

Serie City Lab

Voci: echi: laguna

n.0

Il *n.0* della Serie City Lab è una raccolta di esplorazioni analitiche, vecchie e nuove conoscenze, riflessioni e idee intorno alla laguna di Venezia sviluppate nell'arco di un anno di ricerche all'Università Iuav di Venezia.

Questo progetto editoriale – a partire da una serie di testimonianze raccolte durante i seminari organizzati nell'ambito del Cluster di ricerca City Lab – ha l'obiettivo di circoscrivere alcuni ragionamenti, restituirli in una forma sufficientemente incisiva e porre le fondamenta per nuove sollecitazioni.

Voci: echi: laguna parla della storia della laguna di Venezia, della complessa progettualità sedimentata e dei suoi possibili futuri, attraverso la voce di chi la studia, la abita, la progetta.

Voci
Echi
Laguna

Colophon:

Voci: echi: laguna

N.0

Serie City Lab

Cluster City Lab

Università Iuav di Venezia

A CURA DI

Lorenzo Fabian, Marta De Marchi, Luca Iuorio, Maria Chiara Tosi

Revisione e progetto grafico N.0

Marta De Marchi, Luca Iuorio

ISBN 979-12-5953-012-7

Editore

Anteferma Edizioni Srl

via Asolo 12, Conegliano, TV

edizioni@anteferma.it

Prima edizione: dicembre 2021

Copyright



Quest'opera è distribuita sotto Licenza Creative Commons

Attribuzione - Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale

Contenuti:

<u>Introduzione</u>	007
ROBERTA ALBIERO Il tempo sommerso	011
LUDOVICO CENTIS Dove è Venezia	016
LORENZO FABIAN, LUCA IUORIO Acqua e terra	021
Una modernità che non ha bisogno dell'architettura moderna Intervista a Guido Zucconi	028
GIANNANDREA MENCINI La legislazione speciale	038
SILVIO TESTA Una rondine non fa primavera	044
ANDREA GRIGOLETTO Nuove espansioni	050
La laguna è un sistema complesso e interagente Intervista a Paolo Rosa Salva	062
<i>Figure</i>	<u>072 > 127</u>
LUCA VELO Progettualità, governance e occasioni mancate	130
LORENZO FABIAN, GIACOMO MANTELLI Venice Hyper-tourism	135
MATTEO BASSO Il futuro delle isole minori	145

151	CORINNA NICOSIA Quale metropoli per Venezia?
156	ELISA BRUSEGAN Un progetto di limiti
162	Non parleremo più di ‘chiusura’ ma di ‘apertura’ del Mose... Intervista a Davide Tagliapietra e Georg Umgiesser
172	CAMILLA CANGIOTTI, GIACOMO MANTELLI Progetti di ieri, scenari di domani
181	LAURA CIPRIANI La metamorfosi può nascere anche da qui
190	GIANNANDREA MENCINI L’utopia del Parco
197	Forse gli ingegneri sono malvagi, sicuramente non tutti! Intervista a Luigi D’Alpaos
210	MICHELA PACE Simply amazing lagoon
218	VIVIANA FERRARIO Paesaggi reciproci dell’energia
228	RICCARDO COSTANTINI La vertigine dell’uomo
237	FRANCESCO ZUCCONI Rotte nel cinema di laguna
246	LUCA PES Il documentario mancante
252	<i>AUTORI</i>

La laguna è un sistema complesso e interagente

Marta De Marchi, Luca Iuorio

22 OTTOBRE, 2020

Tra gli anni Sessanta e Settanta esplose in Italia, e nel mondo, una coscienza che possiamo definire ambientalista, il Fronte per la difesa di Venezia e della sua laguna introduce questo tema anche a Venezia. Il pensiero del Fronte denuncia la mancata coscienza del fatto che la Laguna e Venezia sono tra loro profondamente interdipendenti...

Sì, quello era uno dei nodi fondamentali. Dopo la caduta della Repubblica di Venezia – periodo in cui la città era il centro della laguna e del governo del territorio – coi governi prima francese, poi austriaco, poi italiano, il punto di vista si spostò all'esterno della laguna. La laguna, che per secoli era rimasta all'interno della conterminazione lagunare, divenne una delle tante parti che componevano un territorio molto più vasto di quello che era la Repubblica. Questo fino al Quattrocento, quando la Serenissima diede luogo alla conquista della terraferma. Venendo a mancare una regia centrale, l'atteggiamento nei confronti dello spazio lagunare cambiò radicalmente e nel corso del tempo si manifestarono, a seguito delle trasformazioni dell'ambiente lagunare, delle alterazioni ambientali che mettevano in evidenza forme di squilibrio. La laguna non è mai stata davvero in equilibrio, però possiamo dire che nell'epoca della Repubblica di Venezia si era raggiunta una forma di gestione abbastanza stabile. Era sempre stato garantito un equilibrio che contemperasse l'interazione tra le forze che costituivano l'ambiente lagunare, cercando di mantenerlo in funzione della città, della qualità ambientale, della navigazione, della difesa militare.

Con la costruzione del ponte translagunare da parte del governo austriaco la ferrovia arriva in città, come è arrivata in tante altre città europee. Si trattava di trasformazioni urbanistiche che avvenivano a Parigi, Londra, Berlino e così via, che cambiavano la struttura medievale delle città in funzione della viabilità. Erano nuove forme di infrastrutturazione della realtà, che a Venezia si riconoscono nella Strada Nuova, in via XXII Marzo e in altri interventi; un'idea di migliorare la mobilità a Venezia, ma che riguardava solo quella

dei cittadini che camminavano. Questo però ha comportato il rovesciamento della visione della laguna. Cioè lo specchio lagunare non era più considerato intrinseco alla città, uno spazio connaturato che andava tutelato, protetto, conservato attraverso una oculata gestione, bensì poteva essere adattato ai più diversi usi, tra cui uno dei più fondamentali fu quello portuale a Marghera, quello agricolo con le bonifiche del Brenta e del Dese, e quello aeroportuale; questi e tanti altri interventi che cambiavano la superficie della laguna e quindi ne modificavano radicalmente l'organizzazione ambientale e territoriale. Quello che venne definito Fronte per la difesa di Venezia e della sua laguna fu l'emergere di un punto di vista sull'ambiente lagunare da parte di persone, professionisti, ricercatori, storici che notavano come queste trasformazioni della laguna portassero conseguenze negative sull'assetto generale. E queste singole prese di posizione trovarono poi un'espressione che non era un'organizzazione come quella di un partito tradizionale, ma era un insieme di persone che in una maniera un po' "magmatica" cambiava continuamente, perché cambiavano i partecipanti; le manifestazioni avevano qualcosa di incredibile: venivano attaccati dei manifesti in giro per la città e venivano centinaia e centinaia di persone senza che nessuno gliel'avesse ordinato, come invece avveniva negli scioperi e nelle manifestazioni di piazza indette dai sindacati... Questa connotazione aveva delle caratteristiche abbastanza singolari perché non rispondeva ad una struttura organizzativa in cui c'erano degli ordini, delle indicazioni su come comportarsi e così via, e questo creava un certo scompiglio nei partiti, e infatti il Fronte venne definito come "un movimento qualunquista" o privo di obiettivi che non fossero solo quelli "banalmente" legati all'ambiente. Banali? Per noi erano fondamentali! La nascita di una coscienza ambientale avvenne a Venezia almeno dieci anni prima di altre zone d'Italia e poi del mondo, perché c'era una coscienza di mille anni di storia precedente.

Questa è la radice di quello che poi diventò l'ambientalismo veneziano e italiano e nasceva dalla consapevolezza di una popolazione, dalla sua conoscenza della storia della città e della laguna, dalla sua conoscenza dell'ambiente, del suo comportamento, di come esso si stava modificando, di come le trasformazioni inducevano problematiche di conservazione e cambiamenti profondi che venivano ritenuti pericolosi o quanto meno negativi. Erano persone che rispondevano alle loro esigenze personali di vita e di lavoro, con le caratteristiche che aveva all'epoca la città di Venezia e la sua popolazione. Quindi dava luogo

a interpretazioni diverse da parte di chi guardava il Fronte da fuori, perché molti non si riconoscevano in esso o non volevano riconoscere le ragioni di questa manifestazione perché alcuni partiti avevano sostenuto proprio quelle trasformazioni dell'ambiente.

Pino Rosa Salva, all'interno del Fronte, ha dimostrato con chiarezza che il sapere locale, l'osservazione minuta dei cicli organici della laguna è mancato alla scienza "esatta". Da un lato, infatti, esiste un sapere tecnico-scientifico istituzionalizzato produttore di grandi progetti; dall'altro c'è una molteplicità di saperi pratici che si basano sulla conoscenza diretta, esperienziale, empirica della laguna e che rivendicano la necessità di intervenire con una manutenzione diffusa e minuta del territorio. Questa separazione di saperi si è risolta molto spesso in conflitti e progetti molto criticati come la costruzione di barene artificiali e le arginature del Canale dei Petroli, ma forse una (vera) integrazione tra i due piani potrebbe rappresentare una nuova strada per lo sviluppo sostenibile delle comunità lagunari. Crede possibile questa sinergia?

Proprio recentemente ho letto un libro fatto da studiosi di antropologia di Ca' Foscari, intitolato "Il ritmo dell'esperienza. Dieci casi etnografici per pensare i conflitti ambientali", in cui c'è anche un contributo sul Mose; in questo libro parlano di casi nel mondo in cui le esperienze conoscitive delle popolazioni locali, assolutamente valide, non erano state prese in considerazione quanto avrebbero dovuto essere da parte della scienza "ufficiale". Molte persone che vivono nell'ambiente riconoscono cosa sta succedendo, detto questo, queste stesse persone talvolta si lanciano in interpretazioni di quanto osservato; a quel punto, mancando la cultura tecnico-scientifica in senso stretto, possono arrivare a fare dichiarazioni un po' stravaganti, io l'ho constatato molte volte.

Per quanto riguarda il Fronte, all'epoca, io studiavo architettura e urbanistica e osservavo la concomitanza tra il fenomeno dell'acqua alta, la crescita di Mestre e del disordine urbano. Pensiamo all'aeroporto, a dove è stato messo, sul bordo della laguna, e poi dietro è stato costruito il quartiere Cep e quindi questi aerei decollano e atterrano sul quartiere, sembrano cose inaudite invece sono accadute. Poi l'inceneritore di Sacca Fisola messo sopra un quartiere residenziale; quando è venuto fuori il problema della diossina io sono andato a un incontro in cui si discuteva dell'inceneritore, e chi aveva organizzato non voleva ammettere che bruciare i rifiuti producesse diossina!

Molti giovani attivisti del Fronte hanno poi avuto ruoli politici, alcuni anche molto rilevanti in ambito Veneziano. Secondo lei questa connessione tra l'attivismo e politica ha portato ad una evoluzione della questione ecologica in laguna?

Il periodo del Fronte è durato poco meno di dieci anni. Già per le elezioni di fine anni Sessanta e Settanta molti si erano candidati, chi nel Partito Repubblicano, chi nel Partito Comunista, persino nel Partito Socialista, che era decisamente schierato contro di noi (con De Michelis che all'epoca era assessore all'urbanistica), un esempio è Rocchetta, che è diventato sottosegretario a un certo punto. A Venezia ci fu il primo assessore all'ecologia d'Italia, che fu l'avvocato Antonio Casellati, che poi divenne anche sindaco di Venezia. Se pensiamo alla stessa Legge Speciale, non voglio dire che fu la conseguenza dell'azione del Fronte, ma sicuramente il Fronte aveva lanciato dei messaggi molto importanti, poi raccolti da Italia Nostra. C'era il Partito Repubblicano, c'era il Partito Comunista che, proprio per le sue componenti legate al mondo proletario che praticava la laguna, era decisamente schierato con noi. C'erano anche forze di Psiup (Partito Socialista Italiano di Unità Proletaria), per non parlare di altre frange che dopo diventarono il Manifesto, e che erano decisamente schierate con le nostre proposte e prospettive di assetto territoriale. Ciò che proponevano erano sempre analisi ambientali e proposte di riassetto. E in parte sono avvenute, in parte no, ma in ogni caso diciamo che una spinta decisiva alla Legge Speciale, che vietava qualsiasi ulteriore imbonimento in laguna, fu fondamentale. Quello fu un punto determinante anche per i problemi dell'inquinamento che avevamo sollevato. Non voglio dire che fu prescritto l'uso del metano a Venezia e quindi proibito il carbone e altre forme perché lo dicevamo noi, però l'attenzione alla qualità ambientale sicuramente ebbe una spinta importante derivata dalle attività del Fronte. Ci si trovava in un momento in cui tutti dovevano prenderne atto, anche perché dopo qualche anno questi problemi erano emersi in altre zone d'Italia, così come in altre realtà europee o americane. I parchi di Londra erano stati creati per sopperire a condizioni ambientali, abitative e residenziali drammatiche. Il parco di San Giuliano il sindaco lo sta smembrando, smontando, trasformando in una infrastruttura per i grandi eventi, per gli spettacoli, per i concerti, per sei mesi all'anno sarà interdetto l'accesso al pubblico, poi vengono aumentate le volumetrie lungo il canale per creare delle zone di interscambio molto più grandi. Interessa di più lo scambio tra la zona di terraferma e Venezia, che non il fatto che Mestre abbia un parco,

come era stato pensato da Gaetano Zorzetto, all'epoca prosindaco di Mestre. Questo sindaco non ha la minima idea di cosa sia un progetto urbanistico o un piano di assetto urbano o di organizzazione di funzioni che non siano quelle relative al trasporto e basta.

Il Fronte è stato criticato per la sua componente elitaria, accusata perfino di strumentalizzare la partecipazione delle componenti più borghesi e proletarie della città. Eppure, senza quella componente "privilegiata" e disponibile a lavorare ogni giorno per dare continuità alle attività del Fronte, quell'esperienza si sarebbe potuta esaurire molto prima. Come ha vissuto quelle critiche (e perfino certe accuse) che venivano dalla politica e da una parte dell'opinione pubblica?

Le forme elitarie sono sempre all'inizio di movimenti e prese d'atto, c'è sempre qualcuno che ha una capacità maggiore di leggere la storia, il territorio, l'ambiente, anche in altri settori scientifici, c'è sempre chi vede prima le cose. Viene definito elitario quando "rompe". Se uno fa una scoperta in un campo che interessa tutti va benissimo, se lo fa in campi che non producono ricchezza in maniera diretta non viene badato. Il Fronte era un "sommovimento" che ispirò l'interesse di Italia Nostra per il valore dell'ambiente, mentre prima si occupava quasi esclusivamente di aspetti di conservazione del patrimonio architettonico. Più tardi nacque anche Legambiente, che era l'impegno in campo ambientale della sinistra del Pci che non voleva lasciare in mano ad altre forze il problema dell'ambiente. Partendo da punti di vista ideologici diversi dicevano cose analoghe; però secondo me non avevano quella consapevolezza, quello studio, quella capacità di analisi che dovrebbe avere chi si occupa di ambiente, ma chiaramente era una mossa strumentale.

Cos'è oggi l'attivismo ambientalista in laguna? Chi lo rappresenta, chi partecipa?

Oggi non c'è nulla perché son passati cinquant'anni e la situazione è completamente cambiata. Le associazioni che esistevano negli anni Ottanta e Novanta non esistono più. Oggi si è passati a forme di attivismo che sembrano avere più che altro un carattere pubblicitario. Anche quando alcune associazioni si propongono di fare dei monitoraggi e controlli, non sempre hanno gli strumenti scientifici e le conoscenze tecniche per farlo, per cui le operazioni di questo tipo lasciano un po' il tempo che trovano.

E cosa ne pensa dei recenti progetti Life attuati in laguna?

Andrebbero sviluppati di più, sono ancora sperimentali, piccoli interventi. Sono però dei finanziamenti interpretati come un po' marginali. Non sono interventi così difficili e costosi, ci vuole solo la volontà di farli. Spero sempre che queste cose vengano sviluppate maggiormente.

Adesso stanno chiudendo definitivamente il Consorzio Venezia Nuova, hanno nominato un commissario che lo chiuderà, e nascerà una nuova autorità. Questo nuovo ente dovrà affrontare la situazione dell'assetto idrogeologico. Sono stati fatti diversi piani idrogeologici della laguna ma non hanno sortito alcun effetto sulla laguna, perché non hanno dato luogo ad una politica di interventi, a dei progetti concreti, hanno solo fatto il Piano, che però dovrebbe sempre dare luogo ad una gestione; io non vedo nulla che abbia a che fare con la gestione dell'assetto della laguna, questa è una mancanza colossale. Tutto ciò che la Legge Speciale del Settantatré diceva, e le due leggi successive, non è stato minimamente attuato dal punto di vista del riequilibrio idrogeologico della laguna. Se in laguna ci sono fondali molto profondi o appiattiti, se ci sono onde più alte, se c'è erosione diffusa molto consistente, è perché non è stato fatto alcun intervento di rimedio o di gestione che permettesse una ricostituzione a difesa della città. Oggi vedo tanti studi puntuali, quando invece la laguna andrebbe gestita tutta insieme. In alcuni casi si tratta di visioni troppo ridotte e troppo puntuali, manca una visione d'insieme. Il Sabbadino aveva una visione della laguna nel suo insieme e riusciva a spiegare e interpretare e proporre degli interventi ai fini della sua gestione. Come un sistema complesso e interagente. Perché la laguna stessa è un sistema complesso e interagente

Questo forse ha a che fare con la complessità della laguna che oggi sembra qualcosa che non si vuole mai affrontare veramente, perché vuol dire prendere in mano tutto insieme, mentre le risorse sono più facilmente allocabili quando si prende in considerazione un pezzo, si semplifica al minimo un problema specifico in un luogo specifico.

Si è proprio così. L'architettura, come l'urbanistica, come la pianificazione dovrebbero essere scienze di sintesi, che riescono a mettere insieme i diversi aspetti e portarli a trovare delle convergenze che propongono delle soluzioni.

Il Fronte per la difesa di Venezia e della sua laguna, negli anni Settanta, ha avviato un dibattito particolarmente innovativo nel contesto veneziano. Volendo tradurre, e forse in parte ridurre, il pensiero del Fronte potremmo dire che quello che viene denunciato è la mancata coscienza del fatto che Venezia e Laguna sono profondamente interdipendenti. Senza l'una non c'è l'altra...

Non c'è dubbio, diventerà sempre più difficile la situazione perché le due dimensioni divergono. Se si vuole mantenere, sviluppare e gestire una realtà portuale efficiente, bisogna fare degli interventi infrastrutturali o di difesa dei canali, altrimenti la laguna diventerà sempre di più un buco, con effetti deleteri sulla città. Questa divergenza è all'attenzione già dagli anni Settanta, quando il professore Giorgio Ruffolo era segretario del Cipe [il Comitato Internazionale per la Promozione Economica], e predispose un documento che si chiamava "Progetto 80" che proponeva che il porto di Venezia fosse declassato a un piccolo porto. Qui è successa una rivoluzione totale perché questo declassamento era ritenuto inaccettabile e quindi quel documento non ebbe alcun seguito. Ancora, all'epoca sorse una proposta che si chiamava "Venezia sud", per spostare Porto Marghera a sud, sul Po di Levante, dove c'erano fondali di venti metri; è successo un altro scontro epocale e anche quella proposta restò inattuata. Insomma, qualcuno aveva lanciato delle ipotesi alternative, ma non hanno trovato ascolto e questa situazione continua a divergere.

Oggi, si discute molto del fatto che la laguna si stia trasformando in un braccio di mare...

Il Mose sembra funzionare e speriamo che continui! Ma comunque non è la soluzione definitiva perché se la laguna continuerà ad evolversi come sta succedendo, finirà per diventare un braccio di mare. Salterà fuori il problema di come difendere il centro storico in modo puntuale, non si potrà andare avanti a costruire rive sempre più alte e più solide. Sarebbe un lavoro gigantesco e tutte le isole intorno a Venezia sono sorte su acque basse della laguna, se tu le esponi sempre di più al moto ondoso è chiaro che gli effetti si vedranno. Questi aspetti di carattere ambientale generale non vengono accolti, perché non sono produttivi. A Venezia ci sono attività in contrasto, che confliggono, questo conflitto tra forze e ambiente esiste. Vogliamo tenere il porto dentro alla laguna? Allora si dovrebbe arginare il Canale dei Petroli da entrambi i lati, farlo diventare un porto-canale così le navi vanno

a Marghera, Venezia resta in un bacino, Chioggia resta in un altro bacino, e allora la cosa diventerebbe molto più gestibile, però significa cambiare totalmente ciò che abbiamo ereditato dalla storia. Ma questo cambiamento significa proprio devastare tutto? O significa piuttosto trovare una soluzione di compatibilità? L'alternativa è dire 'vediamo se il porto riesce a sopravvivere al Mose' perché se il Mose dovesse essere chiuso molto spesso, come si prevede, le navi non verrebbero più. In questo caso il porto verrebbe chiuso e si dovrebbero prendere in considerazione altre ipotesi. Pensate che il Porto di Venezia è di prima categoria grazie al traffico petrolifero perché c'è la raffineria, se questa non ci fosse il porto verrebbe declassato.

Nel primo Novecento si inizia a parlare di Grande Venezia, di una possibile entità metropolitana che abbraccia il centro storico, le isole, i lidi e la gronda. Sappiamo che molti progetti naufragano e che quelli realizzati vengono definiti responsabili dell'alluvione del Sessantasei, primo tra tutti il Canale dei Petroli.

In realtà, il Canale dei Petroli non era completamente scavato nel Sessantasei. Quella situazione, come il 12 novembre 2019, è stata causata da una condizione particolarmente grave dal punto di vista atmosferico, però le dighe alle bocche di porto erano state costruite, altri canali erano stati scavati, la laguna era stata interrata per quasi un terzo, c'era stata una profonda trasformazione che ha favorito queste conseguenze, ha lasciato spazio perché un fenomeno del genere si potenziasse da solo. Bisogna impostare dei piani in cui vengano valutati tutti gli aspetti prima parallelamente e poi in maniera interagente.

L'idea di "salvaguardare Venezia" sembra abbia portato nel tempo ad un congelamento di tutto l'ambiente in cui si colloca. Si è temuto che ogni trasformazione potesse essere fatale per gli equilibri della laguna, un equilibrio costruito in cinquecento anni di storia.

Il Consorzio Venezia Nuova ha rifatto i Murazzi, che stanno favorendo la ricostruzione delle spiagge, addirittura si stanno formando delle dune; quindi, ci sono interventi costieri molto efficaci e virtuosi. Non è che tutto ciò che ha fatto il Consorzio Venezia Nuova è da disprezzare, però l'idea del Mose andava in una direzione che era quella di trovare un compromesso che non compromettesse nulla, che lasciasse tutto così com'era. In realtà il porto segue le sue logiche e la laguna si sta continuamente degradando, quindi non è una soluzione,

è un tirare avanti, un navigare a vista e poi si vedrà. Occorre far capire l'interazione, l'interconnessione tra i diversi fenomeni e spiegare che quando tocchi un punto della laguna, succede qualcosa da un'altra parte. Perché è un sistema complesso. Io credo che sia il sistema più complesso a scala territoriale nel mondo. Perché è una laguna con una città al centro, con tutti i problemi relativi agli usi del territorio e ai risvolti delle modalità d'uso, dei loro effetti sulle caratteristiche ambientali. I problemi sono sempre multifattoriali, un effetto non ha mai una sola causa. Una pesa di più, una di meno, ma se li affronti almeno nel loro insieme puoi trovare una soluzione più praticabile, senza illudersi che la causa sia una, e che eliminando la causa si risolve il problema.

■ ■ CityLab
● Cluster

Voci: echi: laguna



dicembre 2021
stampato da Digital Team, Fano

Il *Cluster City Lab* si sviluppa entro una pluralità di campi disciplinari: architettura, urbanistica, pianificazione urbana e dei trasporti, politiche pubbliche, economia e design della comunicazione.

Le linee di lavoro si sviluppano attraverso azioni di ricerca interdisciplinari e convergenti, intrecciando i saperi e le competenze, con l'obiettivo di rispondere alle complesse domande che emergono dai processi di trasformazione del territorio contemporaneo.

Il soggetto principale delle ricerche, delle analisi e delle esplorazioni progettuali è la città e i territori italiani, con uno sguardo specifico sulla città metropolitana di Venezia e il territorio del Nord-Est.

CityLab vede la partecipazione e la collaborazione di diverse università nazionali e internazionali, tra cui Università Iuav di Venezia, Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli, Université Libre de Bruxelles, École nationale supérieure des arts visuels de La Cambre, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville.

ISBN 979-12-5953-012-7



9 791259 530127

20 euro