

scienzeedintorni

le sabbie del tempo sono erose dal fiume del cambiamento costante

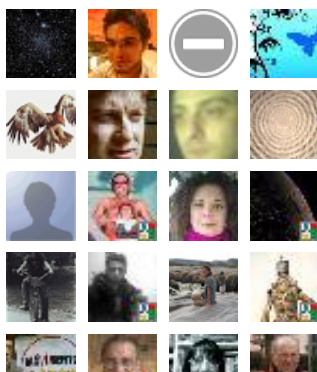
Votami!



Lettori fissi

Unisciti a questo sito
con Google Friend Connect

Membri (202) Altro »



sabato 2 novembre 2013

Trasporti pubblici vs trasporto privato: meno costi, città meno inquinate e più posti di lavoro

In queste pagine ogni tanto mi occupo di trasporto pubblico. Lo faccio per passione ma anche perchè il traffico privato ha drammatici risvolti sulla vita nelle città moderne, sull'ambiente e sulla questione energetica. Una volta non esistevano mezzi privati. In Italia diciamo fino agli anni 50 ce n'erano pochi e ci si spostava a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici. Poi è arrivata l'automobile che ha cambiato le abitudini. I mezzi privati sono diventati così i protagonisti assoluti delle strade, l'automobile un oggetto anche da esibire agli altri. e, almeno in Italia, chi usa il mezzo pubblico è "meno considerato" di chi si muove in macchina. Però la mobilità privata ha costi sociali ed economici che usando i mezzi pubblici sarebbero molto minori. Vediamo allora quali sono i maggiori vantaggi del Trasporto Pubblico rispetto a quello privato, facendo notare che quanto si applica alle grandi città va bene anche in centri più piccoli e per collegamenti a distanza molto maggiore.



Lugano è una città di oltre 50.000 abitanti, non propriamente dei “poveracci”; il traffico stradale è scarso, una funicolare porta direttamente in centro da una stazione ferroviaria che è dotata di un parcheggio di dimensioni molto ridotte e sugli autobus campeggia una pubblicità che dice “*cambiamo il traffico prima che il traffico cambi la città*”. Non c'è che dire, il traffico ha cambiato molto la vita degli abitanti delle città, non solo in Svizzera e la qualità della mobilità influisce in maniera sostanziale sulla qualità della vita.

Eppure ci sarebbe il modo di migliorarla.

La necessità di diminuire la congestione e l'inquinamento provocati dalla mobilità privata è ormai evidente. Si potranno fare tante cose, a partire dal rinnovamento del parco veicoli e da una gestione del territorio realizzata in funzione del trasporto pubblico (oggi vediamo come in diversi casi il ricorso al mezzo privato è necessario anche a causa di una gestione del territorio che non ha tenuto conto dell'aspetto mobilità). Ma senza un potenziamento qualitativo e quantitativo delle reti di trasporto pubblico, difficile che posano esserci dei risultati decenti.

C'è poi un altro aspetto: il peggioramento della qualità della vita nei centri urbani ha come conseguenza una “fuga” dalle città; fuga però limitata alle ore di riposo e ai giorni festivi e che porta ancora più traffico perchè aumentano i pendolari...

Vediamo gli aspetti in cui la mobilità privata incide negativamente rispetto a quella pubblica sui vari bilanci e perchè quella pubblica sarebbe vincente

- **Ambiente.** Le conseguenze del ricorso esteso alla mobilità privata ha drammatiche conseguenze per l'inquinamento atmosferico prodotto dai motori, dal particolato al benzene ed altre sostanze che se ne vanno per l'aria: in media i mezzi di trasporto pubblico consumano 3-4 volte meno energia per passeggero / chilometro rispetto alle auto e dunque anche il costo complessivo per la comunità potrebbe diminuire fino al 50%. Vista dalla parte opposta, per ogni chilometro percorso automobili e ciclomotori emettono 3,5 volte più gas serra per passeggero

I miei links

PaleoStories, storie di paleontologia, di Marco Castiello
 Leucophaea - Marco F.
 International Institute of Humankind studies
 Catania Cultura
 Cericol - Centro Ricerche Colorobbia
 Clastic Detritus
 Eruptions di Erik Klemetti
 Firenze Immobile
 Highly alloctonus
 magma cum laude
 Nove da Firenze, notiziario locale online
 OleLog, il blog di Ole Nielsen
 Pagina di scienzeedintorni su

facebook

Paleofox, paleontologia in Italia

The volcanism Blog

Archivio blog

▼ 2013 (43)

▼ novembre (2)

[Il "Progetto Firenze 2016": una iniziativa a tutto...](#)

[Trasporti pubblici vs trasporto privato: meno cost...](#)

► ottobre (9)

► settembre (2)

► agosto (1)

► luglio (3)

► giugno (8)

► maggio (4)

► aprile (4)

► marzo (5)

► febbraio (1)

► gennaio (4)

► 2012 (46)

► 2011 (62)

► 2010 (107)

► 2009 (87)

► 2008 (52)

► 2007 (16)

Informazioni personali



Aldo Piombino

Nato a Firenze, dove vivo felicemente con Margherita, non sarei lo stesso senza la Nutella, Tex Willer e la Nona di Beethoven. Già alle elementari annoiavo la maestra sul Cretaceo Inferiore: quando seppe che mi ero iscritto a Scienze Geologiche il commento fu "finalmente ci è riuscito!". Vedendo cosa tante persone se ne facevano della laurea, decisi di cominciare a lavorare. Pertanto mi sono laureato in "tempi geologici" alla veneranda età di 31 anni e per questo non ho fatto il geologo. Da

rispetto al trasporto pubblico.

- **Sicurezza stradale.**

Il tasso di mortalità da traffico è un'altra causa di morte o di invalidità molto frequente della mobilità provata, ma nel trasporto pubblico urbano è estremamente ridotto. Le stime della UITP

(Unione

Internazionale

edei Trasporti Pubblici dicono che raddoppiando la quota di mercato del trasporto pubblico, si stima che al 2025 sarebbero risparmiate 60.000 vite rispetto al 2005. Quindi un massiccio uso del mezzo pubblico comporterebbe anche una diminuzione di incidenti (e, si suppone, delle tariffe assicurative RCAuto...), ricoveri in ospedale e ore di malattia per infortuni. E ci sarebbero anche una minore frequenza di quei disturbi della salute che sono almeno in parte riconducibili all'inquinamento atmosferico. Ne ha parlato anche "Il Sole - 24 ore": 14 miliardi di Euro all'anno....

EDIT: HO RICOSTRUITO LA QUESTIONE: LA PAGINA È FINTA. MA I DATI SONO VERI E D'ALTRO CANTO CORRISPONDONO A 250 EURO A CITTADINO ITALIANO ALL'ANNO. CON I COSTI REALI DEI RICOVERI, DELLE RIABILITAZIONI ETC ETC DIREI CHE ANCHE AD OCCHIO IL QUADRO È REALISTICO

- **Uso del territorio.** Utilizzare mezzi privati per coprire il percorso casa-lavoro comporta un'occupazione di circa 90 volte in più dello spazio urbano rispetto ad una metropolitana

- **Aspetti economici.** Sono parecchi oltre ai costi sanitari.



allora, comunque, non ho smesso di studiare ed aggiornarmi. Mi interessa di Scienze della Terra, Scienze della Vita, ambiente, energia e trasporti, specialmente ferroviari, nanotecnologie, Antropologia e storia del popolamento umano della Terra e origine delle lingue. Un'altra grande passione è la musica. Ascolto quasi tutto, dal canto gregoriano all'heavy metal, con particolare predilezione per "i grandi" del 700 e dell'800, per i gloriosi gruppi degli anni '70. Sono una persona molto tollerante ma ci sono tre categorie che mi mandano in bestia: quelli che credono a oroscopi, cerchi nel grano, scie chimiche e altre idiozie del genere, i creazionisti e quelli contrari al tram a Firenze.

[Visualizza il mio profilo completo](#)

1. **i minori consumi energetici** significano un alleggerimento della bolletta che si paga in termini di importazioni di idrocarburi.

2. un aspetto economico meno evidente ma molto presente, come ribadito in rassegna stampa dal Segretario Generale UITP, Alain Flausch, è che ogni anno l'Europa **perde circa 100 miliardi di euro, o almeno l'1% del PIL, a causa della congestione del traffico.**

3. Per contro, **gli investimenti di capitale in progetti di trasporto pubblico producono reazioni a catena in economia e generano valore che può essere da 3 a 4 volte superiore a quello dell'investimento iniziale**, secondo alcune stime fatte su base mondiale.



Nello scenario del raddoppio della quota di trasporto pubblico al 2025 si potrebbero avere 7 milioni di nuovi posti di lavoro in tutto il mondo, in aggiunta ai 13 milioni attuali. In città come Amsterdam, Barcellona e Dublino gli operatori del trasporto pubblico sono i più grandi datori di lavoro.

Ricordo che il servizio pubblico è attraente se è comodo, cioè se gli itinerari a disposizione sono funzionali, e se è economico, veloce, frequente, puntuale e con mezzi non sovraffollati. In molte città del mondo queste necessità sono supportate e le compagnie del settore cercano di soddisfare le aspettative degli utenti attuali e di strapparne altri al mezzo privato.

Purtroppo in altre realtà, i servizi non riescono a rispondere alle esigenze degli utenti: spesso la scelta di servirsi di mezzi pubblici, anche quando ci sono, non è praticabile e in particolare l'aspetto più penalizzante è la velocità del servizio.

Per cui sarebbe importante dare ai mezzi pubblici

spazi che ora sono in comune con i mezzi privati (corsie preferenziali per gli autobus) creando alternative per gli automobilisti (del tipo: ti fermo all'inizio della città con un parcheggio scambiatore ma per andare all'interno prendi l'autobus (o il tram o la metro) e ci metti meno di prima anche spendendo meno.

Inoltre occorre un coordinamento fra i diversi mezzi (integrazione tariffaria, coincidenze, eliminazioni delle sovrapposizioni) per creare un sistema di trasporto attraente, efficiente e facile da usare.

Qui nasce una considerazione importante: oggi senza i contributi pubblici (in Italia forniti dalle Regioni) utilizzare il trasporto pubblico costerebbe di più che usare l'auto (soprattutto se in macchina ci sono più persone (e costa probabilmente di più che andare in motorino). Questo rappresenta un problema di non poco conto, soprattutto in periodi di crisi e di contrazione della spesa pubblica come quello che stiamo vivendo, ed espone anche al rischio di depotenziamento progressivo e dismissione dei servizi (rischi che si sono purtroppo realizzati in parecchie situazioni).

Però alla luce di quanto sopra, è evidente come il denaro pubblico stanziato per il pubblico trasporto non sia un “costo”, ma un “investimento”: ogni individuo che ricorre al mezzo pubblico al posto della mobilità privata apporta miglioramenti ambientali, sanitari ed economici, oltre a creare posti di lavoro

Il dato certo resta che la domanda di trasporto pubblico è destinata a crescere in modo esponenziale nei prossimi anni e che la quantità e qualità dell'offerta sarà un fattore essenziale per la crescita economica, il miglioramento della qualità della vita nelle città e per proteggere il Pianeta.

D'altra parte, saranno sempre più necessari investimenti su larga scala per migliorare e modernizzare le infrastrutture esistenti e crearne di nuove e dunque occorre uno sforzo comune per non mettere in pericolo le potenzialità di crescita futura, anche esplorando nuove vie e nuove forme di finanziamento.

Aggiungo due parole su quella che è la mia esperienza personale in torno a Firenze, area che conosco molto bene.

- La linea 1 della tramvia ha superato tutte le aspettative in termini di traffico e ora in certi orari è “quasi insufficiente”. Quando è partita nessuno ipotizzava numeri del genere.

- la fermata di Lastra a Signa è stata realizzata lungo la variante che ha quadruplicato parte della ferrovia Firenze – Empoli affiancando con un rettilineo in galleria un tratto particolarmente tortuoso. Ebbene, il parcheggio che era stato costruito al servizio della fermata si è rivelato quasi immediatamente insufficiente ed è stato ingrandito; oggi a Lastra a Signa fermano la maggior parte dei treni che passano di lì, anche molti di quelli che effettuano poche fermate

Appare evidente che se offri un servizio veloce, comodo ed al giusto costo molti utenti lo preferiranno al mezzo privato

- dall'altra parte invece i pendolari dal Valdarno Superiore sono sempre in lotta per i treni in ritardo, troppo



affollati e spesso con meno carrozze rispetto a quanto dovrebbero essere. È evidente che un servizio come quello lo utilizzi solo perchè non ne puoi fare a meno, non perchè è più comodo come invece dovrebbe essere. Mi domando cosa succederebbe se queste migliaia di persone decidessero di venire tutte a Firenze ciascuna con la sua automobile...

Ricordo comunque che ci saranno sempre (e vanno coinsiderati!) millemila validi motivi per cui qualcuno non può utilizzare il mezzo pubblico e deve per forza usare il mezzo privato (itinerari non serviti, persone

con difficoltà motorie, trasporto di cose pesanti od ingombranti etc etc). Poi ci saranno sempre quelli che *“in autobus non ci vado perchè ci sono immigrati e gente che puzza”*, ma questo è un altro discorso.

C'è poi il problema politico: decisioni come chiudere al traffico alcune aree della città o strappare al mezzo privato una parte delle strade in favore dei mezzi pubblici (corsie preferenziali, tramvie etc etc) sicuramente all'inizio sono decisioni impopolari, che però se realizzate bene dando alternative pubbliche al trasporto privato dopo un iniziale rifiuto porteranno nel breve - medio periodo al consenso. È chiaro che con i ristretti tempi di una legislatura queste sono operazioni da fare appena un sindaco si è insediato o poco dopo. Non alla fine della legislature. E questa è una difficoltà.

E, da ultimo, un appunto: per spostamenti in città un altro validissimo mezzo sarebbe la bicicletta. Che in effetti sta vivendo, almeno come acquisti, un boom.

Il fatto che quest'anno non si farà il Motor Show a Bologna, mentre la expo-bici di Padova ha fatto il pienone significherà pure qualcosa...

Germania, Olanda, Danimarca, Svezia sono paesi ricchi e dal clima non proprio favorevole. Ma lì si viaggia molto in bicicletta e mezzi pubblici. Noi siamo poveri ma viaggiamo in macchina.

Quando i politici italiani capiranno la necessità di una mobilità a favore di biciclette e mezzi pubblici?

Publicato da [Aldo Piombino](#) a 11:46 

9 commenti:

Anonimo ha detto...

Illustre, non mi pare serio citare un articolo inesistente spacciandolo come farina del sacco del Sole24 ore.

Il tuo articolo è un brutto lavoretto di photoshop, con i titoli opportunamente cancellati e riscritti in versione "ecotalebana".

La tua è una figura talmente brutta che dovrete vergognarti e andarti a nascinderem oppure scusarti pubblicamente. E il tuo comportamento da taroccatore la dice lunga sull'attendibilità tua, del tuo "articolo" e delle gente come te che fa del terrorismo mediatico. Vergognati.

05 novembre 2013 17:51



Aldo Piombino ha detto...

Una mia caratteristica saliente è quella di chiedere scusa quando ho commesso degli errori. È una virtù di chi è intelligente. Ci sono persone che lo possono confermare. L'ho anche fatto, per esempio, senza che la persona interessata me lo chiedesse, anzi, scrivendole di mia iniziativa. Lo devo a chi mi legge ma soprattutto a me stesso.

Con questa premessa è chiaro che non condivido il tono e, soprattutto, il celarsi dietro l'anonimato. Ma questo fa parte di uno stile diverso dal mio...

Bastava rivolgersi in termini più educati

entrando nel merito: ho parlato con chi mi ha dato questa immagine. È vero, la pagina l'ha "sistemata" lui ma ciò non toglie che questi dati sono reali e d'altro canto corrispondono a una media di 250 euro a cittadino. Se si guarda il costo sanitario medio di un sinistro, per esempio quanto costano realmente le cure in ospedale, le riabilitazioni etc etc si vede che la cifra è reale. Conto di occuparmene a breve.

Tanto per vedere da che parte sta la correttezza anche perchè una persona corretta mi avrebbe risposto offrendomi altri dati, non dandomi di terrorista. Fra persone intelligenti serie ed educate si fa così.

Non capisco inoltre quale sarebbe il mio "terrorismo mediatico" È la prima volta che mi si accusa di una cosa simile e francamente spero che sia l'ultima. anzi, semmai ho avuto modo di parlare e smentire chi fa terrorismo mediatico.

Quanto all'immagine di Lugano è vera, E a proposito dei dati che ho citato a livello internazionale si può tranquillamente chiedere lumi sul sito dell'UITP e su <http://growpublictransport.org/>

Non capisco inoltre un'altra cosa: è evidente che chi mi ha scritto è nemico del trasporto pubblico e fanatico dell'automobile.

Mi spiace per lui.

Invitpo comunque chi fosse in possesso di dati contrastanti con i miei ad inviarmeli

05 novembre 2013 18:59

Anonimo ha detto...

caro **anonimo**, è evidente che il Sole 24 ore è taroccato, ma quando scopre che i dati sui costi sanitari ed altri (diretti e indiretti) del traffico sono veri, o sottostimati, poi cosa dice? Ritira le infamanti accuse all'autore del blog (che non

sono io)?
Falerien

[05 novembre 2013 20:49](#)

Anonimo ha detto...

Caro Aldo , mi piacerebbe sapere chi è questo ignorante che si permette di criticare offendendoti senza nemmeno firmarsi !!! ma che bella persona !! direi !! dal modo di fare un incapace a confrontarsi con rispetto ed educazione con persone che la pensano diversamente da lui (lei).
Ma soprattutto un vigliacco (un ometto o una donnetta) dato che non si firmi nemmeno , forse si dovrebbe vergognare proprio lui (lei). Infine aggiungo ma che toni sono questi ?? rozzi e infine ma chi si crede di essere ???
..... lo invece firmo Margherita

[05 novembre 2013 22:31](#)

Alberto Mantica ha detto...

Egregio Signor Pino, su una sola cosa posso darle ragione, e cioè sull'impiego dell'anonimato. Me ne scuso.

Il fatto è che, come saprà, l'architettura di questo blog offre a chi posta un reply alcune opzioni che obbligano a iscriversi ad altri blog o social network, oppure, in via più breve, scegliere l'anonimato. E così ho fatto, ma non ho problemi a firmarmi in calce a questa replica.

Ma riguardo al resto, mi permetto di obiettare su molte cose. E lo faccio con ordine:

1) Lugano: non so dove e come abbia avuto modi di documentarsi in materia, ma non è affatto vero che il traffico veicolare sia scarso. Al contrario, ci sono moltissime auto private, i (tanti) parcheggi sotterranei e di superficie sono sempre pieni, il parcheggio vicino alla funicolare (autosilo Motta) non è "di dimensioni molto ridotte" come scrive lei, bensì ha 6 (sei) piani, e la densità di popolazione (come in tutti i centri urbani "a sviluppo verticale") è elevata. Tenga presente che moltissimi cittadini svizzeri possiedono più di un'auto per la possibilità di avere una sola targa e poterla girare "a rotazione" su diverse vetture. Non mi sembra perciò che Lugano sia il miglior paragone per richiamare modelli di mobilità privata, casomai meglio Berna o Zurigo...

2) La mobilità privata è una delle fonti di inquinamento urbano, ma è del tutto da dimostrare che sia il principale fattore inquinante. Come si può vedere dai dati ARPA riferiti all'anni 2012 nella provincia di Milano, ([link: https://inlinea.provincia.mi.it/dati_ambientali/pm10/](https://inlinea.provincia.mi.it/dati_ambientali/pm10/)) il picco delle polveri con gli sforamenti oltre soglia si verifica solo da ottobre ad aprile, e cioè quando le caldaie dei riscaldamenti sono accese. Il che, forse, significa, che ci sono interventi più urgenti e concreti da attuare insieme alla regolamentazione del traffico privato.

[05 novembre 2013 23:03](#)

Alberto Mantica ha detto...

(segue)

3) I dati sull'inquinamento. Non so a Firenze, ma a Milano le misurazioni sono attuate in modo errato, in quanto diverso da quanto disposto dalla normativa europea, che prescrive la misurazione "al netto della quota di fondo", ossia al netto di quei valori non dipendenti da interventi umani, per i quali non possiamo fare nulla. Va da sé che il risultato di tali misurazioni sono dati in eccesso, non attendibili ai fini degli sforamenti delle soglie. Se e quando avrà voglia, le consiglio un'utile lettura:

<http://arcipelagoareac.it/doku.php/libro:link>. Un libro scritto da un biologo e da un ricercatore universitario, che mette nelle mani dei lettori una grande quantità di materiale concreto e attendibile, così da risultare una guida completa ed esauriente per una lettura del complesso tema "inquinamento dell'aria". Uno strumento che consente di elaborare un'idea personale qualificata di una realtà che pare essere molto distante da quella rappresentata dalle amministrazioni e quasi sempre elusa (più o meno inspiegabilmente) dai media. E sono dati ufficiali, non fantasie da complottisti. Dai quali si scopre che non solo il livello degli inquinanti oggi è inferiore a quello di vent'anni fa, ma spesso è sotto la soglia ufficiale di pericolosità, nonostante una certa propaganda faccia di tutto per dichiarare il contrario (e a molti faccia comodo crederci). Badi che queste non sono scie chimiche, il libro riporta nero su bianco dati ufficiali, consultabili da chiunque sui siti degli enti statali o parastatali, ma spesso abilmente "dribblati" dalle amministrazioni. Se ha tempo butti un'occhiata, potrebbe scoprire vere sorprese,

4) I "costi sanitari": lei non parla di dati, ma di stime (testuale, stime della UITP...). Sta dando credito, insomma, a teorie citate da terzi, che potrebbero essere vere ma anche assolutamente distanti dalla realtà. E lo ha fatto, prima della doverosa e tardiva correzione, appoggiandosi su di una "bufala" bella e buona. Se non fossi venuto (con una certa irruenza dovuta allo sdegno, lo ammetto, e se serve me ne scuso) a contestarle il "tarocco", tutti i suoi lettori starebbero ancora bevendosi la finta paginetta photoshoppata come "vera pezza d'appoggio" delle sue parole. La toppa oggi è peggiore del buco, perché lei si nasconde dietro a "una terza persona che le ha dato quella pagina", ma questa persona compare solo oggi e solo in seguito alla mia denuncia; immagino che non sarebbe mai venuta alla luce (si fa per dire) senza un intervento esterno. Se davvero i dati sono veri, pubblici le fonti, i link, le dimostrazioni: se non lo fa, dichiarando dati catastrofisti lei fa solo terrorismo mediatico; sebbene non le piaccia sentirselo dire, non vedo troppi sinonimi come alternativa. Da un sito che si denomina "scienza e dintorni" sarebbe infatti auspicabile un approccio più metodico e puntuale,

supportato da dati certi e documentabili, non dalle “stime” teoriche di organizzazioni non ufficiali o dalle bufale fatte dagli amici (anonimi pure loro, tra l’altro...).

[05 novembre 2013 23:05](#)

Alberto Mantica ha detto...

segue

5) Da ultimo, “il fatto che quest’anno non si farà il Motor Show a Bologna, mentre la expo-bici di Padova ha fatto il pienone significherà pure qualcosa...”. Certo che significa qualcosa: dati alla mano (questi sì che li trova sul Sole 24h...) le immatricolazioni calano, il settore auto attraversa una grave in crisi per motivi economici: ecco perciò che le case non investono più in eventi e in altre presenze, non certo perché le bici stanno prendendo il posto delle auto... Senza contare il fatto che sia il Motor Show che expobici sono fiere di settore, visitate per lo più da appassionati e addetti ai lavori, non certo da pendolari o altre categorie di utenti-tipo della mobilità urbana. Chi frequenta questi saloni non è certo né l’utenza che cambia mezzo a favore della bici né quella che conta per i grandi cambiamenti “di massa” che l’articolaista auspica. (e vale sia per gli appassionati di auto che per quelli di bici)...

Concludo questo lungo reply facendole i complimenti per i suoi superpoteri: da quanto ho letto, lei ha già decretato che io sia un “nemico del trasporto pubblico e fanatico dell’automobile”. Se vuole posso inviarle copia del mio abbonamento all’azienda filotramviaria, oppure copia dei dati della scatola nera installata dall’assicurazione sulla mia auto, dalla quale risulta una percorrenza annua di soli 5000 km, praticamente tutti in autostrada. Ma non voglio toglierle il gusto di fantasticare sui miei gusti personali né mettere in dubbio le sue capacità divinatorie. Anzi, se crede, certo di una sua sicura e infallibile collaborazione, le scriverò di nuovo sabato per chiederle i numeri del superenalotto.

Cordialmente

Alberto Mantica - Milano

PS: un saluto cordiale anche ai suoi avvocati difensori sig.ri “Falerien”, e “Margherita”, nickname che da soli non hanno valore molto diverso dall’”anonimo” così criticato.

[05 novembre 2013 23:05](#)

Ulpiano Barberini ha detto...

Alberto tutto perfetto, e per i copiaeincolla prego, non c’è di che... :)

Ulpj

[06 novembre 2013 08:17](#)



[Aldo Piombino](#) ha detto...

prendo atto dei commenti a cui risponderò presto,.

[06 novembre 2013 08:47](#)

[Posta un commento](#)

[Post più recente](#)

[Home page](#)

[Post più vecchio](#)

Iscriviti a: [Commenti sul post \(Atom\)](#)