



## le interviste

### Moroder: banane "tedesche" e catene di Tir sulle Alpi

L'impazzimento del trasporto su gomma in Europa: i costi ricadono sulla collettività

"Il problema dei trasporti è ormai all'ordine del giorno di tutte le amministrazioni comunali, delle province, delle regioni e dei governi statali. Le Alpi però hanno una peculiarità che rende la loro salvaguardia particolarmente delicata e necessaria...

Le Alpi sono un territorio estremamente sensibile dove è più che provato da molti studi scientifici che gli effetti di azioni umane e di emissioni di inquinanti risultano peggiori che non in zone di pianura.

Questo è un dato abbastanza logico e comprensibile: un bosco danneggiato mette a repentaglio la stabilità dei pendii, e conseguentemente anche la sicurezza del fondo valle, pregiudicando così tutta la vivibilità del territorio alpino. Poi qui si verificano fenomeni atmosferici piuttosto interessanti. Nelle Alpi d'inverno si verificano situazioni d'inversione termica, per cui l'aria più fredda si deposita nel fondovalle, e strati d'aria calda si spostano più in alto, per cui non c'è miscelazione d'aria. Così noi d'inverno ci troviamo con altissime concentrazioni di inquinanti nelle vallate alpine, paragonabili a quelle delle città dove però quando scatta l'allarme smog, si circola a targhe alterne. Invece nelle Alpi nessuno vuole rilevare queste cose, anche perché, essendo le Alpi una meta turistica importante, potrebbe risultare abbastanza controproducente pubblicare dati sull'inquinamento atmosferico.

#### Traffico pesante concentrato in alcune aree alpine a rischio

E poi abbiamo il problema della diffusione del suono, dei rumori. Nelle valli abbiamo effetti di echi, di rimbombi tali che molto spesso, a distanza di uno, due chilometri ci sono ancora dei livelli sonori abbastanza alti, che invece in pianura decrescono in fretta.

Da un'indagine fatta è emerso che nel territorio alpino sul traffico prodotto dalle automobili abbiamo circa un 70% di traffico interno, prodotto da chi vive nelle Alpi - nelle Alpi vivono circa 11 milioni di persone -, poi abbiamo un 20-25% di traffico prodotto dai turisti e infine c'è una quota che va da un 5 a un 10% di traffico di transito. Per il trasporto delle merci la cosa non è molto diversa: abbiamo circa un 70% di trasporto interno e un 30% di traffico di transito.

Bisogna quindi fare un grosso sforzo innanzitutto sulla popolazione alpina, sulla mobilità interna delle Alpi.

Tuttavia, il traffico in transito e quello turistico in realtà sono importanti perché si concentrano sia temporalmente, nelle stagioni turistiche invernali ed estive (e in quelle stagioni soprattutto nei fine settimana) e poi interessano soprattutto alcuni assi principali attraverso le Alpi, con la conseguente situazione di fortissimo inquinamento.

Per questo noi lavoriamo molto sul problema del traffico in transito delle merci e sul traffico anche turistico, anche se percentualmente non incidono, perché costituiscono un nodo problematico dal punto di vista dell'inquinamento acustico, atmosferico e della capacità delle infrastrutture.

Mi limiterò qui a fare un quadro della situazione del traffico merci che è molto pesante. Nel 1970 attraverso le Alpi venivano trasportate 27,8 milioni di tonnellate, di cui 21,7 (78%) su ferrovia e solo i rimanenti 6,1 (22%) milioni di tonnellate, su strada. Dal '70 in poi sono state aperte le grandi arterie

La Grecia che importa latte dalla Germania per esportarvi il suo yogurt, la Valtellina che importa carne per esportare bresaola, l'acqua minerale esportata in Svizzera, la frutta tropicale che scende dal nord-Europa sui Tir, le industrie che delocalizzano produzioni di componenti facendo fare a un elettrodomestico il giro d'Europa prima di essere finito. Tutto questo e altro ancora è lo scenario impazzito del movimento dei prodotti in Europa ed è reso possibile dal basso costo che ha per le imprese il trasporto su gomma delle merci. Ma i costi ignorati dalle statistiche ufficiali sono molto alti: per l'ambiente, per la salute umana e per i contribuenti che devono porvi rimedio attraverso la spesa pubblica. Secondo uno studio recente, in Svizzera il 30% dei costi ospedalieri sono dovuti al traffico stradale, e chi paga è la collettività, non l'utente della strada...

Grazie alla disponibilità dell'**Ecoistituto del Veneto "Alex Langer"** di Mestre, pubblichiamo su questo tema un'intervista con **Helmuth Moroder**,

autostradali, pensiamo al Brennero. il Tarvisio è stato aperto successivamente verso la fine degli anni '70, poi abbiamo avuto l'autostrada del Gottardo, del Sempione, la Torino-Lione e il Frejus, e questo ha praticamente capovolto la situazione. Noi nel '96, ad esempio, considerando le Alpi solo da Ventimiglia al Tarvisio, abbiamo avuto un trasporto di 110 milioni di tonnellate, che corrisponde a un aumento del 400% in 26 anni, dal '70 al '96. E la cosa più drammatica è che la ferrovia ha aumentato di poco le tonnellate trasportate e invece quasi tutto l'aumento è avvenuto su strada. Quindi noi nel '96 abbiamo il 65% di merci trasportate Su strada attraverso le Alpi e solamente il 39% su ferrovia.

### **Come mai è avvenuto questo enorme aumento di merce trasportata?**

Questa è una domanda legittima, perché non è che nel 1970 fossimo nel medioevo; già nel '70 i livelli di consumo erano abbastanza alti, e non è pensabile che il singolo cittadino europeo consumi oggi 4 volte quello che consumava nel '70. E non c'è stato nemmeno un incremento di popolazione.

Questo forte aumento del traffico delle merci, che interessa tutta l'Europa, è dovuto a una forte spinta dell'industria alla frammentazione e specializzazione delle produzioni. Sempre di più uno stesso prodotto viene lavorato in diversi stabilimenti, in Polonia, in Europa centrale, in Italia, viaggiando così da un paese all'altro prima di essere finito.

Oltre che dall'economia di scala, per cui più produco, più basso sarà il costo di produzione unitario, tutto questo è stato favorito dai bassissimi costi dei trasporti.

Sappiamo infatti che molte aziende tedesche, francesi, italiane, inglesi, hanno trasferito le loro sedi di produzione in paesi dove la manodopera costa meno, per risparmiare sulla produzione.

### **Anche le sovvenzioni europee contribuiscono a creare situazioni veramente paradossali...**

Infatti, gli esempi da citare non mancano. La Grecia è il più grande produttore di yogurt in Europa e però non ha mucche, per cui il latte per la produzione di yogurt greco proviene quasi tutto dalla Germania del nord, e poi la Grecia, che è anche un grosso consumatore di yogurt, ne esporta di nuovo verso l'Europa centrale.

Queste sono cose abbastanza assurde che trovano spiegazione esclusivamente nei contributi emessi per l'esportazione di latte, tramite questi accordi in parte irrazionali tra i paesi europei, e soprattutto nel bassissimo costo dei trasporti.

Così per esempio l'Italia importa molto ferro vecchio dalla Germania, intorno ai 2 milioni di tonnellate annue, lo ricicla nelle fonderie di Brescia e poi lo riesporta in forma di acciaio da costruzione in Germania. La San Pellegrino ha conquistato il mercato svizzero, così oggi in Svizzera si beve soprattutto acqua minerale San Pellegrino, come se in Svizzera non avessero acqua! Pensate a quanti tir attraversano ogni anno il confine per portare acqua minerale in Svizzera.

### **"Da Amburgo e Rotterdam anche se dirette al sud"**

Ma, ripeto, non c'è limite alla follia di questi traffici: la bresaola della Valtellina, carne abbastanza rinomata, è prodotta quasi esclusivamente con i manzi provenienti dall'Argentina; i pizzoccheri della Valtellina sono prodotti col grano saraceno che viene dalla Cina. Questo non si dice, come pure non si dice che quasi tutto lo speck della provincia di Bolzano è prodotto con maiali che provengono dall'Olanda, che arrivano nel Sudtirolo, vengono trasformati in speck e, per una parte non indifferente, riesportati in Germania, paradossalmente con un marchio Doc della provincia del Sudtirolo.

Ed è allora quantomeno strano che l'unico prodotto riconosciuto tipico del Sudtirolo da parte dell'Unione Europea sia proprio lo speck, che è forse uno dei meno tipici di questa zona. Per non citare le storie forse ormai note: l'Italia

socio fondatore di Sos Dolomites e Cipra Italia

(Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi), dal 1995 è primo vicepresidente della Cipra International. L'intervista è stata pubblicata nel 1999 su **Tamtam Verde**.

Il Rapporto  
Oms - Agenzia  
per l'ambiente  
**3500 morti da inquinamento ogni anno in Italia**

**Costi sociali dell'auto**

A scanso di equivoci:  
diciamo no al  
prolungamento  
autostradale  
**della statale di Alemagna**

esporta in Germania circa 250 mila tonnellate di patate all'anno e ne reimporta altrettante dai Paesi Bassi. Ma allora non sarebbe più breve trasportare dall'Olanda alla Germania queste patate? Insomma, stiamo parlando di trasporti insensati, che non dovrebbero esistere!

**Tu sostieni che tutto questo ha potuto realizzarsi in una maniera così drastica e imprevista grazie a costi dei trasporti eccessivamente bassi...**

Attualmente si stima che chi trasporta merci su strada copre solo una minima parte dei costi che produce, c'è chi dice il 12% e chi il 50%. Comunque anche gli studi ufficiali, quelli dei ministeri, non si spingono oltre il 60%.

Mi spiego: quando si parla di costi bisogna tenere conto di tutti i fattori, perché ci sono i costi della costruzione, dell'utilizzo e della manutenzione dell'infrastruttura, ma ci sono anche i costi cosiddetti indiretti, ossia i danni provocati all'ambiente (aria, suolo, suono), alla salute, gli incidenti...

Qualche settimana fa a Roma un dirigente delle ferrovie svizzere ha citato uno studio recente, secondo il quale in Svizzera il 30% dei costi ospedalieri sono dovuti al traffico stradale, e chi paga è la collettività non l'utente della strada.

La stessa Unione Europea, che non è particolarmente sensibile ai problemi ambientali, in un libro verde pubblicato ormai 2 anni fa sostiene che i costi prodotti dai trasporti ammontano a circa il 5% del Pil dell'Europa, e di questi costi il 95% è da attribuire al traffico stradale.

Per cui noi sosteniamo che come nell'ambito energetico, anche in quello stradale, è necessario introdurre la "realtà" dei costi. L'Europa di Maastricht dice: libera concorrenza in libero mercato. Bene, noi non siamo mai stati grandi sostenitori di questa idea, ma se vogliamo accettarla, allora facciamo sul serio e siamo onesti, perché qui il costo del trasporto viene truccato, in quanto altamente sovvenzionato e pagato dalla collettività, e questo è scorretto.

Oggi succede che io posso produrre birra ad Amburgo e venderla a Monaco con lo stesso prezzo con cui si vende ad Amburgo, anche se la distanza è di mille chilometri, e questo non può esistere.

**Per giustificare la concentrazione delle produzioni e l'aumento del trasporto merci spesso si parla di mosse necessarie per garantire un'economia stabile e posti di lavoro in Europa...**

Se fosse così, uno potrebbe anche riconoscere che allora un prezzo va pagato. La realtà però è diversa. Uno studio recente ha dimostrato che dal 1992 al 1996 in Europa, a fronte di un aumento del trasporto merci del 32%, c'è stato un aumento del Pil del 7% circa. Ma la cosa drammatica è che nello stesso periodo il numero degli occupati è sceso del 2,5% e anche il reddito netto che determina il potere d'acquisto del singolo cittadino europeo, è sceso del 2% circa.

Quindi l'obiettivo fissato a suo tempo da Jacques Delors nel suo famoso "libro bianco", sulla necessità di creare 6 milioni di posti di lavoro in Europa, anche attraverso la realizzazione di nuove e potenti infrastrutture di trasporto, non è stato raggiunto. Anzi mi risulta che dal '90 al '96 in Europa siano stati persi circa 4 milioni di posti di lavoro. Per cui anche dal punto di vista prettamente economico questa non è una strategia vincente.

**Una delle cause non secondarie che hanno fatto aumentare questo volume di trasporti attraverso le Alpi è legato anche alla situazione dei porti di mare...**

Noi abbiamo un'Italia che si presterebbe moltissimo a un lavoro importante sui porti di mare. Purtroppo, invece, negli ultimi 15 anni hanno avuto uno sviluppo importantissimo i porti dell'Europa del nord, soprattutto Rotterdam ed Amburgo. Metà della merce che raggiunge l'Europa via mare viene scaricata

in questi porti. Questo significa che la merce che arriva via acqua raggiunge poi l'Europa del sud, e quindi anche l'Italia, via strada, o comunque via terra, ed è assurdo. Qualcuno sostiene che nel 1996 tutte le banane giunte in Italia sono arrivate attraverso le Alpi; e sappiamo che le banane arrivano dall'Africa o dal Sud America, non certo dal nord.

Il Sudest asiatico, che è un grosso esportatore verso l'Europa, ha delle navi che raggiungono il Mediterraneo attraverso il Canale di Suez, lo abbandonano allo stretto di Gibilterra e vanno a scaricare a Rotterdam. Cioè passano vicinissimo all'Italia via mare, ma poi la merce raggiunge il nostro paese via terra, quindi prevalentemente coi tir. Addirittura in passato i paesi del Sudest asiatico raggiungevano l'Europa neanche passando per il Canale di Suez, ma facendo il giro inverso, attraverso l'oceano Pacifico per poi raggiungere Rotterdam da nord. Questa tendenza è stata perlomeno un po' ridimensionata dall'apertura del grande porto di Gioia Tauro, che è diventato il porto di mare più importante dell'Europa del sud. Appena operativo, infatti, ha cominciato ad accogliere un volume di merci piuttosto consistente. Tra l'altro è un porto importante non solo per scaricare la merce e portarla via terra verso altre destinazioni, ma soprattutto per il trasbordo dei container da queste grandi navi transoceaniche a quelle di cabotaggio che raggiungono poi i nostri porti di La Spezia, Genova e Trieste.

Quindi è in atto uno sviluppo abbastanza interessante da questo punto di vista. Tuttavia, non si sono ancora visti riflessi sulla riduzione del traffico transalpino, mentre noi vorremmo che tale aumento dei volumi di merci caricati e scaricati nei porti dell'Europa del sud (Marsiglia e Barcellona compresi) avessero come controreazione una diminuzione dei volumi di merci nei porti dell'Europa del nord. Invece per ora non è così, anche questi porti continuano ad aumentare i loro traffici, per cui è tutto un gioco al rialzo.

Una delle poche cose positive che attribuirei all'ex ministro dei trasporti Burlando è quello di investire nei porti di mare, perché effettivamente Genova sta aumentando moltissimo i suoi traffici. E tutto questo dovrebbe avere un effetto benefico sui trasporti alpini; questo è un punto fondamentale. Non esiste soluzione ai problemi dei trasporti attraverso le Alpi se non riusciamo a bloccare questo aumento.

### **Che prospettive abbiamo adesso in Europa?**

Ci sono studi dell'Unione europea che dicono che da qui al 2010 ci sarà un aumento di trasporto merci attraverso le Alpi del 75%, altri studi dicono 100%, e un aumento del trasporto delle persone del 50%. ora noi con le strutture che abbiamo non ce la facciamo, non è pensabile.

I responsabili politici non possono stare a guardare. Realizzare nuove autostrade è sempre più difficile se non impossibile: la popolazione non è più disposta a tollerare nuove arterie autostradali attraverso le Alpi, per cui progetti come l'Alemagna che doveva collegare Venezia con Monaco direttamente passando per la provincia di Belluno, Cortina d'Ampezzo e Bolzano, secondo me non verranno completati, non passeranno.

### **Allora cosa resta da fare?**

Si è proposto di realizzare nuovi assi ferroviari, "ad alta capacità" -una volta li chiamavano "ad alta velocità". E' prevista una nuova linea che dovrebbe collegare Torino con Lione, in Francia, e poi proseguire attraverso tutta la Val Padana fino a Venezia, congiungersi con Trieste, proseguire per Lubjiana e poi andare fino a Kiev. Questa sarebbe una trasversale est-ovest; gli altri sono tutti assi nord-sud. Uno, che collega l'area metropolitana milanese con Ginevra e quindi la Francia e la Germania. Un'altra, sempre da Milano, passerebbe sotto il Gottardo, collegherebbe Zurigo e quindi tutta la zona della Ruhr tedesca; un nuovo asse ferroviario Verona-Monaco, che poi dovrebbe proseguire il suo collegamento Berlino-Monaco-Verona. Questi assi ferroviari prevedono nuove linee rispetto a quelle attuali, ma sono progetti che verranno completati da qui a 20-25-30 anni, perché sono questi i tempi di realizzazione. Ora, a onor del vero, bisogna dire che forse i collegamenti attraverso la Svizzera, le due gallerie di base sotto il Gottardo e sotto il Lotschberg potrebbero essere realizzate in tempi più brevi, forse 10 anni. La Svizzera ha

deciso di realizzare queste gallerie con un voto popolare - lì grandi cose vengono decise dal popolo - che ha detto di sì. Per cui queste due gallerie verranno realizzate. Ma per quanto riguarda l'asse del Brennero e la Torino-Lione, che sono abbastanza simili, ci vorranno non meno di 20-25 anni.

### **"Trasporto merci, la rete ferroviaria oggi è sottoutilizzata"**

Ma se vogliamo entrare nel merito della linea progettata attualmente da Verona a Monaco, vorrei aggiungere che la sua lunghezza di 410 Km verrà realizzata per un 58% (238 Km circa) sotterraneamente, con una galleria di base molto lunga, 52 Km, sotto il Brennero. Noi abbiamo fatto un'analisi della situazione attuale delle ferrovie attraverso le Alpi, abbiamo preso gli assi importanti, quelli a doppio binario, ossia quello che collega Torino con Lione, il Latschberg, il Gottardo, il Brennero e il Tarvisio, e siamo andati a vedere quanto trasportano e quanto potrebbero effettivamente trasportare. ora abbiamo voluto essere realisti e non forzare troppo; abbiamo detto: la capacità di una linea a doppio binario è senz'altro, senza esagerare, 25 milioni di tonnellate all'anno. E questo deriva da un semplice calcolo: io su queste linee metto 220 treni al giorno, cosa più che sopportabile, se le linee sono attrezzate con la tecnologia moderna, ossia con blocchi automatici, alimentazione sufficiente ecc.; allora su 220 treni al giorno complessivi, ne dedico 140 al trasporto delle merci; se poi carico ogni treno con 600 tonnellate (che è anche poco, ma non vogliamo forzare) e li moltiplichiamo per 300 giorni all'anno, arriviamo a 25 milioni di tonnellate all'anno. E questa è una capacità molto realistica, tant'è che lunedì 22 marzo a Verona il presidente delle Fs Claudio Dematté ha distribuito un documento in cui sostiene proprio che la capacità del Brennero arriva a 25 milioni di tonnellate. Io l'ho riletto tre volte, non ci potevo credere! Mi ha fatto molto piacere scoprire che Dematté era giunto alle mie stesse conclusioni, con la differenza che lui è il presidente delle ferrovie italiane e io della Cipra.

### **In realtà noi però quanto trasportiamo su queste linee?**

Mi sembra che su questo valga la pena riportare due dati: sul Frejus trasportiamo 9,7 milioni di tonnellate annue, che corrisponde quindi al 39% della capacità; sul Sempione 4 milioni, il 16% della capacità; sul Gottardo 11,7 milioni, che corrisponde al 47% della capacità; sul Brennero 7,9 milioni, il 32% della capacità; sul Tarvisio 4,9 milioni, che corrisponde al 20% della capacità. Complessivamente trasportiamo 39 milioni di tonnellate su 5 attraversamenti ferroviari, che corrispondono al 31,2% della capacità effettiva che è di 125 milioni. ora 125 milioni sono più di quanto viene attualmente trasportato attraverso le Alpi su ferrovia e su strada. Per cui noi diciamo: utilizziamo quello che abbiamo, ammodernandolo. In questo modo in pochissimi anni riusciremo a trasferire su ferrovia gran parte delle merci. Questa secondo me è la risposta che vuole sentire chi vive e soffre nelle Alpi a causa del traffico.

Certo qualcuno avverte che, se su queste linee passeranno 220 treni al giorno, aumenterà l'inquinamento acustico, e questo è assolutamente vero e va preso molto sul serio.

### **Nel resto d'Europa come stanno affrontando il problema?**

L'Austria e la Svizzera stanno facendo i primi passi verso l'internalizzazione dei costi, verso la cosiddetta "realtà" dei costi.

La Svizzera poi ha approvato con il referendum popolare l'introduzione di una tassa sul trasporto pesante commisurata alla capacità del mezzo di trasporto. E questa tassa dice che ogni mezzo con capacità di trasporto superiore a 3,5 paga per la sua capacità di trasporto tot lire per chilometro e tonnellata, che adesso credo sia di 37 lire a tonnellata per Km. Quindi un tir che pesa 40 tonnellate, va a pagare circa 1.300 lire per chilometro, una tariffa ancora troppo bassa per coprire tutte le spese, i costi interni ed esterni, perché vuol dire che un tir per attraversare la Svizzera da Chiasso a Basilea, che sono 300 Km paga circa 400 mila lire. Però la cosa bella di questa legge che verrà

applicata dal 2001 è che non viene applicata solo a chi attraversa la Svizzera. ma a tutti, anche agli svizzeri e questo è un passo molto importante e onesto perché sicuramente l'80% del trasporto merci in Svizzera e interno non è di attraversamento. Per cui non è una tassa contro gli stranieri come spesso si dice della Svizzera di voler solo tassare gli altri.

### **"Per ogni mezzo pesante 1400 lire a chilometro"**

In Austria la cosa ha uno spirito meno europeista: si vorrebbe tassare solo chi attraversa l'Austria, quindi gli stranieri. Ed è curioso che l'Austria faccia parte dell'Unione europea e la Svizzera no. Questa proposta comunque non è stata accettata e adesso c'è un accordo con l'Unione europea per l'applicazione di una tassa di circa 1400 lire al Km per mezzo pesante sull'asse del Brennero.

La cosa incomprensibile, per farla breve, restano le tariffe autostradali italiane. In Italia un tir paga circa 170 lire al Km in autostrada che corrisponde circa a 1/8 di quello che viene introdotto in Svizzera e di quello che ha già introdotto l'Austria.

Questo è il problema. Perché purtroppo per un tir che fa Monaco-Verona percorrendo complessivamente 420 Km, il pedaggio della parte austriaca (110 Km) incide troppo poco. Se noi estendessimo quel pedaggio dal Brennero fino alle porte di Verona dove finiscono le Alpi, allora sì il trasporto su strada diventerebbe un po' più costoso, almeno al punto tale da rendere conveniente spostarsi su ferrovia.

Le tariffe sono uno strumento estremamente importante su cui agire per trasferire il traffico merci su ferrovia nel giro di pochi mesi.

Tra l'altro così noi vanifichiamo anche gli sforzi degli altri paesi, volti a rendere il treno immediatamente concorrenziale. Questo è uno dei nodi.

### **"Le pressioni della lobby dei trasporti"**

Al momento c'è la lobby trasportistica che fa grossi pressioni a Bruxelles, affinché quanto Bruxelles ha scritto nel suo "libro verde", dicendo che chi usa le strutture di trasporto deve anche coprirne i costi, rimanga lettera morta, venga applicata nella maniera meno pesante possibile. Invece c'è una grossa pressione di questa lobby per attenuare tutte quelle leggi di limitazione del traffico pesante. Adesso a partire dal sabato sera e per tutta la domenica i tir non possono viaggiare, d'estate già dal sabato mattina sulle strade italiane. Invece questi vorrebbero eliminare tutto e lasciare il divieto solo ed esclusivamente la domenica. Ecco, immaginiamoci lo scenario: in luglio, in agosto, a Natale, nei periodi importanti dove le autostrade scoppiano per turisti, avremmo anche i tir. Vorrebbe dire creare il caos e tutte le condizioni per realizzare, per esempio sul Brennero, una terza corsia autostradale, cosa che molti vorrebbero, ma che è assolutamente insensata e non necessaria, perché quella autostrada scoppia nel fine settimana per motivi turistici non più di 10 volte all'anno. ora, un potenziamento di quella autostrada con una terza corsia costerebbe una cosa come 7000 miliardi. Questa è una follia e per fortuna al momento il Cda dell'AutoBrennero non è a favore, e sono abbastanza convinto che non riusciranno a costringerli.

---

**[torna in alto](#)**

**[copertina](#)**

**[le notizie](#)**

**[i percorsi](#)**

**[le interviste](#)**

**[i libri](#)**

**[la musica](#)**

**[le inchieste](#)**

**[il calendario](#)**