

| | | |
|--|--|------------------------|
| <i>a</i> <i>n</i> <i>n</i> <i>o</i> 2020 | <h2 style="margin: 0;">Il Biglietto</h2> <p style="margin: 0;">Erika Dagnino Marco Buttafuoco Daniele Cambiaso Stefano Pastor Giorgio Pernigotti</p> | <i>n.</i> 03 |
|--|--|------------------------|

Lettera sulla mobilità

STENGEL: Nel fine settimana hai raccontato una parabola, una parabola sul sole e il vento?

MANDELA: Ah, quella, sì.

Una lettera sulla mobilità ha innegabile motivo di tensione etica, individuale e collettiva, ma anche è intesa in senso più latamente antropologico entro lo spostamento reale e metaforico, nonché temporale; e data la mobilità come facente parte del *naturale*, ma anche inseribile nella cultura del *variabile*. Esistenzialmente e storicamente; benché nell'umano si possa forse dare per scontato che le due cose coincidano, almeno negli ultimi secoli. Inoltre, la lettera è pari a una forma di trasmissione che si presta a una sorta di sintesi tra compilazione e ricezione.

Se è vero che in natura il moto è un fenomeno in sé, mentre nell'umano in quanto tale si rivela talvolta difficile ravvisarne le autentiche origine e scaturigine presentandosi persino il dubbio circa la sufficienza e bastevolezza della volontà del moto, seppure sia esso finalizzato ad esempio a scopi pratici e praticato attraverso l'utilizzo e la fruizione dei servizi di trasporto e di mobilità, l'archetipo dello spostamento e del mezzo di trasporto è sostanza di sempre, certo mutato nel corso della Storia il modo di compierlo: dai mezzi tipici del passato e d'epoca: omnibus a cavalli e primi omnibus a motore termico, ad esempio; all'attualità modale e intermodale del trasporto pubblico: regionale, urbano, di conurbazione: dal treno all'autobus, dal ciclabile al pedonale, dal tram al servizio nave-bus. E in generale del trasporto in modalità terrestre, aerea, via mare e per vie navigabili interne. Mutato dunque storicamente, permane come componente costitutiva della persona e sempre costituentesi in quanto paradigma. Qualsiasi locomozione essendo materialmente e non solo antropologicamente. Al tempo stesso, quando la geografia spaziale e la geografia temporale sembrano mancare, quando i luoghi non ci sono, almeno una cosa l'essere umano può tentare di salvare: l'esercizio della libertà. Inoltre, per quanto poi *astratti* o legati a commi e decreti gli spostamenti, i trasporti, la mobilità si delineano come fatti in sé, legati anche all'immagine e al concetto del *dove* e del *quando*; immagini e concetti quelli stessi. In modo paradigmatico l'individuo si porta dietro, mentre si sposta, il trascorso, e si muove verso il divenire: alterità e costruzione altra, portante in sé il costruito e il decostruito precedenti. Materiale mutato, non mutato; apparso, non apparso; affiorato, non affiorato; manifestato, non manifestato; e così via. Dove la locomozione è e rimane comunque concreto, a prescindere dal punto di vista antropo-psicologico,

spostamento di persone e di cose; con primo scopo, il più ovvio, coincidente con il trasferimento spaziale; e permanendo nella persona la consapevolezza di aver innescato o stare per o innescare dinamiche quotidiane effettive e al tempo stesso ideali, di segno sia pure maggiore, minore, uguale, ma sempre sotto il segno dell'esponenziabilità e dell'indispensabilità al fine di vivere nel reale e nell'eventuale; ora affacciandosi ora proiettandosi, ora in appartenenza ora in suo contrario.

La mobilità, e con essa il sistema trasportistico, interviene quindi sia profondamente sia esteriormente sull'attività reale: biografica; storico-geografica. E se è vero che viaggiando si tocca con mano la realtà senza veli, dal punto di vista della dinamica interna appartenente all'elemento umano: spostamento, migrazione, viaggio corrispondono in una connessione profonda alle eventuali potenzialità dell'anima contemporanea: la mobilità delle persone equivalendo, non senza mantenere viva la memoria di grandi *viaggiatori immoti* quali ad esempio Salgari e Pessoa, alla non paralisi dello spirito. Nel frattempo traendo la *composizione* del sistema della mobilità un gran vantaggio dall'eventuale essere in sintonia e in sincronia con quella sorta di principio di bidirezionalità costitutivo dello spostamento: partenza/arrivo; arrivo/ripartenza. Dove il movimento spazio-temporale è immerso e scaturisce nella realtà quotidiana, e questa è immersa e scaturisce in quello. Sistema abitato e strutturato anche da una concreta quanto naturale tensione costruttiva tra tutti i soggetti coinvolti nella sua attuazione; tensione che, pur caratterizzata dall'imparità delle posizioni di *forza*, annette l'assunzione della reciprocità come presupposto alla non stagnazione: fondamento all'azione e alla percezione partecipativa le quali collocano tutte le parti agenti ad un livello maggiormente significativo, anche come sorta di naturale conseguenza insita in quella stessa interazione. La continuità dialettica tra utente/ persona/cittadino/a e quanto il contesto della mobilità può restituire a *n* dimensioni conferma ancora una volta l'importanza della qualità del servizio di trasporto. E risolvendosi in una sorta di continuità l'una nell'altra seppure componenti demarcate e differenziate: regolazione-mercato-benessere utenza; efficienza-efficacia-beneficio utenza sono attraversate da una sorta di proprietà relazione *transitivo-valoriale* all'interno del sistema della mobilità.

Il *Capitolo I del Sesto Rapporto Annuale al Parlamento* dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti "ha ad oggetto l'Autorità, i cittadini e gli utenti". Da un confronto con alcuni fruitori e non del servizio di trasporto pubblico, nel corso della lettura del documento è risultata, tra le altre, frequentata con particolare interesse la parte dedicata agli *Strumenti ed Effetti* della regolazione economica, e in misura maggiore i passaggi di seguito riportati: "Un ulteriore insieme di strumenti è quello che riguarda la regolazione della qualità dei servizi e, in particolare, la definizione di condizioni minime di qualità di quelli gravati da obblighi di servizio pubblico. [...] Tali condizioni, da inserire nei contratti di servizio, prescrivono quali siano i dati da rendere pubblici, sono corredate da indicatori di misurazione e da obblighi di verifica periodica e sono assistite da penali. Vi rientrano la regolarità e puntualità del servizio, la pulizia e il *comfort* del materiale rotabile e delle infrastrutture, i sistemi di *feedback* da parte degli utenti e delle associazioni rappresentative, per citarne solo alcune. In questo caso, le misure di regolazione incidono sul rapporto tra ente affidante e gestore; allo stesso tempo, esse esprimono livelli minimi di soddisfazione da assicurare agli utenti in relazione alle specifiche caratteristiche di ciascun tipo di servizio." (ART, 2019). E a seguire: "Se con le condizioni minime di qualità dei servizi gli effetti della regolazione a beneficio dei cittadini-utenti divengono più visibili, essi sono del tutto immediati avuto riguardo alle competenze dell'Autorità in materia di tutela dei diritti dei passeggeri. Nell'esercizio di tali funzioni, l'Autorità definisce il contenuto minimo degli specifici diritti degli utenti: una competenza *sui generis*, che è stata sin qui esercitata con riferimento ai diritti dei titolari di abbonamenti per l'utilizzo di servizi di trasporto ferroviario ad alta velocità, a quelli degli utenti potenziali e degli effettivi passeggeri del trasporto ferroviario con obblighi di servizio pubblico e a quelli dei passeggeri del trasporto marittimo che intendano avanzare reclamo per disservizi dei vettori. A queste funzioni, individuate nella legge istitutiva dell'Autorità, si aggiungono quelle specifiche di vigilanza sull'esecuzione dei Regolamenti europei in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via ferrovia, autobus, mare e vie navigabili interne. Contenuti minimi dei diritti e norme europee tipizzano situazioni giuridiche soggettive che vengono, così, espressamente definite e sono assistite da misure per garantirne l'*enforcement*, nel presupposto che i passeggeri rappresentino la parte debole del contratto di trasporto ~ ved. il Considerando 3 del Regolamento (CE) N. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, che testualmente recita "*Poiché il passeggero ferroviario è la parte debole del contratto di trasporto, è necessario che i suoi diritti siano tutelati*" ~. Esse consistono essenzialmente nella non discriminazione nell'utilizzo del servizio; nell'assistenza e accessibilità per i passeggeri con disabilità e/o mobilità ridotta; nel ricevere informazioni prima dell'acquisto e nelle varie fasi del viaggio; nella possibilità di rinunciare al viaggio (con rimborso) in caso di perturbazione; nell'assistenza e compensazione

in caso di forti ritardi o soppressioni; nella responsabilità del vettore per i passeggeri e il loro bagaglio; nel diritto a un sistema rapido e accessibile di trattamento dei reclami in caso di disservizi. [...] a differenza delle condizioni minime di qualità, la tutela dei diritti opera in modo diretto: utenti e passeggeri possono esercitarli, contestare l'eventuale inadempimento (o non corretto adempimento) di obblighi contrattuali ~ derivanti direttamente dal titolo di viaggio ~ da parte del fornitore del servizio e avanzare richieste risarcitorie." (*ibid.*).

Nella storia attuale della mobilità e dei trasporti, le esperienze dei passeggeri cosiddetti pendolari evidenziano una situazione di ricorrenti criticità lungo alcune relazioni ferroviarie. Esemplicative le tratte elencate quali peggiori linee ferroviarie di Italia nel recente *dossier Pendolaria* di Legambiente. Esperienza rilevante, lo spostamento quotidiano si colloca anche sul piano della consapevolezza; quest'ultima configurandosi come una condizione che pur essendo una lesione paradossalmente aiuta a parare i colpi. Ogni volta il viaggiatore si rinnova, e rinnovando anche i suoi limiti si dispone a rispondere in maniera per quanto possibile cosciente nei confronti dei propri diritti. Posta la posizione di utente/persona/cittadino/a, è la natura stessa della mobilità quotidiana a chiedere che la consapevolezza diventi un *habitus*. La cosa più importante non è una soluzione di continuità dell'agire, ovviamente, ma che l'operato tramuti in qualcosa di significativo anche di fronte ad apparenti prove contrarie; cercando di distinguere i vari fattori e lasciando un terreno, per così dire neutro, ad impedire che si formino eventuali campi di sola negatività; al di là della ricezione dei diritti, assimilando e ricreando significativamente il senso dell'eventuale sviluppo del suo, di utente del servizio di trasporto, potenziale: nel solco della crescita del suo cosiddetto *empowerment*, l'utente è sempre più coinvolto nelle sue stesse partecipazione e attenzione, informazione e cognizione. Tutto questo entro strutture e infrastrutture specifiche. A parte il loro eventuale essere impresenziate, sempre deleterio, le stazioni si configurano come luogo primo di immissione e passaggio nel contesto pratico ed esistenziale della mobilità. Sta di fatto che cogliere il senso di sottrazione destato dalle stazioni che non prevedono presenza di personale addetto, luoghi di concreta quotidianità ma collocati in una desertificazione di solito non rassicurante, è un punto di immediata emozione e sistematica drammaticità: trasformandosi alcune località di servizio in spazi di precarietà e di messa in forse rivelano un qualcosa che va anche al di là del discorso della percezione provata dall'utenza, svelando molto non solo sul piano *morfologico* ma anche sullo stare al mondo; quasi consegnando il manifestarsi di ipotetici intenti umani mentre viene costantemente a ribadirsi che tutti gli elementi in evidenza o suggeriti sono e rimangono per la persona dati di fatto. La soggettività infatti, come esposto in altre sedi, ha l'attribuzione di mediare e rielaborare l'oggettività del dato reale lasciandola inalterata e modificandola al tempo stesso, quasi ricreandola in una dimensione autonoma pur sempre *in relazione*.

Entro il diritto alla mobilità si afferma il diritto all'informazione: le informazioni di carattere generale e commerciale, le informazioni statiche e dinamiche di viaggio, quelle riguardanti l'accesso e fruibilità dei servizi e delle stazioni ove erogate in modalità sia materiale sia immateriale (supporto cartaceo, monitor, diffusori acustici, canali web, eccetera) producono un rafforzamento dell'attuazione del diritto alla mobilità; integrandosi canali tradizionali e canali informatici sia dal punto di vista della oggettiva diffusione e collocazione del materiale sia della soggettiva fruizione; in una sorta di integrità organica e non discriminante inerente alla natura stessa del servizio. E il diritto all'informazione assurge a diritto alla conoscenza; nel caso specifico concernente i diritti e la tutela dei diritti dei passeggeri. In tal senso risultano decisamente utili oltre che agili le sezioni dedicate ai *'Diritti dei passeggeri'* e alle *'Informazioni per i passeggeri'* sul sito dell'ART, dove sono disponibili i regolamenti europei di riferimento, i decreti legislativi attuativi, le campagne di informazione. Tra i documenti fruibili è accessibile anche la *Relazione speciale n. 30/2018: I passeggeri nell'Unione europea hanno pieni diritti, ma devono ancora lottare per farli rispettare* della Corte dei conti europea che "ha valutato con quanta efficacia siano tutelati i diritti dei passeggeri, verificando: se l'estensione e la portata dei regolamenti tutelino efficacemente i diritti dei passeggeri e se i viaggiatori ne godano effettivamente" e "se il rispetto dei diritti dei passeggeri sia stato promosso con efficacia." (Corte dei conti europea, 2018).

Ulteriore componente del sistema della mobilità è il tempo del lavoratore, ad esempio del conducente del mezzo di trasporto, con riferimento alla sostenibilità della turnazione, alla sua articolazione, eccetera. Tema che risulta naturalmente impossibile tacitare, nel presente contesto viene soltanto annotato senza pretesa alcuna, neppure minima, di estensione. Al tempo stesso, nei contesti reali a utenti del servizio di trasporto pubblico può verificarsi la circostanza di essere testimoni di momenti lavorativi prossimi alla incompatibilità con legittime esigenze dei lavoratori.

Si ripresenta quindi il discorso dei diritti fondamentali della persona, cittadino/a. Nello specifico riguardante la dimensione del lavoratore. Tra emozione morale e ipotesi di stesura, tra spinta epocale e concretezza dell'essere, nulla impedisce di tematizzare brevemente la questione, fatte le debite, se vogliamo acrobatiche, proporzioni e dislocazioni di epoche, tempi, condizioni, ambiti generali e di dettaglio, attraverso alcune parti dello scritto *"Un percorso possibile per introdurre gli studenti della scuola secondaria di primo grado ai temi dell'Agenda 2030 con collegamenti disciplinari alla musica"* (Pastor S., 2018). Documento che promuove un "percorso volto a stimolare un processo di appropriazione da parte dei discenti di concetti quali giustizia, diritti, sostenibilità, equità intergenerazionale" e nel corso del quale, partendo da una "vicenda antica", si espone che: "Per arrivare a parlare di un concetto moderno come quello dei diritti umani si pone come punto di partenza l'ascolto/visione del finale della *Sinfonia n. 45 in FA# minore* detta *'degli addii'* di Franz

Joseph Haydn, scritta nel 1772. Si noterà che, poco a poco, i musicisti abbandoneranno la scena lasciando alla fine soltanto due violini che, insolitamente, chiudono la sinfonia. I musicisti, al servizio del principe Nikolaus Esterházy, erano insofferenti per il fatto che il soggiorno alla residenza estiva del principe si stava protrahendo per un periodo particolarmente lungo e ciò comportava un prolungato distacco dalle rispettive famiglie in quanto il principe non permetteva che gli artisti lasciassero la residenza fintantoché egli era presente a palazzo. Si rivolsero a Haydn, che come maestro di cappella aveva il privilegio di soggiornare a Esterháza con la famiglia (agli altri musicisti era negato per via delle dimensioni ridotte della residenza). Il musicista scrisse appositamente questa geniale sinfonia prevedendo in partitura l'abbandono, poco alla volta, della scena da parte dei musicisti. Il principe si commosse e congedò finalmente i musicisti." (*ibid.*). E per trattare i diritti fondamentali della persona si esplicita che: "Successivamente a questa breve narrazione si fornisce [...] lettura della *Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione Europea* [...]" con l'obiettivo "di far emergere il concetto di diritto della persona e di come questo concetto sia relativamente moderno se si pensa che i poveri collaboratori di Haydn furono costretti a una compressione della libertà che oggi non sarebbe accettabile, grazie proprio all'affermarsi di concetti e di atti che tutelano la persona" e "veicolare il messaggio che le norme sono effettive, che esistono organismi di tutela rispetto ad esse (Corte di Giustizia Europea, Corte Europea dei Diritti Umani) e che sono applicate a livello globale (ONU, *Dichiarazione Universale dei Diritti dell'Uomo*, Corte Internazionale di Giustizia)." (*ibid.*).

Nella struttura e sostanza del sistema della mobilità dunque, si instaurano e si manifestano, in un discorso riferibile anche al rapporto tra esperienza conoscitiva ed esperienza fattiva, composite relazioni dagli effetti molteplici; per loro stessa natura *tecnicamente* e *umanamente* compresenziate. E ogni esperienza può esserne occasione: il viaggio in quanto tale, ovviamente; l'utilizzo di documenti dedicati alla tutela dei diritti degli utenti, eventuali programmi radiotelevisivi finalizzati alla loro illustrazione, carte dei servizi caratterizzate da chiarezza e completezza, protocolli d'intesa, tavoli tecnici tra enti e comitati e aziende, consultazioni pubbliche, normativa, atti regolatori, eccetera.

Tutte queste operazioni rinviando ancora una volta alla tensione ed estensione costruttiva del sistema della mobilità, in modo tale da estenderlo nell'ulteriorità del suo stesso potenziale. Amplificando ulteriormente la dialettica tra soggettività e oggettività, tra concretezza e senso.

Erika Dagnino
Marco Buttafuoco
Daniele Cambiaso
Stefano Pastor
Giorgio Pernigotti

Letture e approfondimenti

ART - Autorità di Regolazione dei Trasporti:

Sesto Rapporto annuale al Parlamento, Camera dei Deputati, Roma, 25 giugno 2019

Relazione del Presidente, Camanzi A., Camera dei Deputati, Roma, 25 giugno 2019

Delibera n. 16/2018 - Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015. Conclusione del procedimento.

Allegato A alla Delibera n. 16 dell'8 febbraio 2018 - Schema di atto di regolazione recante "Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214"

Delibera n. 106/2018 - Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 43/2018. Approvazione di "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie".

Allegato A alla delibera n. 106/2018 - Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie.

Relazione Istruttoria degli Uffici - Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 43/2018 - Definizione del documento "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie".

Ufficio Affari economici, *Relazione di Analisi di Impatto della Regolazione* - Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 43/2018. Approvazione di "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie".

Allegato A alla Delibera n. 96/2018 del 4 ottobre 2018 - Atto di regolazione recante "Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214" e correlate *Relazione di AIR* e *Relazione Istruttoria*

Allegato A alla delibera n. 83/2019 - Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto via mare e per vie navigabili interne possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e degli operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami operatori dei terminali con riguardo al trattamento dei reclami" e correlate *Relazione di AIR* e *Relazione Istruttoria*

Atto di segnalazione al Parlamento e al Governo - Tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, nel trasporto via mare e per vie navigabili interne e nel trasporto effettuato con autobus: disciplina sanzionatoria, Roma, 17 ottobre 2018

Protocollo di intesa tra l'Autorità di Regolazione dei Trasporti e l'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni, Torino-Roma, 28 novembre 2016

In generale le *pubblicazioni e attività* dell'ART consultabili al sito www.autorita-trasporti.it

Ministero dell'Economia e delle Finanze, *Documento di Economia e Finanza (DEF) 2017; DEF 2018; DEF 2019*

Regolamento (CE) N. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario - Gazzetta ufficiale dell'Unione europea 3.12.2007

Regolamento (UE) N. 181/2011 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus - GU 28.2.2011

Regolamento (UE) N. 1177/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 novembre 2010 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n.2006/2004 - GU 17.12.2010

Regolamento (CE) N. 261/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 febbraio 2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 - GU 17.02.2004

Corte dei conti europea, *Relazione speciale n. 30/2018: I passeggeri nell'Unione europea hanno pieni diritti, ma devono ancora lottare per farli rispettare*, Unione Europea, Luxembourg, 2018

Legambiente, *Rapporto Pendolaria - Le 10 linee ferroviarie peggiori d'Italia*, Roma, 2019

Assemblea Generale delle Nazioni Unite, *Dichiarazione Universale dei Diritti Umani*, Parigi, 1948

Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione Europea, Nizza 2000, Strasburgo 2007

Mandela N., *Io, Nelson Mandela, Conversazioni con me stesso*, trad. Lionetti C., Santarone M., Volpi C., Sperling Paperback, Milano, 2013, tit. or. *Conversation with Myself*

Salgari E., *I Romanzi dei Pirati della Malesia*, BUR Biblioteca Universale Rizzoli, Milano, 2011

Pessoa F., *Libro dell'Inquietudine*, trad. Collo P., Einaudi, Torino, 2012 tit. or. *Livro de Desasocego*

Haydn F. J., *Sinfonia n. 45 in FA# minore detta 'degli addii'*, Esterháza, 1772

Pastor S., *Un percorso possibile per introdurre gli studenti della scuola secondaria di primo grado ai temi dell'Agenda 2030 con collegamenti disciplinari alla musica*, Genova, 2018
Dagnino E., *Il Biglietto - n.01*, Sibilla Edizioni, Genova, 2017
Dagnino E., *Il Biglietto - n.02*, Sibilla Edizioni, Genova, 2018

Il Biglietto - n.03 anno2020 - Lettera sulla mobilità
Copyright © Erika Dagnino
www.erikadagnino.it



Edizioni Sibilla
Prima Edizione: marzo 2020
Libreria Editoriale Sibilla Via Sant'Ugo, 6 - 16136
Genova, Italy tel. /phone +39 010 2723934

Finito di stampare in marzo 2020 da Status srl

ISBN 978-99-88626-84-6



9 789988 626846 >

€ 2,00