici e organizzativi di lungo periodo. Nella prima categoria di strumenti confluiscono il Piano Urbano del Traffico (PUT) e i diversi piani di dettaglio in cui si articola. Nella seconda rientrano il Piano Urbano della Mobilità (PUM) (Scotto 2008).

PUT e PUM sono i due strumenti fondamentali con i quali, in raccordo e correlazione con i piani territoriali di

coordinamento e i piani urbanistici, gli Enti Locali pianificano e governano il loro sistema della mobilità.

Il Piano Urbano del Traffico (PUT) è generalmente uno strumento di breve periodo (scade ogni due anni), articolato in un Piano Generale (PGTU) ed in due successivi livelli di attuazione. Un primo livello di PUT ha una scadenza generalmente di due anni, ai termini del quale l'amministrazione dovrebbe aver acquisito il know-how necessario per proseguire con un successivo, più particolareggiato e possibilmente più efficace Piano del Traffico. Obiettivi principali di questi piani sono la fluidificazione del traffico automobilistico, il miglioramento della sicurezza, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico nonché il risparmio energetico e il rispetto dei valori ambientali.

Secondo i dati forniti dal Rapporto "Cittalia", se in città come Catania e Palermo non risulta ancora approvato alcun PUT, altre hanno solo piuttosto recentemente deciso di affidare a uno strumento specifico la gestione della mobilità nella propria area di competenza. Cagliari, Reggio Calabria e Venezia hanno infatti adottato il loro PUT rispettivamente nel 2005, nel 2003 e nel 2002. A livello più generale, sono poche le città metropolitane che aggiornano il proprio PUT entro intervalli di tempo coerenti con le finalità che dovrebbero in linea teorica perseguire le azioni e gli interventi inseriti. Si ricorda a riguardo che il PUT, per le aree metropolitane, ha validità quadriennale in prima approvazione e successivamente deve essere aggiornato ogni due anni. Uniche eccezioni in questo contesto sembrano essere le città di Bologna e di Firenze, che hanno provveduto ad aggiornare le disposizioni contenute nei rispettivi PUT in media ogni tre anni.

Il Piano Urbano della Mobilità (PUM) è il progetto globale del sistema della mobilità, è obbligatorio per i Comuni che superano i 150.000 abitanti, ha una durata di 10 anni e si articola in una serie di azioni capaci di toccare i diversi settori del sistema dei trasporti a 360°, nei loro vari aspetti, dalla progettazione alla realizzazione, alla gestione. La legge 340/2000 concepisce il PUM come strumento di programmazione integrata (con la dimensione della sostenibilità esplicitamente considerata), con il quale gli Enti Locali si candidano ad accedere ad un fondo per finanziamenti non tanto per la realizzazione di opere, quanto per il raggiungimento di determinati obiettivi. Purtroppo, questa intuizione normativa non ha ancora avuto sbocchi operativi e l'attenzione è andata piuttosto sulle grandi opere.

Nel 2008, solo quattro città metropolitane hanno adottato un proprio Piano Urbano della Mobilità (PUM) Milano nel 2001, Cagliari e Genova nel 2007, e Venezia nel 2008. L'elaborazione del Piano Urbano della Mobilità è in corso di realizzazione a Bari, Catania, Messina, Reggio Calabria e Torino. Interconnesso al PUM è il Piano Strategico: fare pianificazione strategica significa sperimentare modelli di decisione pubblica



partecipata in cui si registra la cooperazione e la condivisione degli obiettivi da parte di istituzioni, da parte degli attori economici e sociali, da parte dei cittadini. Nel settembre 2009 la Giunta comunale di Roma ha approvato le linee d'indirizzo del "Piano Strategico della Mobilità Sostenibile" (PSMS), frutto del lavoro di un Comitato tecnico scientifico di cui ha fatto parte anche il presidente di FIABA Giuseppe Trieste, nominato in qualità di *"Esperto alla mobilità per tutti"*. Un PUM integrato al Piano Strategico della città ha i requisiti della maggior coerenza, efficacia, sostenibilità possibile, ed è in grado di favorire la collaborazione tra i molti attori che si muovono nel campo della mobilità.

Un'idea di FIABA, che vede già coinvolte numerose regioni d'Italia come il Lazio, la Lombardia, la Campania, l'Abruzzo e la Calabria è il "Fondo FIABA Città di.. per l'abbattimento delle barriere architettoniche".

È un progetto nazionale che prevede l'apertura nelle nostre città di un conto corrente dedicato, in cui per la prima volta tutti i cittadini, le istituzioni pubbliche e private possono versare una donazione per finanziare iniziative per l'abbattimento delle barriere architettoniche all'interno del proprio territorio per una reale e effettiva accessibilità totale. È un'iniziativa che vuole contribuire realmente al cambio culturale di cui abbiamo bisogno e che vede nella partecipazione dei cittadini a tali Fondi un esempio di "Stato sociale territoriale partecipato" perché proprio i "Fondi FIABA per l'abbattimento delle barriere architettoniche" potranno

trasformarsi in futuro in "Fondi sociali per le emergenze delle fasce più deboli".

Lo scorso febbraio è stato inaugurato il "Fondo FIABA Città di Roma per l'abbattimento delle barriere architettoniche" che ha l'obiettivo di realizzare una Capitale senza barriere e una Città modello europeo di accessibilità e fruibilità globale, dove tutti possono muoversi liberamente e senza ostacoli in nome della pari opportunità e della qualità totale percepita dai cittadini. Il Fondo sarà attuato attraverso la costituzione di un Comitato tecnico costituito da professionisti, tecnici e studenti provenienti dalle Facoltà di Architettura e Ingegneria dei tre Atenei romani e dagli Istituti Tecnici per Geometri con il compito di monitorare e rilevare le barriere architettoniche presenti all'interno della città.

### FIABA per una Total Quality

Nel nostro Paese esistono diversi provvedimenti prescrittivi che riguardano la mobilità urbana al fine di migliorarne l'accessibilità ma che hanno il limite di proporre soluzioni di trasporto "dedicate" alle sole persone con disabilità, mentre dovrebbero essere rivolte a tutti.

La legge n. 118/71 disponeva, all'articolo 27, che «i servizi di trasporto pubblico e in particolare i tram e le metropolitane dovranno essere accessibili agli invalidi non deambulanti». La legge n. 104/92, nell'articolo 26, impone a Regioni e

Comuni di assicurare la mobilità dei disabili e di supplire con adeguati mezzi alla carenza del trasporto pubblico laddove è mancante.

La legge n. 21/92 sancisce l'accesso delle persone con disabilità sui taxi e prevede che i Comuni, in attuazione alla legge n. 118/71, devono regolamentare il numero e i tipi di veicoli, anche taxi, da attrezzare al trasporto dei disabili. Ne consegue che i mezzi di trasporto pubblici devono essere attrezzati e adeguati alle differenti disabilità, e garantire servizi di qualità e sicurezza durante gli spostamenti (d.p.r. n. 503/96).

Anche in Europa il livello di accessibilità non è certamente conforme ed è spesso lasciato alla cultura giuridica di ogni Paese. FIABA promuove il concetto di mobilità sostenibile per tutti, sostenuto dal Libro Bianco della Commissione Europea. Occorre un cambiamento culturale nelle modalità di gestione e organizzazione dei mezzi di trasporti, che metta al centro l'individuo nella sua totalità, con tutti i suoi bisogni. È necessario puntare su una produzione di mezzi di trasporto pubblici e privati globalizzata e a totale accessibilità. Un mezzo pubblico efficiente per tutti non incentiva l'utilizzo del mezzo privato e, quindi, a beneficiarne per primo è proprio l'ambiente. Il treno deve essere a livello per consentire l'accesso a tutti senza difficoltà. Il trasporto urbano ed extraurbano deve prevedere autobus moderni: in un periodo di cinque/dieci anni è possibile prevedere un ricambio totale del parco mezzi.

L'autobus deve avere la pedana che deve essere azionata per tutti coloro che ne vogliono l'utilizzo, dall'anziano col bastone, alla mamma col passeggino. L'aereo deve garantire a tutti la possibilità di poterlo utilizzare da quando si entra all'aeroporto fino all'atterraggio nel luogo di destinazione: non deve essere obbligatorio comunicare se si è o meno su una sedia a rotelle. Solo così si può non solo avere accessibilità totale ma anche e soprattutto fruibilità dell'ambiente, per avere illimitate possibilità di movimento.

Basterebbe applicare in tutti i Paesi europei in modo indifferenziato e non discriminatorio quel diritto su cui poggia tutto l'impianto giuridico europeo e cioè la libera circolazione delle persone. Un diritto che non è eludibile e che deve essere rafforzato in ogni ambito.

L'individuo deve essere considerato nella sua totalità, con tutti i suoi bisogni. È necessario puntare su una società improntata sulla cultura della Qualità Totale e sulla soddisfazione del 100% della popolazione, non solo di chi ha esigenze particolari ed è, perciò, necessario che sia coinvolta tutta la filiera: dal sistema dei trasporti a quello della ricettività, secondo i principi dell'Universal Design e del Total Quality Management.

La Qualità totale è un modello che ha come grande obiettivo quello di "gestire" la qualità favorendo la riduzione degli sprechi in un'ottica di ottimizzazione degli sforzi. FIABA propone, dunque, che negli ambiti istituzionali, in termini di assoluta ordinarietà, sia presente la figura del Total Quality Manager, alla stregua di tutte le altre Figure di Authority previste in ordinario in quasi tutte le strutturazioni giuridiche degli Stati Membri della UE.

Il Total Quality Manager è un garante della qualità percepita dalle persone nel vivere la propria città per turismo, lavoro e tempo libero.

#### Riferimenti bibliografici

- Andreani V., Tortorella W. (2009) "Rapporto Cittalia 2009, città mobili", Cittalia Fondazione Anci ricerche.
- Borlini B., Memo F. (2009) "Ripensare l'accessibilità urbana", Cittalia Fondazione Anci ricerche.
- Brocato Cecchi R. (2008) "Dedicato a Giovanna...ma anche a tutti gli altri!".
- Calzolaio F. (1996) "Mobility Housing, residenze collettive per persone limitate nella mobilità", Gangemi Editore.
- Commissione Europea "Libro Bianco – La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", Ufficio delle Pubblicazioni Ufficiali delle Comunità Europee.
- Convegno OPAF, Lecco. (2009) "Per un progetto condiviso della città accessibile, proposte e percorsi per il superamento delle barriere architettoniche in Provincia di Lecco.
- Koenig, G. K. (1986) "Come si misura la qualità della vita", in Ottagono n. 83.
- Marzi L. (2009) "Piani per l'eliminazione delle barriere architettoniche: esperienze in Toscana", TeMA, n.2.
- Nuvolati G. (1993) "Qualità della vita. definizione, prospettive di analisi e indicatori sociali", Sociologia Urbana e Rurale, n. 41, pp. 99-121.
- Nuvolati G. (1998) "La qualità della vita delle città. Metodi e risultati delle ricerche comparate", Franco Angeli, Milano.
- Sen A. (1985) "Commodities and Capabilities, North Holland, Amsterdam.
- Scotto F. (2008) "Le politiche dei trasporti nelle aree urbane. La sfida dei Comuni nel governo della mobilità", Cittalia Fondazione Anci ricerche.
- Zajczyk F. (2000) "Tempi di vita e orari della città. La ricerca sociale e il governo urbano", Franco Angeli, Milano.

#### Referenze immagini

L'immagine a pag. 63 è tratta dal sito [www.dailyradio.iveco.com/.../01/traffico.jpg](http://www.dailyradio.iveco.com/.../01/traffico.jpg).  
L'immagine a pag. 64 è tratta dal sito [www.tafter.it/wp-content/uploads/2009/10/mobi....](http://www.tafter.it/wp-content/uploads/2009/10/mobi....)  
L'immagine a pag. 65 in alto è tratta dal sito [www.tafter.it/wp-content/uploads/2009/10/mobi..](http://www.tafter.it/wp-content/uploads/2009/10/mobi..), quella in basso è tratta da [blogs.sdf.unige.it/.../01/traffico-napoli.jpg](http://blogs.sdf.unige.it/.../01/traffico-napoli.jpg).  
Le immagini a pag. 66 e 67 sono tratte dal sito [www.fiaba.org/](http://www.fiaba.org/) archivio foto.