

INU Lazio

Sezione
dell'Istituto Nazionale
di Urbanistica



LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE NEI COMUNI DELLA CINTURA EST DEL TERRITORIO METROPOLITANO ROMANO

Sala Tersicore – Palazzo Comunale

Velletri | 17/09/2026

Urbanistica di prossimità e rigenerazione urbana

Paolo Colarossi

INU Lazio

Info.paolocolarossi@gmail.com



Con la collaborazione di



Commissione CITTÀ
METROPOLITANA
Ordine degli Architetti PPC di Roma e provincia



Ordine degli Ingegneri
della Provincia
di Roma



Con il patrocinio di



Associazione
Biennale
Spazio Pubblico

SOMMARIO

1. PRIMA PARTE

Presentazione sintetica di sperimentazioni per Piani-programmi di progetti con contenuti e strumenti di urbanistica di prossimità per la rigenerazione-riqualificazione della città esistente.

.

2. SECONDA PARTE:

Considerazioni riassuntive su metodi, tecniche, strumenti e strategie dell'urbanistica di prossimità per la rigenerazione-riqualificazione urbana.

1. PRIMA PARTE
***Presentazione sintetica di sperimentazioni
per Piani-programmi di progetti
con contenuti e strumenti di urbanistica di prossimità
per la rigenerazione-riqualficazione della città esistente.***

Quali contenuti delle sperimentazioni?

Viene applicata, nelle sperimentazioni qui presentate, una **Strategia delle reti (o costellazioni) di centralità** per un riassetto complessivo della città esistente secondo un policentrismo diffuso (cioè **aree urbane riarticolate in piccole città nella città**). Riassetto che produce una **equa distribuzione** di qualità urbana fondata su **sistemi di spazi pubblici e di servizi pubblici e privati da riqualificare o creare come centralità a servizio degli ambiti urbani delle piccole città nella città**.

Quali Strumenti delle sperimentazioni?

Per ognuna delle reti di centralità sono elaborati **Schemi Urbanistici di Assetto (S.U.A.)** contenenti tre categorie di elaborati:

- **Disegno dell'Assetto Urbanistico (D.A.U.)** (della rete di centralità come sistema di spazi pubblici e di servizi pubblici e privati)
- **Repertorio dei progetti** componenti la rete di centralità
- **Note Tecniche guida (No.Te.)** per la qualità dell'attuazione dei progetti per ognuna delle reti di centralità

Sono di seguito presentate alcune immagini tratte da Piani-Programmi di progetti (nella forma di Schemi Urbanistici di Assetto) di rigenerazione-riqualificazione urbana per tre città. Sono Piani –Programmi elaborati nel quadro di **diversi strumenti di pianificazione-programmazione**:

- **San Severo (FG) - 48.892 ab.** (Documento Programmatico per la Rigenerazione Urbana - DPRU)
- **San Benedetto del Tronto (AP) – 47.023 ab.** (Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile – PUMS)
- **Grottaferrata (RM) – 20.369 ab.** (Documento Preliminare di Indirizzo per il nuovo Piano Urbanistico Comunale Generale)

In tutti e tre i casi le proposte elaborate hanno interessato tre diverse scale:

- la **scala urbana** (una città fatta di piccole città),
- la **scala locale** (la scala delle reti o costellazioni di centralità di ogni piccola città)
- la **scala dei singoli progetti** per le componenti della rete per ognuna delle centralità.

LA SCALA URBANA

Una città fatta di piccole città (il ri-disegno della città esistente). Caratteristiche generali:

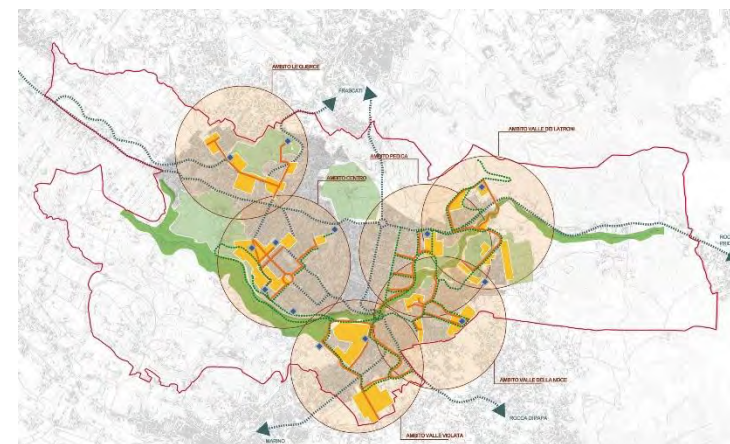
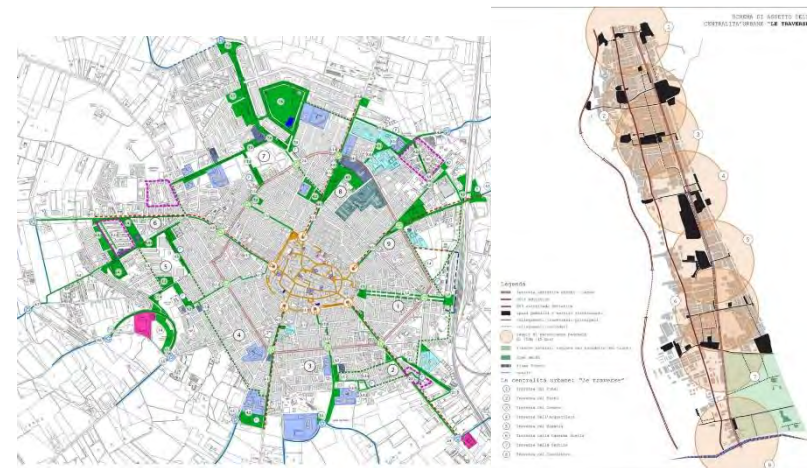
Ognuna delle piccole città ha un suo sistema centrale a rete (nodi e maglie) di spazi pubblici e servizi pubblici e privati – sono le reti o costellazioni di centralità.

Le piccola città e le relative reti di centralità sono localizzate nell'area urbana secondo una strategia di equa distribuzione di qualità urbana .

Nodi e maglie di una rete di centralità sono accessibili da tutti i punti di una piccola città con percorsi a piedi orientativamente di non più di 1 km (15 min.).

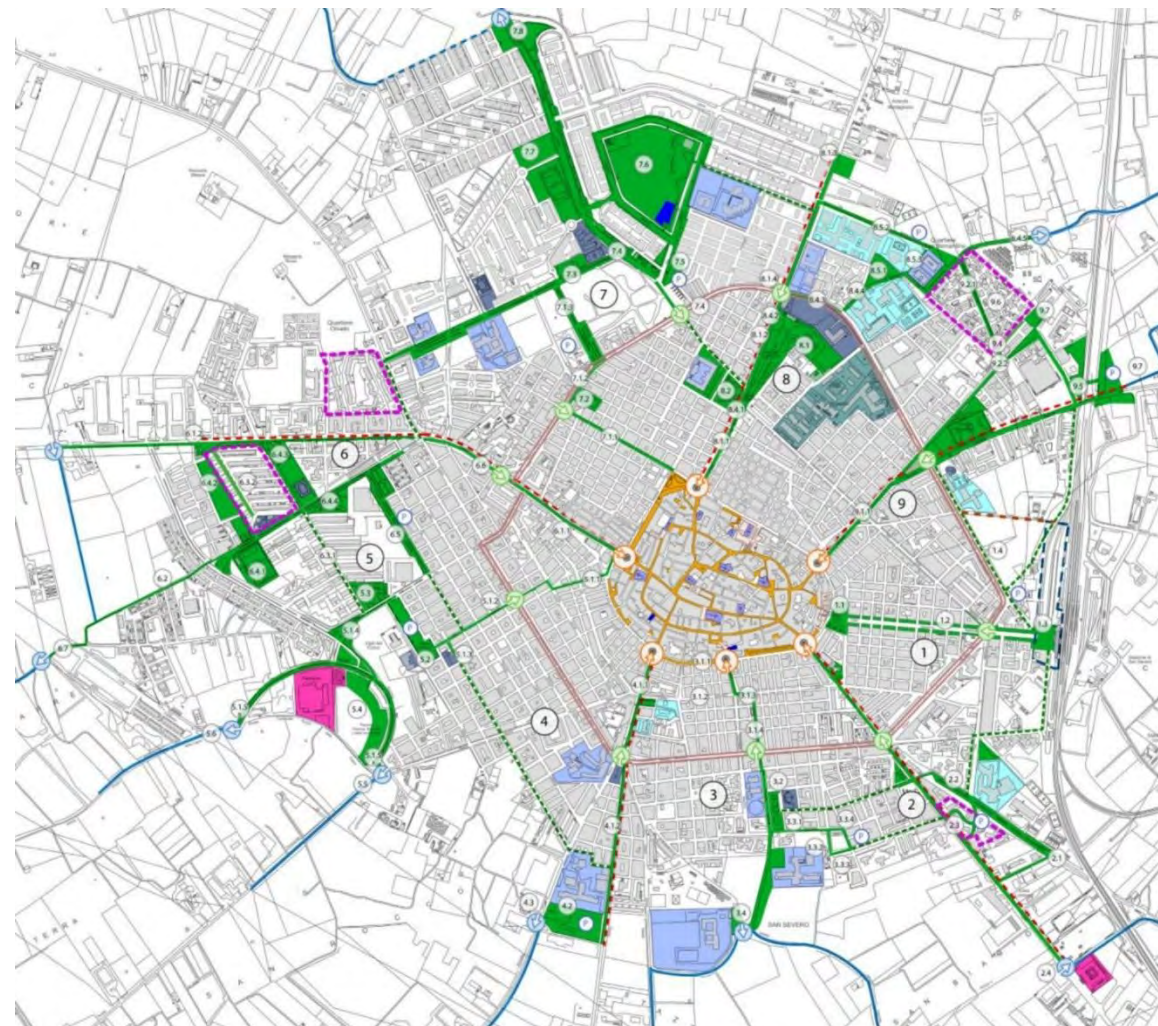
Tutte le maglie di una rete di centralità sono pedonalizzate o ristrutturate come strade 30.

Le piccole città, collegate tra loro da connessioni verdi, formano il sistema urbano della città fatta di piccole città.



San Severo (FG):

Morfologia urbana a struttura radiale, costituita da un nucleo storico centrale e da successive espansioni sostanzialmente ad anello attorno al nucleo storico e lungo le strade storiche. I margini del centro storico hanno distanze dai margini urbani in affaccio sulle aree agricole periurbane che variano dai 700 ai 1100 m. Il piano-programma propone nove centralità (costellazioni di centralità) appoggiate sulla struttura radiale delle strade storiche. Le maglie radiali delle centralità connettono il centro storico con la campagna periurbana e terminano su questa con un'area verde attrezzata (le Posterule) dalla quale partono, seguendo strade rurali esistenti riqualificate, percorsi ciclopeditoni ad anello (le Passeggiate nella campagna periurbana).



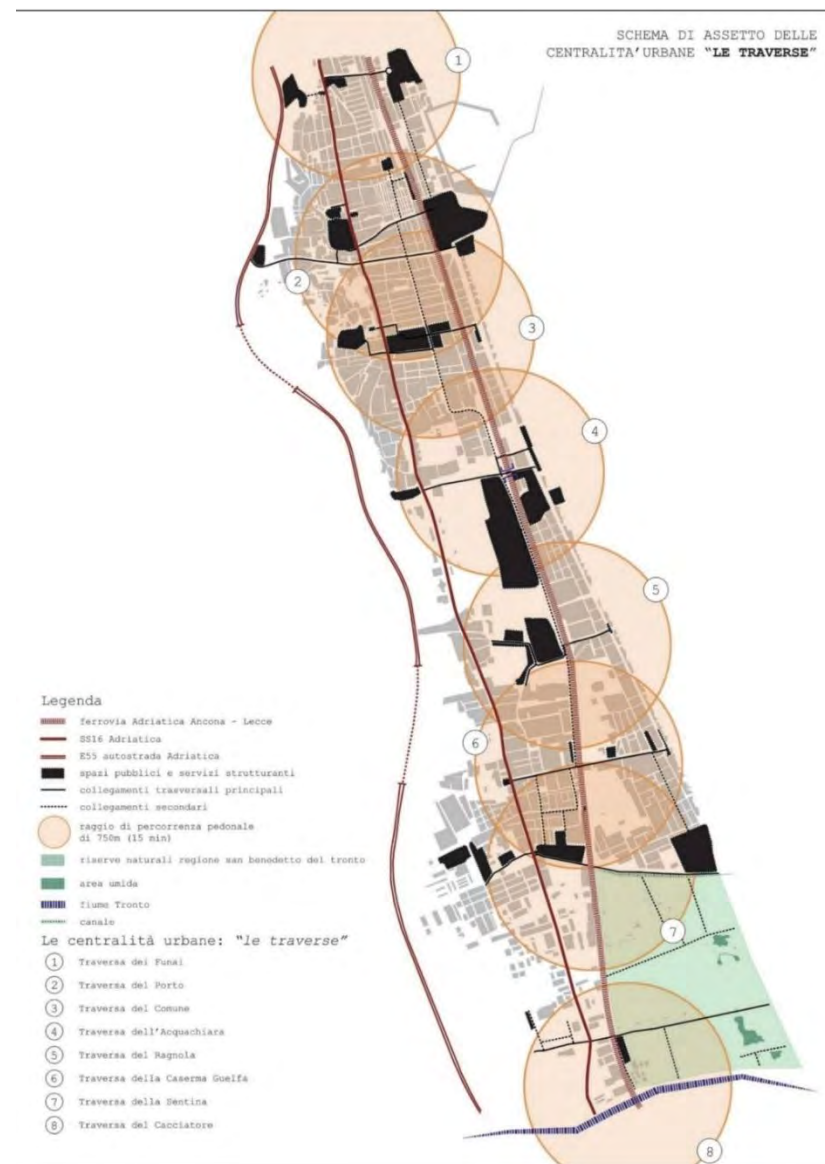
San Benedetto del Tronto (AP)

Area urbana con morfologia a striscia, lunga circa 8 Km e di larghezza variabile tra 800 e 1.200 m. e marginata longitudinalmente a est dalla linea di costa e dal lungomare e a ovest, verso le colline, dall'autostrada.

All'interno della striscia, la ferrovia, e la Statale Adriatica costituiscono due barriere (in particolare la ferrovia) che individuano e separano la città in tre fasce .

Il PUMS, tra le altre proposte, individua otto centralità con andamento trasversale (le Centralità Traverse) con l'obiettivo di dotare la città di adeguati standard e di connettere, fisicamente e nella percezione degli abitanti, la città e in particolare la fascia collinare, al mare.

In ognuna delle otto centralità a struttura lineare uno dei temi rilevanti che si propone di risolvere è l'attraversamento della ferrovia.



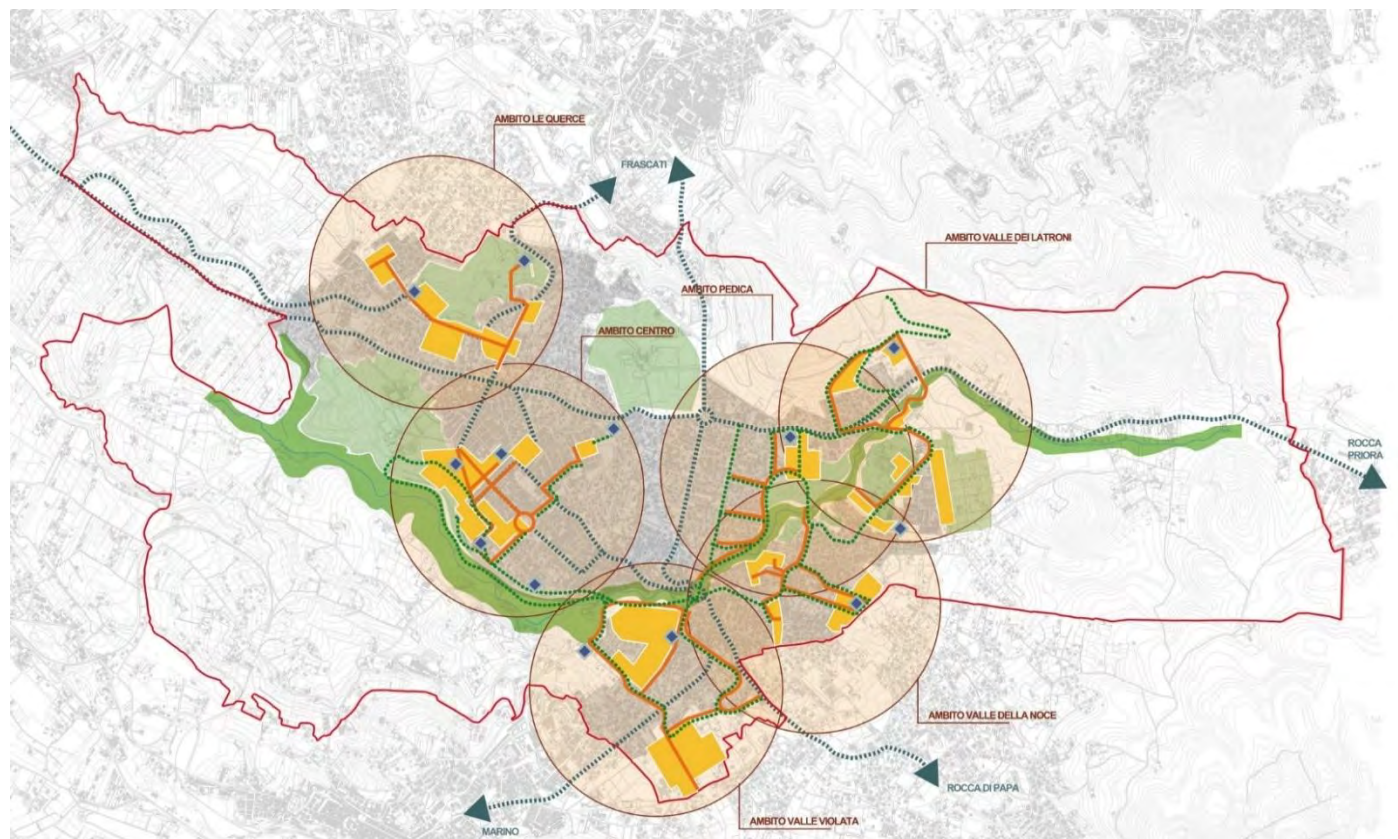
Grottaferrata (ROMA)

Il DPI per il nuovo PUCG individua sei reti di centralità, due di livello urbano e quattro di livello locale, che articolano l'area urbana in altrettante piccole città nella città.

L'obiettivo primario della proposta è di adeguare la quantità ma soprattutto la qualità delle dotazioni territoriali migliorando la qualità urbana in generale.

Le centralità, tranne quella relativa al centro storico, sono localizzate in aree indicate come edificabili dal vigente piano regolatore.

Per l'acquisizione delle aree pubbliche vengono proposte compensazioni edilizie in un quadro di perequazione.



LA SCALA DELLA PICCOLA CITTA'

Il disegno delle singole reti (o costellazioni) di centralità

Ognuna delle reti di centralità è composta di nodi e maglie formando un sistema di spazi pubblici e di servizi pubblici e privati.

Per ognuno dei nodi e per ognuna delle maglie di un sistema (le componenti della rete di centralità) sono previsti interventi di vario tipo di riqualificazione, o manutenzione e adeguamento, o di nuova creazione.

Le eventuali nuove creazioni di spazi o di servizi pubblici possono comportare l'opportunità di acquisizioni di aree alla proprietà pubblica e della realizzazione di parte degli spazi o servizi pubblici utilizzando strumenti perequativi e compensativi



Indirizzi per il disegno delle singole reti (o costellazioni) di centralità

Fattore base della strategia delle reti di centralità è la costruzione di una rete, o costellazione, di centralità, a partire dalle situazioni di contesto esistenti, sulla base di **cinque parametri**:

- presenza di servizi pubblici e privati **di livello adeguato**;
- spazi pubblici **sui quali affaccino i servizi** che formino con quelli sistema;
- **qualità di accoglienza, urbanità e bellezza** dei vari componenti della rete;
- **"disegno"** della rete facilmente riconoscibile e memorizzabile, dunque basato su schemi semplici quali lineare, pettine, cardo-decumano, tridente, anulare, o loro composizioni;
- accessibilità ai vari componenti della rete, da qualunque parte di un dato ambito urbano circostante la rete, di non più di **quindici minuti**.



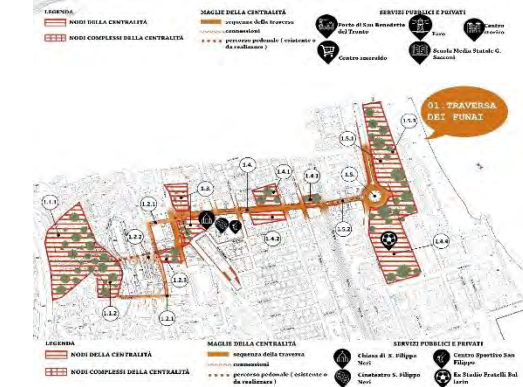
Seguono, nelle successive diapo, alcuni esempi di Schemi Urbanistici di Assetto di alcune reti o costellazioni di centralità

Negli esempi i nodi delle reti sono **nodi complessi o semplici**. Sono complessi quando sono costituiti da un insieme di aree libere (utilizzabili per servizi o spazi pubblici) di superficie tale da poter essere considerata nodo parte di una rete. Sono nodi semplici quando costituiti da un singolo spazio pubblico (piazza, parco, giardino) o da un complesso di un servizio pubblico o privato connesso a un'area di pertinenza.

Le maglie sono costituite da strade esistenti utilizzabili come percorsi pedonali o strade 30. Lungo queste strade, in genere, sono presenti o vanno localizzati servizi pubblici o privati.

La strategia delle reti di centralità può essere applicata anche per centri storici (oppure coinvolgendo nella costruzione della rete nodi costituiti da ambiti della città storica o beni culturali in genere).

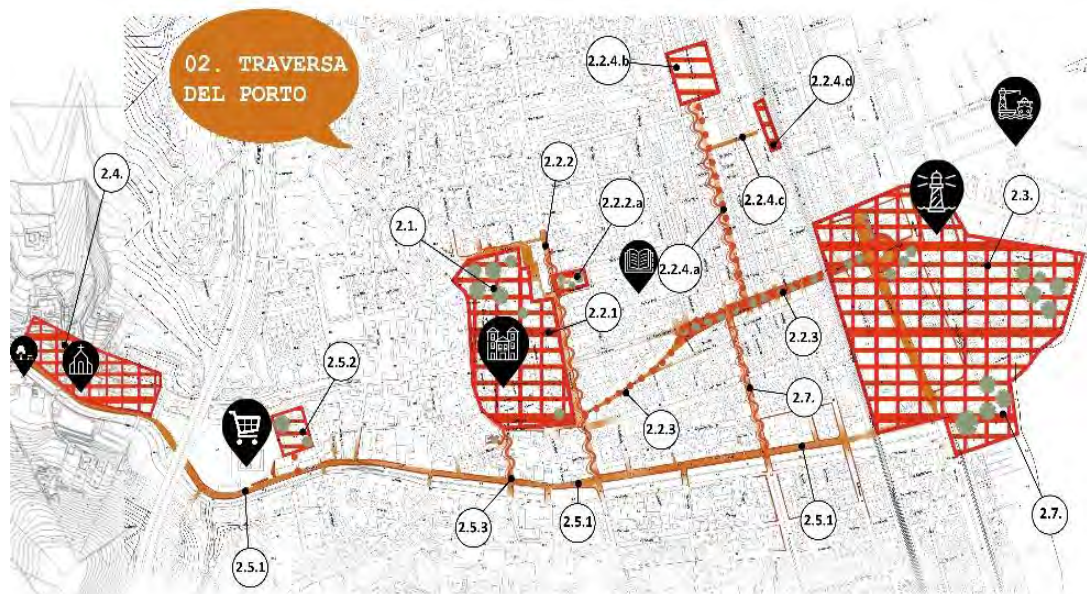
Gli Schemi Urbanistici di Assetto qui presentati sono stati elaborati con **varie grafiche**, a dimostrazione della **versatilità dello strumento** anche nella rappresentazione.



San Severo



San Benedetto del Tronto



LEGENDA

NODI DELLA CENTRALITÀ

NODI COMPLESSI DELLA CENTRALITÀ

MAGLIE DELLA CENTRALITÀ

sequenza della traversa

connessioni

percorso pedonale (esistente o da realizzare)

SERVIZI PUBBLICI E PRIVATI



Porto di San Benedetto del Tronto



Faro



Centro storico



Centro smeraldo



Scuola Media Statale G. Sacconi



LEGENDA

NODI DELLA CENTRALITÀ

NODI COMPLESSI DELLA CENTRALITÀ

MAGLIE DELLA CENTRALITÀ

sequenza della traversa

connessioni

percorso pedonale (esistente o da realizzare)

SERVIZI PUBBLICI E PRIVATI



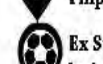
Chiesa di S. Filippo Neri



Centro Sportivo San Filippo



Cineteatro S. Filippo Neri



Ex Stadio Fratelli Ballarin

INU Lazio

Sezione
dell'Istituto Nazionale
di Urbanistica

Velletri, 17 settembre 2026

LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE
nei comuni della cintura est del territorio metropolitano romano

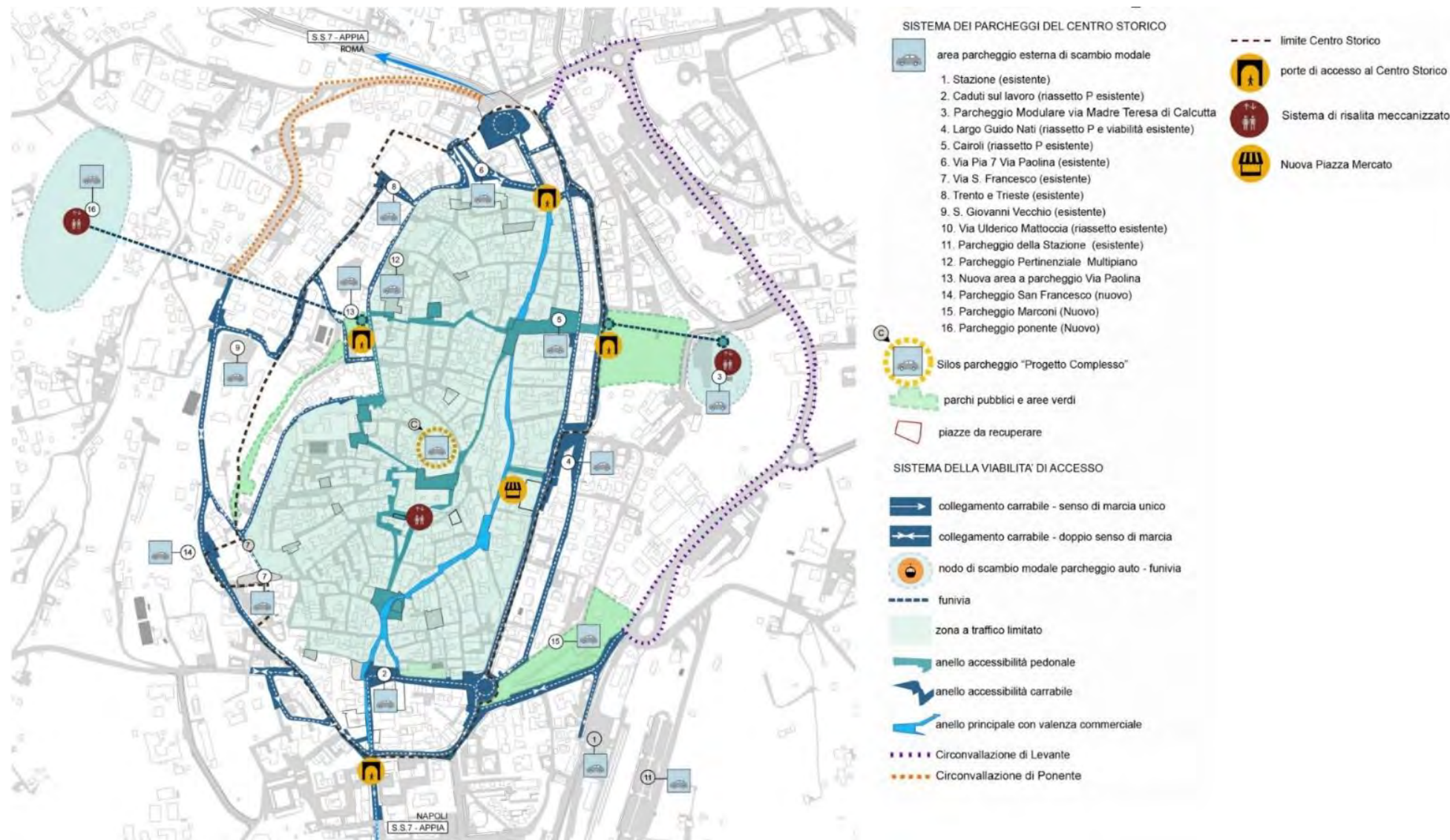
L'urbanistica di prossimità nella rigenerazione urbana
Paolo Colarossi

San Benedetto del Tronto



Velletri

Rete di centralità
per il Piano di
recupero del
centro storico.

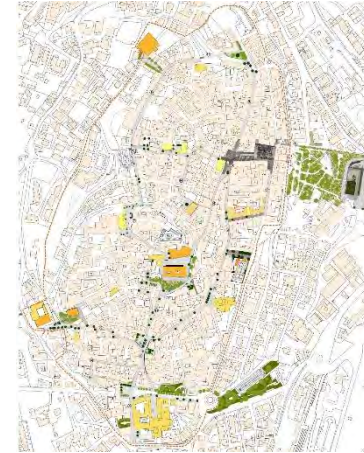


LA SCALA DEI SINGOLI PROGETTI per le componenti di sistema per ognuna delle centralità

Per ognuna delle componenti di una rete di centralità sono elaborate **NOTE TECNICHE GUIDA** in forma di testo e di scenari grafici planimetrici o tridimensionali.

Le Note tecniche definiscono prescrizioni, indirizzi, prestazioni per la redazione dei progetti di riqualificazione, adeguamento o nuova creazione con particolare attenzione alle qualità di accoglienza, urbanità e bellezza (**con contenuti e tecniche proprie del disegno urbano**).

Sono strumenti per l'attuazione dei piani-programmi di progetti proposti per una rete di centralità e hanno **contenuti quantitativi** (indici, altezze, ecc.) e **qualitativi** (morfologie, forme e funzioni).



NOTE TECNICHE: TESTI

IL SISTEMA CENTRALITÀ TRAVERSA DEI FUNAI È FORMATO DAI PROGETTI COMPONENTI:

1.1. Parco Sandro Botticelli

(N.B.: Area di testata della Sequenza Traversa):

- 1.1.a. Area destinata dal PRG a Zona a Verde Pubblico di Quartiere (NTA – art. 48/3)
- 1.1.b. Area destinata dal PRG a Zona per Attrezzature Comuni (NTA – art. 48/2)

N.B.: Area da inserire in un progetto complessivo e unitario del Parco Botticelli

1.2. Sequenza Parco Sandro Botticelli – Piazza San Filippo Neri (due soluzioni):

- 1.2.1. Sequenza A: via Carlo Crivelli, via Domenico Ghirlandaio, via Sandro Botticelli, attraversamento S.S. 16.

N.B.: ingresso al Parco in corrispondenza dell'innesto di Via C. Crivelli su via S. Botticelli.

- 1.2.2. Sequenza B: percorso pedonale di progetto: attraversamento via S. Botticelli, attraversamento area PEEP, attraversamento area privata, attraversamento via D. Ghirlandaio, attraversamento area destinata dal PRG a Zona per parcheggi di quartiere (NTA – art. 48/4), attraversamento S.S. 16.

N.B.: ingresso al Parco da localizzare sulla direttrice del percorso stesso, all'incirca sulla cuspide della curva di via Botticelli

- 1.2.3. Area destinata dal PRG a Zona per parcheggi di quartiere (NTA – art. 48/4).

N.B.: Qualora sia attuato il parcheggio destinare parte dell'area a giardino pubblico lineare contenente il percorso pedonale di collegamento (parte della sequenza) tra via D. Ghirlandaio e S.S. 16.

1.3. Piazza San Filippo Neri:

N.B. Riqualificazione-ristrutturazione anche dell'area del distributore e del parcheggio.

All'interno della piazza potrebbe essere evidenziato un percorso pedonale di collegamento tra la Sequenza Parco S. Botticelli – Piazza San Filippo Neri e la Sequenza Piazza San Filippo Neri – Area dei Funai.

1.6. Sequenza Piazza San Filippo Neri – Area dei Funai:

Via Gabriele d'Annunzio, Via Andrea Doria (sottopasso ferrovia), Rotonda Fratelli Merlini.

- 1.6.1. Parco Giuochi ex-SMA
- 1.6.2. Parcheggio antistante il Parco Giuochi ex-SMA
- 1.6.3. Area alberata (pini) destinata dal PRG a Zona per Attrezzature Comuni (inizio via A. Doria)
- 1.6.4. Stadio Ballarin

N.B.: vedi progetto di riqualificazione in corso

1.7. Area dei Funai:

N.B.: Area di testata della Sequenza Traversa.

Composta dall'area parcheggio viale Cristoforo Colombo e dell'area della Pineta dei Funai. Per quest'area va elaborato un progetto di riqualificazione unitario.

- 1.7.1. Area parcheggio viale Cristoforo Colombo

N.B.: Da riqualificare come Parcheggio di Centralità. Area da inserire in un progetto complessivo e unitario con la Pineta dei Funai

- 1.7.2. Pineta dei Funai.

N.B.: Realizzazione di un percorso pedonale che permetta l'accesso alla nuova banchina del porto, nel caso di sua realizzazione, o all'area del successivo progetto 1.7.3. Cammino e Spiaggia dei Funai); il tracciato del percorso dovrà essere il più possibile in vicinanza della direttrice di via Doria (evidenziare continuità con questa direttrice).

- 1.7.3. Cammino e Spiaggia dei Funai.

N.B.: Progetto da attuare in caso di non realizzazione della nuova banchina del porto, con particolare attenzione alla conservazione e valorizzazione del Cammino dei Funai, memoria dell'antico mestiere del funaio.

NOTE TECNICHE: ELABORATI DI SCENARI PLANIMETRICI E TRIDIMENSIONALI

Per ognuna delle reti di centralità è utile comporre in un **elaborato unico lo scenario complessivo** della attuazione degli interventi, nel quale rappresentare/comunicare anche la qualità risultante. Gli interventi tipo sono di riqualificazione/progettazione di spazi pubblici esistenti o di nuova formazione. Interventi di riqualificazione consistono in generale in pedonalizzazioni totali o parziali, allargamenti dei marciapiedi, ripavimentazioni permeabili (con adeguata albedo) o depavimentazione di quelle impermeabili, arredo urbano, eliminazione totale o parziale della sosta auto, ristrutturazione di tutta la viabilità della centralità come strade 30. E, in particolare, **uso esteso di piantumazioni arboree** per la conformazione degli spazi pubblici e per la loro qualità ambientale ed estetica. Vale a dire: **progettare una centralità anche con gli alberi.**



*Seguono alcune
esemplificazioni di
scenari
tridimensionali per
interventi su singole
componenti di reti di
centralità.
Che mostrano in
particolare il **ruolo
rilevante delle
alberature**
nell'introdurre
qualità urbana.*





INU Lazio

Sezione
dell'Istituto Nazionale
di Urbanistica

Velletri, 17 settembre 2026

LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE
nei comuni della cintura est del territorio metropolitano romano

L'urbanistica di prossimità nella rigenerazione urbana
Paolo Colarossi



INU Lazio

Sezione
dell'Istituto Nazionale
di Urbanistica

Velletri, 17 settembre 2026

LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE
nei comuni della cintura est del territorio metropolitano romano

L'urbanistica di prossimità nella rigenerazione urbana
Paolo Colarossi

2. SECONDA PARTE:
***Considerazioni riassuntive
su metodi, tecniche, strumenti e strategie
dell'urbanistica di prossimità per la rigenerazione-
riqualificazione urbana.***

Una buona rigenerazione urbana richiede anche una **adeguata e saggia localizzazione** di interventi di rigenerazione **per massimizzare gli effetti positivi** degli interventi stessi e per **utilizzare al meglio le risorse disponibili**.

Come fare?

Nella città abitiamo due tipi di luoghi: **i luoghi delle vite private**, personali, e i **luoghi delle vite sociali** (i luoghi del lavoro, dello studio, dell'incontro e dello scambio). E abitiamo anche le connessioni, i collegamenti tra questi luoghi.

Così che, nell'agire concreto delle nostre vite e nelle nostre percezioni, nelle città **abitiamo sistemi a rete**, fatti **di nodi** (i luoghi delle vite personali e i luoghi delle vite sociali) e **di maglie** (le connessioni tra i luoghi).

Nei sistemi a rete che abitiamo, le componenti più importanti (perché sono quelle che definiscono la città) sono i nodi (i luoghi) **pubblici o di uso pubblico** e le maglie che li collegano.

Vale a dire sono **i sistemi degli spazi pubblici e dei servizi pubblici e privati**.

Nelle pratiche correnti e quotidiane di uso degli abitanti e dunque nella loro (nella nostra) comune percezione, la città è fatta di **luoghi eminenti e di luoghi secondari**.

Comunemente siamo in grado (anzi, desideriamo?) di individuare in una città o in un quartiere **un centro (o più centri)**, o luoghi centrali che si differenzino per qualità urbana dal resto.

E del resto nella storia della città si è sempre riscontrata una conformazione caratterizzata da **aggregazione di luoghi e funzioni eminenti in una limitata area**, o meglio in un limitato sistema di spazi pubblici e di servizi pubblici e privati di qualità primaria rispetto ad altre aree: **il centro, appunto**.

Dunque per operare una buona rigenerazione urbana può essere utile richiamarsi al **concetto di centralità**: operare cioè, nelle aree urbane carenti di qualità urbana, secondo **una strategia di interventi di rigenerazione-riqualificazione per aggregazione o accumulazione di qualità urbana**, cioè aggregazione o accumulazione di interventi e di relative risorse.

Interventi per formare qualità urbana basata su sistemi di spazi pubblici e di servizi pubblici e privati (da riqualificare o da creare) di primaria importanza per un dato ambito urbano (che abbiamo prima definito una piccola città nella città, con distanza massime 15 minuti dalle componenti del sistema): **sistemi di reti, o di costellazioni, di centralità**

La strategia delle reti (o costellazioni) di centralità è collocata nell'ambito dei contenuti e delle tecniche di una urbanistica che può essere definita **urbanistica di prossimità**.

La **strategia delle reti di centralità** si attua tramite **Piani-Programmi di progetti** per il miglioramento della **qualità dell'abitare nella città esistente, anche attraverso il miglioramento** del **paesaggio urbano** funzionale, sociale, formale, ambientale e dell'**immagine della città**.

Vale a dire il miglioramento di quei paesaggi delle vite quotidiane citati nella Convenzione Europea del Paesaggio.

Urbanistica di prossimità: una urbanistica che propone obiettivi di qualità per un buon abitare (il riferimento è: P. Colarossi et alii, **Manifesto della città del buon abitare, 2023**). Una urbanistica che richiede tecniche e strumenti che utilizzino uno **sguardo da vicino su luoghi e su abitanti**, una **urbanistica della piccola dimensione**, come dimensione (che è la dimensione della prossimità) nella quale sono concretamente e operativamente trattabili le **qualità per un buon abitare: accoglienza, urbanità e bellezza**.

Si può definire urbanistica di prossimità quel complesso di contenuti, tecniche e strumenti che perseguano l'obiettivo di implementare la potenzialità di movimento e di accessibilità pedonale, dello stare, di incontro e scambio e di attività in uno spazio urbano dotato di qualità per un buon abitare: accoglienza, urbanità, bellezza.

I Piani-programmi di progetti delle singole reti di centralità sono elaborati con **forma** di **Schemi Urbanistici di Assetto**

Schemi Urbanistici di Assetto: sono strumenti del tipo Master Plan, che nel quadro della strategia delle reti di centralità, configurano **alla scala della intera città** il nuovo assetto generale proposto, **alla scala delle singole reti** il progetto delle stesse, e **alla scala degli specifici interventi** che le compongono forniscono regole e indirizzi (cioè le Note Tecniche guida) per l'attuazione dei progetti.

Gli Schemi Urbanistici di Assetto e le Note Tecniche guida possono avere **valore indicativo** per alcune parti e **prescrittivo** per altre e forniscono regole, suggestioni e riferimenti per l'elaborazione di progetti. Pertanto, Schemi e Note Tecniche guida andranno rappresentati con grafiche sia simboliche sia iconiche.

Schemi Urbanistici di Assetto e Note Tecniche (che possono essere generali e specifiche) vanno a costituire elaborati da allegare, come parte integrante, agli elaborati di un Piano Urbanistico Generale

Il disegno (la forma) di una rete di centralità e del conseguente ri-disegno della città o di sue parti dipende da vari fattori del contesto fisico-funzionale-sociale:

- > impianto urbano** complessivo della città (o di parte di città);
- > distribuzione** di spazi pubblici, di servizi pubblici e privati esistenti e di luoghi di interesse paesaggistico-ambientale, archeologico, storico-architettonico e sociale;
- > loro grado di concentrazione;**
- > presenza di luoghi percepiti dagli abitanti come luoghi attrattivi** o tradizionalmente utilizzati
- > presenza di aree non edificate** disponibili per nuovi spazi o servizi pubblici e per le eventuali localizzazioni di **nuove edificazioni per compensazioni al fine della acquisizione di aree pubbliche**
- > strade e percorsi esistenti** da trattare come maglie della rete.

Il problema del disegno (del progetto) di una rete di centralità (che, vale la pena di sottolineare è tema di disegno urbano) è quello di individuare e selezionare spazi pubblici e servizi di primario interesse in modo da costruire un percepibile e memorabile sistema (la costellazione di centralità), che gli abitanti potranno apprezzare anche come «bello».

Per essere al meglio **percepibile come sistema di luoghi eminenti (luoghi eminenti nella mappa mentale degli abitanti)**, la conformazione delle maglie di una rete dovrebbe seguire, compatibilmente con le situazioni di contesto, uno **schema semplice di base** costituito in genere da sequenze di strade o percorsi (talvolta da una unica strada o percorso) con il **ruolo di struttura portante** (maglia primaria con nodi primari) sulla quale innestare brevi maglie secondarie di collegamento ad altri nodi.

Il disegno di una rete, nel suo insieme, va concepito come una **narrazione** che propone in modo leggibile agli abitanti **sequenze di spazi pubblici ognuno significativo per temi e valori.**

In conclusione, va rilevato come una urbanistica di prossimità sia una urbanistica utile per gli abitanti in quanto può contribuire, tramite gli interventi che propone come strategia delle centralità, al miglioramento: .

- delle **qualità funzionali, sociali ed estetiche** di una intera area urbana attraverso il miglioramento e la valorizzazione del paesaggio urbano;
- della **funzionalità** (aggregazioni e accessibilità di servizi pubblici e privati);
- della **conservazione-recupero** di nodi o maglie con valori di beni culturali archeologici, storici e architettonici attraverso interventi al recupero e manutenzione;
- dell'**ambiente** (riqualificazione e implementazione delle aree verdi, piantumazione arboree, riqualificazione dei corsi d'acqua superficiali, in generale valorizzazione dei servizi ecosistemici);
- della **mobilità sostenibile** (ristrutturazione della mobilità e della sosta auto a favore della pedonalità);
- della **socialità** (qualificazione e implementazione dei luoghi di incontro e scambio, partecipazione attiva);
- della **salute urbana** (la mobilità attiva, il verde, la bellezza, la socialità sono fattori anche di salute urbana);
- dell'**economia urbana** (la qualità urbana come incentivo alla localizzazione di attività economiche).

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Paul Signac, *Al tempo dell'armonia*, 1895-1896, pennino e inchiostro nero su leggero schizzo a matita.

