DR ALBERTO BERTUZZI
BRUGHERIO (MILANO)
TELEFONO (039) 770.553
TELEX: 32.342 BERTUZZI (MILANO)

On. Avv.
PIERO PADULA
Relatore sul d.d.l. per la
Salvaguardia di Venezia

00100 ROMA

e.p.c.

A tutti gli On.
DEPUTATI DELLA
COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI
00100 ROMA

Brugherio, 1° Dicembre 1972

Onorevole Deputato,

IL PROBLEMA DI VENEZIA

Il Presidente On. Pertini con Sue lettere del 30 Ottobre e del 13 Novembre mi ha assicurato il suo personale interessamento affinchè il disegno di legge per la salvaguardia di Venezia venga al più presto discusso alla Camera.

Forse a questa preoccupazione, quanto mai fondata per le attese dell'opinione pubblica italiana ed estera e per le pressanti sollecitudini dell'UNESCO, deve ricollegarsi il cambiamento nei programmi che prevedevano una presa di contatto con le realtà veneziane e con i principali uffici, compreso il modello fisico della laguna in Volta Barozzo, di un gruppo di lavoro rappresentativo dei vari partiti della Commissione Lavori Pubblici.

E' anche obiettivamente da riconoscere che questa presa di contatto di una delegazione parlamentare ufficiale, direttamente in loco, avrebbe forse potuto avere delle conseguenze negative imprevedibili.

E' infatti da chiaramente riconoscere che forti pressioni locali di natura economica ed egemonica, avrebbero potuto deformare la realtà con una serie di espedienti del resto già in atto e che ancor più si svilupperanno nei prossimi giorni, approfittando dell'indagine conoscitiva parlamentare in corso.

Con quella forza che mi proviene dalla più assoluta indipendenza da ogni e qualsiasi interesse economico e politico, desidero con la presente richiamare l'attenzione degli onorevoli Deputati in indirizzo sui punti che seguono:

1°) Il disegno di legge approvato al Senato, potrà avere dei difetti e delle imperfezioni. Tuttavia piuttosto che emendarlo sotto la pressione di interessi antitetici alla salvaguardia di Venezia, è preferibile lasciarlo così.

2°) Gli interessi antitetici sono da ritrovarsi esclusivamente nelle zone industriali di Marghera che d'altra parte danno lavoro a oltre trenta mila persone, almeno stando alle statistiche di chi difende questi interessi.

3°) Per contemperare la sopravvivenza delle attività industriali di Marghera con la difesa di Venezia, i piani a medio e lungo termine da attuare potrebbero essere i seguenti:

a) Ridurre le profondità delle tre bocche di porto della laguna in modo da frenare le ampiezze di marea senza ricorrere, almeno in un primo tempo alla realizzazione delle chiuse mobili modulate.

b) Aumentare la capacità d'acqua della laguna per accentuare in tal modo il ritardo di marea e quindi ridurre le acque alte, aprendo le valli da pesca ed impedendo ulteriori interramenti delle barene (vedi Terza Zona)

c) Di conseguenza gli insediamenti industriali di Marghera progressivamente orienterebbero la loro attività in quelle direzioni compatibili con queste esigenze idrauliche. Così ad esempio le attività petrolifere rinuncerebbero all'ingresso in laguna di navi cisterna con tonnellaggio incompatibile ed in ogni caso pericolose per l'incolumità di tutti gli insediamenti lagunari, ricorrendo ad oleodotti od a progressivi trasferimenti degli impianti in altre zone come quella già individuata in Porto Levante.

d) Altrettanto accadrebbe per le attività industriali minerarie, come del resto è già accaduto esemplarmente per la SAVA del gruppo svizzero Alusuisse.

Questa società ha ben compreso che il rispetto degli equilibri idraulici lagunari era incompatibile da un lato con la esigenza economica di trasporti di sempre maggiore tonnellaggio del minerale dalla lontana Australia e dall'altro con l'esigenza di insediamenti industriali sempre più giganteschi richiedenti aree estese non più ritrovabili senza ulteriori deleteri interramenti. E perciò la SAVA ha chiuso le attività minerarie convertendo i suoi investimenti in altre direzioni pulite e compatibili, riassorbendo tutte le maestranze, come è stato di recente deliberato (vedi notizia del quotidiano "Il Sole - 24 Ore" del 12 Novembre con il titolo "Due nuove fabbriche assorbiranno 700 dipendenti della SAVA).

e) Così si potranno sviluppare le attività portuarie in direzione mercantile e turistica purchè si addivenga ad una rapida modernizzazione dei servizi di banchina anche per l'accoglimento del nuovo traffico containerizzato.

Del resto, anche l'autostrada Venezia-Monaco in corso di attuazione, favorirebbe queste nuove attività portuarie compatibili con il rispetto degli equilibri lagunari.

121

4°) Infine arrestare la subsidenza, cioè lo sprofondamento di Venezia mediante la chiusura dei pozzi artesiani progressivamente all'entrata in servizio degli acquedotti la cui realizzazione dovrebbe essere sollecitata, mentre invece non furono ancora ordinati i progetti esecutivi delle opere dell'acquedotto potabile! Altra grave carenza amministrativa locale.

IL CONSIGLIO D'EUROPA ED IL CANALE DEI PETROLI

I rappresentanti del Consiglio d'Europa con scienziati italiani ed altri enti, dopo la famosa tavola rotonda su Venezia, del 23 Marzo 1968, hanno riassunto la conclusione del Convegno, al Presidente del Comitato per la Difesa di Venezia ed al Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Dal riassunto ricavo per esteso il punto 9°).

"Tenendo conto che in ambiente lagunare non si può ragionevolmente pensare di mantenere un canale troppo difforme per fondali dall'ambiente idraulico naturale e che il canale dei petroli si rivela già ora del tutto insufficiente al passaggio delle grandi petroliere, bisognerà prima o poi adeguarsi alla situazione attraverso la creazione di un pignone foraneo di approdo dal quale si diparta un appropriato oleodotto, oppure costruire un porto satellite del porto maggiore di Venezia e nel quale possano attraccare anche le gigantesche petroliere del futuro; gli oleodotti in cui queste scaricherebbero dovrebbero seguire un tracciato del tutto estraneo alla laguna."

Wiston Churcill, appena finita la guerra, quando si doveva decidere se ricostruire la Camera dei Comuni lunga e stretta, scomoda com'era, oppure con strutture più moderne e razionali, scultoreamente disse:

"Siamo noi a dare agli edifici la loro forma, ma dopo sono gli edifici che ci plasmano." E così la si rifece come prima.

Altrettanto dovrebbe essere per la laguna di Venezia.

Dobbiamo ridarle la "forma" che aveva, dobbiamo ridurre le profondità delle tre bocche di porto perchè sono proprio queste caratteristiche esigenze degli equilibri idraulici lagunari, che "plasmano" gli insediamenti industriali in laguna in direzioni compatibili.

Augurando che la saggezza illumini il Suo operare politico anche nella difesa di Venezia, invio cordiali saluti.

Alberto Bertuzzi.

1222

A UNA SVOLTA STORICA LA BATTAGLIA PER LA SALVAGUARDIA DEL BACINO LAGUNARE

Su Venezia gli occhi del mondo

Venezia, ottobre.

1 A Montecitorio dubitano che sia uno scherzo; ma non lo è. In questi giorni, tutti i deputati hanno ricevuto da Milano, anzi da Brugherio, una lettera. Il succo è questo: i vostri colleghi senatori hanno approvato, l'11 ottobre, la legge speciale dei 250 miliardi per Venezia; tocca ora a voi deputati discuterla e, possibilmente, migliorarla ancora; a tal fine, sarete certo ansiosi di approfondire la nostra conoscenza della situazione; c'è a Venezia, a palazzo Grassi, sede del Centro internazionale delle arti e del costume, la mostra «Venezia, una proposta», che è una sintesi documentata e figurata di tutti gli aspetti del problema: allestita con la freschezza e la franchezza dei giovani da un gruppo di giovani veneziani, guidati dall'architetto Piero Pisenti: l'ottobre a Venezia è splendido, perché non ci fate una capatina?

Visitata che avrete la mostra — continua la lettera — troverete alla porta d'acqua di palazzo Grassi un motoscafo che lungo il Canal Grande, la «strada» più bella del mondo, vi condurrà a palazzo Papadopoli Arrivabene, sede del laboratorio veneziano del CNR; dove il direttore Roberto Frassetto, medaglia d'oro della Marina ed esperto oceanografo, in mezzo ad grossi antichi e a modernissimi computers, vi illustrerà il dramma di Venezia fra terra, acqua e cielo; vi recherete quindi — conclude il mittente — in un tipico ristorante nei pressi di Rialto, dove sarete miei ospiti per un dinner; e di lì potrete raggiungere a piedi piazza San Marco, indugiando per calli e campielli, nell'unica città del mondo che ancora conservi dimensione umana. Venite quando volete e conducete, beninteso, le vostre signore.

Pericolo pubblico

Questa missiva, affatto singolare nelle cronache del nostro Parlamento, è firmata da Alberto Bertuzzi: «Non appartiene a partiti politici — così egli si presenta ai deputati — né ricopre cariche pubbliche; è un autentico free lance al servizio della propria coscienza». E un veneziano, aggiungiamo noi, fra i cinquanta e i sessanta. Nato e cresciuto in quest'isola, andò a creare una fiorente industria meccanica non più a Marghera, bensì a Brugherio. Partì da Venezia, giovane, con l'ansia di intraprendere, l'inesauribile curiosità del mondo, che nei secoli passati avevano spinto generazioni di veneziani verso il Levante; è enologo e pubblicista (ha collaborato a lungo al Corriere della Sera), collezionista di quadri ed esperto di politica alimentare. E come ogni veneziano che si rispetti, da qualche anno ha ripreso casa sulla laguna; è tornato a difendere, coi metodi appresi a Milano, la sua città.

Non c'è ormai autorità veneziana, di qualsivoglia ordine e grado, che non supplichi ogni mattina tutti i santi del calendario di non farla scomparire nel Bertuzzi. Il ponte dell'Accademia era diventato un pericolo pubblico, con i gradini tutti avvallamenti e buche, da cui si scorgeva il Canal Grande? Bertuzzi ha minacciato di denunciare l'assessore ai lavori pubblici, per omissione di atti d'ufficio, e il ponte è stato in un baleno riparato. I dirigenti dell'Accademia di belle arti (proprio loro!) volevano erigere un cavolo di cemento nel cortile palladiano? Bertuzzi ha minacciato di denunciare mezzo mondo, e il cantiere è in via di rimozione. Implacabile, il nostro cala sulla laguna il sabato e la domenica, e si fa raccontare le ultime; poi il lunedì, dalla sua fabbrica di Brugherio, dove ha impiantato un'attrezzatissima segreteria veneziana con ufficio legale, apre il fuoco. I suoi opuscoli inondano il mondo, i suoi appelli inseguono chiunque dovunque, il suo epistolario polemico con il sindaco, Giorgio Longo, è fra le cose più divertenti di questi anni. Perché a tutti, di tutto, Bertuzzi manda copia. E state pur certi che riuscirà a convincere anche i deputati.

Ha fatto bene ad invitarli: Venezia è a una svolta storica. «C'è qualcosa di nuovo oggi nel sole, anzi d'antico», vien da dire con Pascoli: c'è una legge che, sia pure in virtù di successive aggiunte, stabilisce che Venezia deve restare una isola nella sua laguna, perché questa è da sempre la sua condizione d'essere; stabilisce che la comunità nazionale, con l'aiuto di quella internazionale, ha il diritto-dovere di spendere dei denari, per recuperare un bene che essa stessa da vent'anni ha contribuito a compromettere; stabilisce che il demenziale procedimento di interrare aree della laguna per collocarvi industrie fra le più inquinanti, come le petrolchimiche, è perennemente bandito. Ma questa legge non è ancora definitiva: è alla Camera che i fautori della industrializzazione lagunare, della terza zona industriale, del porto dei petroli, di questa colossale mistificazione economica, oltre che culturale e civile, daranno l'ultimo disperato assalto.

La battaglia per «Venezia comincia, a ben guardare, nel 1797: quando, cancellata dal solito Napoleone la Serenissima Repubblica, Venezia cessò di essere il centro di uno Stato e di un impero, e divenne una città ausiliaria. Che farne? Francia, Austria, Italia cercarono di trovarle un'utilizzazione; e nel tentativo, ciascuna lasciò segni pesanti e dolenti. La decadenza si accentuò fino a quando, nel 1917, un veneziano, Giuseppe Volpi, attuò l'idea di creare nella laguna uno dei primi porti industriali europei.

Scelte avventate

Il concetto ispiratore, a quei tempi rivoluzionario, fu: «La nave alla porta dello stabilimento». Con le draghe si aprirono canali di navigazione nei fondali della laguna, e con i materiali di scavo si interrarono i primi 550 ettari di barene: «quegl'isolotti di fango — la definizione è di Montanelli — che l'alta marea ricopre e la bassa discopre, che costano poco perché non rendono nulla, che hanno i piedi tuffati nell'acqua, e che fanno parte dello spazio lagunare». Nacquero così la prima zona e il porto industriale di Marghera. Non ci fu speculazione sulle aree, come ci fu invece, dopo la ultima guerra, nella seconda zona industriale; la prima Marghera ebbe tutti i limiti, ma anche tutto il respiro, del grande capitalismo europeo. Ed ebbe anche un logico corollario amministrativo: Mestre, che era allora un borgo di alcune migliaia di abitanti, fu negli anni Venti aggregata al comune di Venezia. E ciò al fine di mantenere a Venezia insulare il totale controllo dello sviluppo industriale, portuale e demografico. Anche il ponte automobilistico tra Venezia e la terraferma, negli anni Trenta, fu realizzato per avvicinare la periferia a Venezia, e non Venezia alla periferia. Scelte avventate, riconosciamo oggi: ma Venezia restava allora il centro di quella nuova realtà comunale, e alcune attività peculiari della città storica, come le culturali e le artigianali e il porto commerciale, godettero momenti di fortuna. E fino alla guerra questo equilibrio, che pur aveva già in sé molti germi del successivo distorcimento, si mantenne

Nel 1951, Venezia insulare aveva 176.000 abitanti, 16 mila in più che nel 1921, contro i 95.000 della terraferma (Mestre, Marghera e le altre frazioni); e in sede politica, dopo cinque anni di gestione socialcomunista, il comune passava ai democristiani. Sarebbe stato quello il momento di fare il punto della situazione, e di armonizzare lo sviluppo del porto e della zona industriale di Marghera, per il quale premevano le industrie, con la tutela idraulica della laguna e il risanamento urbano di Venezia: l'una e l'altra bisognose di urgenti opere di manutenzione, dopo l'abbandono bellico. Ma per la classe dirigente di allora, evidentemente, Venezia e la laguna non rappresentavano più alcun interesse immediato.

Gli anni Cinquanta videro così la nascita caotica della seconda zona industriale di Marghera, ben più vasta della prima, e la conseguente nuova esplosione demografica di Marghera e di Mestre. Da Venezia insulare, dalle sue case decrepite, cominciò massiccio l'esodo verso i nuovi quartieri di terraferma, orrendi ma col bagno; la città, così, pesò sempre meno sulla bilancia elettorale del comune; al quale Mestre e Marghera, crescendo a macchia d'olio, ponevano enormi problemi per l'organizzazione dei servizi essenziali, dalle fognature alle scuole. Fu il Far West: una situazione in cui il comune, nulla avendo fatto per orientarlo in qualche modo, non riuscirà più a seguire il caotico sviluppo di Marghera e di Mestre; e però, per inseguire quello, sempre meno si curerà di Venezia.

Sul finire degli anni Cinquanta, la DC veneziana si rese conto di questo sfacelo territoriale: ma per una massimalistica illusione, espressa nel frattempo caratterizzata aprioristicamente a sinistra, ritenne che tutti i guai derivassero dall'«uso capitalistico», beninteso privato, di Venezia e della laguna; e scoperse così, lieta di fare un retrospettivo dispettuccio a Volpi, la teoria liberatoria della mano pubblica. La concentrazione inquinante di Marghera, il dissesto idraulico della laguna, lo spopolamento di Venezia e il parallelo inurbamento di Mestre, tutti questi erano fenomeni che soltanto dopo la guerra, e non prima, avevano superato il livello di guardia; eppure, secondo i giovani turchi della DC veneziana, il giorno che tutto ciò fosse passato sotto il controllo pubblico, come per magico tocco, Marghera sarebbe diventata un giardino, e Mestre un'esemplare new town. In ogni caso, Mestre e Marghera erano ormai la nuova realtà, l'unica che meritasse di essere tenuta in conto.

«Italia Nostra»

Questo disegno si concretò nel nuovo piano regolatore, presentato nel 1961. Esso prevedeva l'ulteriore sviluppo delle zone industriali nella laguna sud; un ardito di strade automobilistiche translagunari, grazie alle quali le automobili avrebbero aggredito la laguna e Venezia anche da altri lati; e un nuovo centro direzionale situato intorno a piazzale Roma, cioè nella fascia del centro storico più vicina a Marghera e a Mestre: la centralità di Venezia nel quadro comunale, che Volpi aveva a suo modo garantita, trasmigrava da San Marco e da Rialto, verso la terraferma. La campagna di «Italia nostra» contro quel piano fu ammirevole, e la stampa più qualificata d'Europa e di America la sostenne a oltranza. Finché, nel '62, il consiglio superiore dei lavori pubblici emendava il piano dei vizi più vistosi, annullando il centro direzionale e le strade translagunari.

Proprio nell'ottobre del '62 — un anno cruciale per Venezia — all'isola di San Giorgio Maggiore, che Vittorio Cini aveva trasformato nella Fondazione più bella del mondo, si tenne un convegno internazionale sul problema veneziano: il quale si pose così, già allora, alla coscienza dell'Occidente, in tutte le implicazioni che oggi sono di generale dominio. Il dissesto della laguna, con gli interramenti e gli scavi e quindi l'aumento delle acque alte; la subsidenza, o abbassamento del suolo, dovuto anche all'attingimento delle acque sotterranee in tutto il retroterra veneziano; l'inquinamento aereo e acqueo, industriale e urbano; lo sfacelo urbanistico, e l'urgente necessità del risanamento edilizio di Venezia insulare, per fermare l'esodo della popolazione; i difetti delle comunicazioni; finanche l'esigenza di un'«alta autorità», di un nuovo livello amministrativo nel quale unificare la «selva selvaggia» delle competenze che si scontravano — e tuttora si scontrano — sulla laguna: tutti gli odierni aspetti del problema di Venezia furono già presenti, e urgenti, in quel convegno memorabile.

Il «comitatone»

2 *Era il 1962; Venezia insulare era scesa a 135.000 abitanti, la terraferma era salita a 159.000; il rovesciamento del fronte demografico era già avvenuto. Siamo nel 1972; Venezia è scesa a 108.000 abitanti, la terraferma è salita a 207.000: arriva finalmente, tra mille difficoltà, la legge speciale. Perché si sono perduti dieci anni? Per studiare, dirà qualcuno. Studiare fa sempre bene; e difatti dal convegno del '62 era scaturito, l'anno seguente, il famoso «comitatone» interministeriale di studio. Il quale però non studiò, poiché il governo che l'aveva istituito gli lesinava i quattrini, fino al 4 novembre 1966; quando con una marea di 193 centimetri, che significa un metro e ventitré d'acqua in piazza San Marco, e con i «murazzi» di Pellestrina e del Lido divelti dai flutti, si credette che per Venezia fosse giunta davvero la fine.*

E poiché bisognava pur sempre attendere il responso degli studi, nonostante quel po' po' di campana di allarme, il canale dei petroli venne scavato, e una parte della terza zona interrata, dopo il 4 novembre 1966. Che un approfondimento delle conoscenze scientifiche e tecniche di Venezia, della laguna, del sottosuolo, fosse necessario, è fuor di dubbio. Ma quel che già si sapeva nel '62; quel che aveva insegnato e dimostrato nei secoli una scuola di idraulici famosi, da Sabbadino a Paleocapa, i quali avevano definitivamente messo in luce della laguna ogni azione e reazione: tutto ciò non era sufficiente perché, quanto meno dopo il 4 novembre 1966, si mettesse l'alt agli scavi e agli interramenti? C'i sovviene quel monito di Ernesto Rossi: «Guardatevi dai tecnici che lavorano su commissione. Non perdete mai di vista per chi essi lavorano. Sono prestatori d'opera come tutti gli altri. Possono dimostrare tutto e il contrario di tutto».

La terza zona

Poco meno di quattr'anni fa, finalmente, venne il blocco della terza zona, già interrata per 1170 ettari, e del canale, quasi finito e oggi in parziale funzione. E tante altre cose sono successe da allora: l'istituzione, provvidenziale, del laboratorio veneziano del CNR; lo intervento prezioso dei comitati nazionali per Venezia, che hanno cominciato a restaurare per conto loro chiese, palazzi e opere d'arte; l'avvento della regione, che ha fatto di Venezia insulare il suo capoluogo effettivo; il risveglio dei veneziani superstiti, attraverso varie associazioni civiche, fra cui il «Fronte per la difesa di Venezia e della sua laguna».

Un'impresa gigantesca

3 *E ancora, i processi che gli esponenti del Fronte, con l'ndro Montanelli, hanno efficacemente sostenuto contro una classe politica dedita ai piccoli cabotaggi personali e di partito; e finalmente, a conferma che l'opinione pubblica riesce prima o poi a farsi ascoltare dai governi, per quanto sordi essi siano o si fingano, la legge dei 250 miliardi.*

Siamo dunque alla svolta cruciale, all'inversione di tendenza, come si dice. Fin qui, la battaglia è svolta al negativo: per evitare il peggio. D'ora in poi, essa continuerà al positivo: per ottenere il meglio, per consentire a Venezia di sviluppare, in una laguna riequilibrata e protetta, le sue autentiche vocazioni, particolari e universali. Sono molte; e i giovani realizzatori della mostra di palazzo Grassi le documentano con puntigliosa passione: Cultura, turismo, un artigianato raro e inimitabile, per cominciare; e piccola industria, come la cantieristica minore; e le tante altre attività, terziarie e quaternarie. Tutto questo per il centro storico; e il suo integrale risanamento e restauro edilizio, beninteso, un'impresa gigantesca, che offrirà molte occasioni di lavoro.

Ed ecco le proposte per la laguna. Sotto il profilo idraulico: riduzione della sezione delle tre bocche di porto, Lido Malamocco e Chioggia, attraverso le quali la laguna ha con il mare il suo ricambio vitale; costruzione, alle tre bocche ridotte, di tre chiuse mobili, per i casi di maree eccezionali. Sotto il profilo portuale e industriale: potenziamento e specializzazione del porto commerciale, con traffico containers e lash; completamento della rete idroviaria interna, collegata con il porto veneziano; definitiva rinuncia alla terza zona, con la restituzione alle barene delle aree in parte interrate.

Restaurazione

E poi, utilizzazione dei 500 ettari ancora liberi nella seconda zona, per trasferirvi le industrie ormai obsolete della prima zona, quando non siano inquinanti, e dunque soggettate quando non siano petrolchimiche; destinazione della prima zona ad uso diverso da quello industriale, nonché allo sviluppo del porto commerciale. In ogni caso, progressivo ma definitivo allontanamento dalla laguna di tutte le industrie che sporcano; le quali, si aggiunga, hanno spesso un basso indice di manodopera. Nella seconda zona, quasi tutta petrolchimica, l'indice di addetti per ettaro è di 6.6 contro 43.3 nella prima zona.

Dopodiché, dicono l'architetto Pisenti e i suoi collaboratori, la laguna potrà essere ecologicamente risanata, e restituita alla sua vera vocazione economica: l'acquicoltura, con il corollario del turismo nautico. Sapevate che la laguna di Venezia, già adesso, è il primo centro di produzione e mercato dei molluschi in Italia, con 59 mila quintali l'anno? Senza contare i pesci e i crostacei? E può diventare, riordinando le valli da pesca, il centro maggiore d'Europa? C'è da non crederci. Avendo studiato e catalogato tutto lo scibile su Venezia e sulla laguna, questi giovani ripropongono esattamente, beninteso in moderna attuazione, le stesse vocazioni che Venezia aveva individuato in se stessa, nella laguna, nelle isole dell'estuario, quand'era padrona del suo destino. Il porto e l'acquicoltura, l'artigianato e i commerci, il turismo (c'è sempre stato, basti pensare al Settecento), l'amministrazione e la cultura. Non è una città di grandi industrie, non lo è mai stata, non potrà esserlo mai; mentre è, oggi più che mai, città dell'uomo. E perciò questi giovani ci propongono, oltre che un restauro, una restaurazione umanistica.

Ma tutto questo, ai deputati di Montecitorio, il «comitatone» non lo dirà mai; ed è perciò che l'implacabile Bertucci li ha messi sull'avviso con quella letterina.

Sandro Meccoli