

Paolo Ponga

RELITTI E MERAVIGLIE

Storie di navi e di immersioni

Edizioni il Frangente

*Ci sono più cose naufragate in fondo a un'anima
che in fondo al mare.*

Victor Hugo

*La vita è un naufragio, ma non dobbiamo dimenticare
di cantare nelle scialuppe di salvataggio.*

Voltaire

*Non ci immergiamo per fuggire dalla vita.
Ci immergiamo per non farci sfuggire la vita.*

Anonimo

INTRODUZIONE

Sono un subacqueo appassionato di relitti.

Lo sono da sempre, o almeno da quando per la prima volta ho visto una nave affondata sotto la superficie. Ma d'altronde chi di noi non ha sognato di essere un pirata, oppure un cacciatore di tesori sommersi? Il mio primo relitto mi ha fatto tornare bambino, fra racconti di avventure vissute nei sette mari. A differenza di un pirata, però, non ho mai cercato di appropriarmi di quello che vedeva sotto la superficie, considerando invece gli oggetti e le lamiere con lo stesso rispetto che si porta a un reperto contenuto in un museo. La vista dei resti di una nave mi dà sempre emozione e la voglia di conoscerne la storia, di sapere chi fossero gli uomini che hanno lottato su di essa, i motivi per cui è finita sotto le onde.

Quando vidi quel relitto in fondo al mare la sua storia era ancora sconosciuta, ma dopo mesi di ricerche non lo fu più, almeno per me. Avevo trovato il suo nome e un resoconto sommario degli accadimenti bellici che lo avevano fatto finire sotto la superficie. Avevo risolto il mistero: si trattava del MAS 423, affondato nel 1944 da una bomba d'aereo.

Da allora non ho mai smesso di cercare il "ferro" in giro per il mondo. Ho fatto anche diversi corsi per scendere più a fondo e poter vedere relitti preclusi ai subacquei ricreativi.

La vita ti riserva però a volte sorprese buone, in altri casi prove più difficili. Qualche anno fa ho avuto un incidente che mi ha causato la rottura di una vertebra. Non ho mollato, mi sono affidato agli specialisti e ho continuato a immergermi: sei mesi dopo ero a Cuba, tra

gli squali e i resti del *Nueva Mortera*, dolorante ma felice. Niente più trimix, però: non potevo più scendere addobbato come un albero di Natale, con bombole appese da ogni lato. Avrei rinunciato ai relitti in acque profonde, pazienza.

Qualche anno dopo va ancora peggio. Mi vengono trovati due tumori e subisco due operazioni sbagliate arrivando vicino, troppo vicino, alla morte. Tornato a casa penso a mio padre, mancato tanti anni prima: l'avevano dato per spacciato sette volte, ma si era arreso solo l'ultima, aveva vissuto sette vite come un gatto. Potevo io essere da meno? Dopo due mesi l'oncologa mi comunica che ho il 40% di possibilità di arrivare a tre anni, lo 0% di arrivare a cinque; mi vuole inoltre operare di nuovo, per la presenza di diverse altre metastasi. Devo stare riguardato e farmi tagliare ancora, dopo un primo ciclo di chemioterapia che mi dà infiniti fastidi. Mi sento in bilico fra due mondi.

Nel frattempo sopraggiunge l'estate. Senza dire niente a nessuno, con mia moglie decidiamo di fuggire dagli ospedali e di passare qualche giorno sulla costa toscana, a Cecina, a mangiare caciucco e prendere aria buona. Non posso però nemmeno prendere il sole e mi sento davvero annoiato a morte. Che cosa posso fare?

Gli amici del diving che frequento da più di vent'anni sono perplessi e colpiti dai miei racconti. Poi, mentre mia moglie scuote la testa perché sa quanto so essere testardo, mi decido e vado a prendere l'attrezzatura dall'auto. Mi spoglio e stringo stretto stretto il busto per contenere la cicatrice, che fa paura, poi li guardo e dico loro: «Andiamo?».

Li vedo sgranare gli occhi e da quel momento mi sembra di essere entrato nello spot televisivo di un centro immersioni: «Non toccare niente, ci pensiamo noi!». Mi prendono pesi e bombola, li caricano in barca, siediti qui, sei comodo, vuoi da bere, tutto a posto?

Non lo dimenticherò mai.

Così ho continuato a fare subacquea, anche se a profondità (più o meno) ricreative e a girare il mondo alla caccia di storie sommerse. Dovunque vada mi trovo inevitabilmente a battagliare con i responsa-

bili dei diving center perché mi portino a vedere nuovi relitti, soprattutto quelli che hanno una storia interessante. Poi scendo, mi emoziono invariabilmente ogni volta e mi metto a chiacchierare con le quattro lamiere che incontro. Mi presento e, quasi sempre, quelle mi raccontano la loro storia.

A volte semplice e quasi banale, in altri casi affascinante come un racconto d'avventura.

Questo libro vuole narrarvene alcune, e trasmettervi la voglia di viaggiare per provare le mie stesse emozioni. C'è un aforisma che mi piace molto, è dello scrittore John Steinbeck: "Le persone non fanno i viaggi, sono i viaggi che fanno le persone." La subacquea ti fa entrare in un mondo alieno, incredibile e pieno di meraviglie. Se poi ci fermiamo ad ascoltare il racconto di un relitto, scenderemo anche nel profondo dell'animo umano, degli uomini che hanno vissuto, lottato e magari sono morti per un ideale, per la loro nave, per i propri compagni. Sentiremo da loro delle storie che sarà impossibile dimenticare.

A queste storie ho voluto aggiungere cinque immersioni naturalistiche straordinarie fatte in giro per il mondo, di quelle che si fissano nel cuore per non lasciarci mai più.

Ah, i cinque anni sono passati ormai.

Sono ancora qui.

A sognare il prossimo viaggio, a studiare il prossimo relitto sommerso.

Italia, avventure nei nostri mari

LAGO DI COMO

Tremezzo, il relitto della Lucia

Sarà capitato a chiunque di trovarsi a chiacchierare con una persona che ha una passione particolare. Si finisce per annoiarsi ad ascoltare i suoi racconti, oppure per guardarlo come fosse un invasato, mentre i suoi occhi si perdono nelle immensità dello spazio riservato a ciò che ama.

Io adoro immergermi al lago. È una cosa che non piace a nessuno, nemmeno ai subacquei di mare, tranne ad alcuni che vivono nel Nord Italia. È come andare in moto di notte con la pioggia. È brutto, freddo, non si vede nulla... e allora? Se mi piace davvero andare in moto, lo faccio con qualsiasi tempo, basta attrezzarsi.

Da quando vivo nel Monferrato mi manca moltissimo. So che molti amici con i quali scendeva non lo fanno più per età, motivi di salute o perché la vita li ha condotti in direzioni diverse. Forse per questo i ricordi sono più dolci della realtà e parlano di uscite in qualsiasi condizione meteorologica, dal caldo cocente al gelo, o sotto la neve; raccontano degli scherzi, dei caffè la mattina presto, delle avventure sommersse nei laghi subalpini e degli aperitivi all'una della domenica, prima di tornare a casa, trascorsi discutendo dell'immersione appena finita. Si dimentica, com'è ovvio, il freddo patito sotto la superficie, il buio, la mancanza di visibilità, le pinne incollate dal ghiaccio sul muretto, oppure la differenza fra i 35 gradi all'esterno e i cinque sul fondo, a volte la fatica e la paura. La vita però è sempre una questione di passione, e quando la senti scorrere nelle vene è bello vivere.

Molti anni fa venni a sapere che nel lato occidentale del lago di Como si poteva visitare un relitto sommerso, conosciuto dai pescatori locali per la presenza di pesce e trovato dai subacquei intorno al

1980. Ero fresco di brevetto e riuscii a convincere gli amici ad andare a cercarlo. Le indicazioni erano sommarie, l'attrezzatura quella da mar Mediterraneo, ma il desiderio di trovarlo era incontenibile. Era metà settembre, il periodo decisamente meno indicato per un'immersione al lago su un fondale sabbioso: la proliferazione delle alghe, la terra e le piante portate dai fiumi possono creare una specie di tappo che parte dalla superficie e arriva fino a 40 metri di profondità. Nel mezzo tutto diventa invisibile, di un colore che spazia dal verde bottiglia al nero più totale.

Eravamo in cinque subacquei. Durante la prima immersione ci perdemmo all'istante, rimanendo in due. Risaliti, ritrovammo gli altri. Rinunciare? Mai. Ci legammo con una sagola, convinti che pericoli o corrente non ce ne sarebbero stati. Fui io a trovare l'imbarcazione, dando una tremenda capocciata al fasciame, poi arrivarono i miei compagni. Non riuscimmo a distinguere molto, tranne le tavole e i cerchi di legno a cui era fissato il telone che proteggeva il carico, costituito da piccoli sacchi bianchi che la fonte sosteneva essere di farina. Vidi un paio di belle bottatrici, entrambe stupite dei grossi animali neri che giravano sul fondo emettendo bolle.

Fu comunque bello scoprire il relitto di una barca sul fondo del lago. Occorreva però tornarci durante il periodo invernale, quando le acque diventano più limpide. Lo feci altre tre volte, sempre a gennaio, scoprendo con una visibilità migliore che non si trattava di una Lucia, ma di una gondola lariana.

Il lago di Como, chiamato anche Lario, è stato per secoli la via naturale per il collegamento della Pianura Padana con le valli alpine e la Svizzera. Le strade costruite sulle sponde del lago sono assai recenti: quella orientale fu voluta alla fine del Settecento da Maria Teresa d'Asburgo, mentre quella occidentale è stata completata addirittura agli inizi del secolo scorso. Naturale quindi che la via di collegamento principale di merci e persone fosse costituita dal lago stesso, solcato da un gran numero di imbarcazioni a vela o a remi. Il trasporto era favorito anche

dai due venti principali che si alternano sulle sue acque: una brezza che fin dal mattino presto soffia da nord, chiamata Tivano, sostituita verso mezzogiorno dalla Breva, un vento costante e più caldo che proviene dalle pianure meridionali. Le acque del lago erano quindi colme dei battelli di legno che le solcavano creando una fitta ragnatela di traffici.

Il metodo di costruzione era simile per tutte le imbarcazioni tradizionali lariane: le tavole di castagno, robinia o frassino venivano sgrossate, poi accostate e "cucite" con dei chiodi passanti da una all'altra, facendo una specie di graffa chiamata *cusidura*. Una volta creato il fondo leggermente incurvato, venivano poste le ordinate e poi il fasciame, che veniva calafatato e impeciato dentro e fuori. Le decorazioni erano molto sobrie e l'imbarcazione rimaneva nera per la pece. Le tipologie erano differenti, così come le dimensioni: c'erano il grande comballo per il trasporto di merci, lungo fino a 28 metri, il navet, barca da pesca di 7-8 metri di lunghezza, e il *baté/* di appena sei metri, che prese il soprannome di Lucia dall'omonimo personaggio dei *Promessi Sposi* di Manzoni. Parecchi scafi di questo tipo sono sopravvissuti e sono ancora visibili nei porticcioli del lago di Como, dove partecipano addirittura a delle regate, con grande partecipazione di navigatori e di pubblico.

L'ultima tipologia era quella della gondola lariana, la più grande barca dotata di cerchi, che sostenevano un tendone per proteggere, nella parte di poppa, merci e persone dal sole o dalle intemperie. Aveva fondo piatto e fianchi rotondi svasati, una prua sottile e una poppa rigonfia e rotonda; la sua lunghezza variava tra i 15 e i 20 metri per cinque di larghezza e poteva portare un carico variabile tra i 120 e i 1000 quintali. Era mossa da una grande vela rettangolare di canapa e da lunghi remi utilizzati nei momenti di bonaccia o per l'approdo, che avveniva direttamente sulla riva, poggiando con lo scafo rinforzato da una struttura chiamata *dolfin*, che fungeva da pattino, e poi legando la barca a un anello. Per imbarcare o sbarcare il carico si passava sulla "panca", un lungo asse di legno. Era la barca da trasporto più diffusa

del lago e veniva utilizzata per ogni tipo di merci; il relitto di Tremezzo, benché sia chiamato Lucia, è in realtà proprio una gondola lariana, non un *batél*.

La data dell'affondamento non è certa, ma alcune fonti ipotizzano l'inverno a cavallo tra il 1910 e il 1911; esso sarebbe stato causato da uno spostamento del carico o, più probabilmente, da una tempesta improvvisa scatenata dai venti che talvolta giungono dalla Valtellina. Può sembrare poco probabile a chi non conosce queste acque, ma a volte il vento e le onde fanno davvero paura anche nel lago di Como.

Arrivare al punto di immersione è semplice: da Como si segue il percorso della strada statale 340 Regina, che costeggia il lago, fino ad arrivare a Tremezzo; entrati in paese si superano un grande albergo e una villa, fino a giungere alla chiesa di San Lorenzo, dove si trova un comodo parcheggio. Guardando il lago, sulla sinistra si trova una scalinata che porta alla riva e a un porticciolo dedicato a piccoli natanti. Fate attenzione, se volete immergervi sulla Lucia, alla presenza del porticciolo: occorre chiedere un permesso, altrimenti si rischia di prendere una multa salata, inconveniente a me capitato in un'altra località lacustre. Io vi ho avvisati.

Dopo aver indossato tutta l'attrezzatura sulla riva, si scende sott'acqua alla fine del pontile galleggiante fino a trovare un corpo morto posto alla profondità di 16 metri circa; a questo punto occorre scendere intorno ai 20 metri, proseguendo con una rotta di circa 30 gradi. Quando feci l'ultima immersione, il relitto mi sembrò molto più vicino al pontile, forse allungato per aumentare la capienza d'ormeggio. Dificoltà particolari non ve ne sono, a parte la cronica mancanza di visibilità dovuta al fondo costituito da limo finissimo (a gennaio tra 3 e 12 metri, in un'occasione eccezionale), la bassa temperatura dell'acqua durante il periodo invernale (6-7 gradi, per cui è obbligatorio l'uso della muta stagna) e la possibile presenza di reti a cui fare attenzione.

Lo scafo ha una lunghezza di poco meno di 20 metri, con una larghezza massima di 5,20 e le murate alte circa 180 centimetri. Le con-

dizioni del relitto, che poggia sul lato sinistro, sono ottime; il legno di castagno si è indurito, e non sfaldato, grazie anche all'ottimo lavoro di impermeabilizzazione effettuato all'epoca. Bellissima la prua filante, ma ancor più la poppa tonda, con l'imponente timone che si chiamava *guernàc*. Degli originali tre archi che sovrastavano la parte poppiera due sono ancora al loro posto, mentre il terzo giace all'interno della barca, così come il grande albero, abbattuto sul lato di sinistra. L'interno è pieno di piccoli sacchi bianchi che, secondo la mia fonte di molti anni fa, dovevano contenere farina; sono duri come cemento e incollati l'uno all'altro, facendo così piuttosto propendere per un contenuto di gesso o di calce. Essendo situata su un fondo sabbioso, la Lucia di Tremezzo è sempre piena di vita: grosse bottatrici, piccole spugne bianche d'acqua dolce, molti molluschi e grandi banchi di persici a nuotare dentro e fuori il relitto divenuto la loro casa.

L'immersione, se svolta con buona visibilità, è semplice e assai affascinante; occorre scegliere la stagione giusta ed essere fortunati. Quando scesi con la macchina fotografica non lo fui particolarmente, ma a volte i ricordi migliori sono quelli che si portano nel cuore.



INQUADRA IL QR CODE
PER SCOPRIRE LE FOTO E
IL VIDEO DELL'IMMERSIONE!

Il relitto delle Ratteghe di Porto Maurizio

Nella caccia alle navi affondate e nella ricerca della loro storia si possono avere grandi soddisfazioni così come delusioni cocenti. A volte riesci a trovare il relitto e alcune informazioni, ma senti che manca qualcosa, percepisci che mancano prove certe e che sicuramente ti stanno sfuggendo degli indizi. Perché durante l'indagine ti cali veramente nel ruolo di investigatore, e finché non hai tutte le prove non puoi essere certo dell'identità del colpevole.

In questa storia il ritrovamento del relitto è stato più che facile, poiché è noto persino alla popolazione locale, malgrado i lunghi anni trascorsi dall'affondamento. Scoprire la verità su quanto successe è risultato invece molto più arduo, fino a quando un vero esperto di storie di mare non mi ha permesso di comprendere tutti i dettagli.

Mi trovo a Imperia, un giorno d'estate, e sto tornando da un'immersione alla Secca di Santo Stefano effettuata con il Borgo Marina Diving Center. Nella zona ci sono alcuni relitti, molti dei quali ho già visitato: il Br20, la bettolina tedesca di Cervo, il *Cynus*. In molti casi si tratta di immersioni un po' impegnative, e quindi da fare in settimana, o fuori dalla stagione turistica. Tornati ai locali del diving, mi metto a chiacchierare con Alessandro e Filippo: «Perché domani non vieni alle Ratteghe?» mi dicono. «È un'immersione per principianti, ma ci sono i resti di un vapore della fine dell'Ottocento. Chiglia e ordinate, o poco più. Si chiamava *Paris et Londres*.»

Perché no? In più le Ratteghe sono diventate a fine 2020 zona a tutela biologica, nel tentativo di salvaguardare le risorse marine locali

e di incrementare il numero di turisti subacquei e di coloro che fanno snorkeling.

L'immersione si svolge poco fuori il porto turistico di Porto Maurizio, davanti alla "passeggiata degli innamorati", e non supera i sei metri di profondità. La visibilità non è il massimo per le foto, perché un po' di corrente solleva la sabbia e rende difficoltoso ottenere immagini nitide. Ma i miseri resti delle ordinate e qualche lastra di ferro si vedono benissimo. Difficile avere un'idea esatta delle dimensioni del relitto, ma facile capire il motivo dell'affondamento: poco al largo della città, davanti al promontorio, c'è un costone di roccia che arriva assai vicino alla superficie. Sicuramente il vapore passava troppo vicino a riva, finendo per urtare violentemente le rocce nascoste sotto le onde del mare.

Il pianoro è poi pieno di piccoli pesci, soprattutto saragli, salpe e castagnole, che rendono l'immersione simpatica per i corsisti e i neo brevettati.

Tornati al diving, gli amici mi raccontano la leggenda, che ritroverò anche in rete.

Siamo a metà Ottocento e un piroscafo stava ritornando in città carico di merce. Il capitano aveva una fidanzata, alla quale aveva comunicato il suo imminente arrivo. Lei si era recata a salutarlo da una terrazza sulla passeggiata, mentre lui era passato molto vicino a terra per farsi bello con la sua innamorata. Troppo vicino a terra, e la nave finì per urtare gli scogli sommersi, come un famoso capitano avrebbe fatto molti anni dopo all'isola del Giglio. Perse così il suo carico di stracci, che finirono lungo la riva di Porto Maurizio, e da allora lo scoglio viene chiamato Battistrasse. Per lungo tempo i resti della nave rimasero ben visibili da terra nelle giornate di mare calmo e limpido. Ora sono in parte affondati sotto la sabbia.

Una volta a casa comincio la ricerca, che all'inizio si rivela difficile e poco fruttuosa.

Trovo un racconto romanizzato, ma con qualche errore storico. I con-

sueti testi sui relitti e gli affondamenti aiutano poco, giusto qualche nota. Su internet non ci sono notizie, immagini, storie. Nulla.

Comincio allora a studiare la storia della città di Imperia, così particolare. Un'immagine antica in particolare mi affascina: quella del cartografo Matteo Vinzoni, che a metà del Settecento visitò e descrisse il luogo, con il suo colle che guarda il mare, una forte cinta muraria a proteggerlo e i suoi carruggi. Si trattava del Parasio, il centro antico, con la Marina a levante, la Foce a ponente e la Fondura verso nord. Tutto ciò costituiva la città di Porto Maurizio, nota per l'olio e la sua intraprendenza nei commerci, specialmente marittimi. Nei secoli scorsi non c'era però un lungomare o dei moli frangiflutti a proteggere dalle mareggiate, e i pescatori della Foce tiravano in secca le barche da pesca direttamente sulla spiaggia davanti alle case. Quando il mare era brutto le imbarcazioni che dovevano scaricare le merci in città aspettavano pazientemente che le onde si calmassero. Nel 1923 infine si decise l'unione con la vicina Oneglia e altre piccole frazioni, che andarono a costituire la città di Imperia, duplice in ogni sua cosa.

Passato un po' di tempo, gli amici del Borgo Marina Diving riescono a farmi avere la copia di alcune pagine che narrano la storia della sfortunata nave e dell'ancor più sfortunato capitano. Oltre a queste informazioni, mi forniscono la chiave di volta per la conoscenza del relitto dandomi il contatto del comandante Flavio Serafini, direttore del Museo Navale di Imperia. Il comandante mi indirizza a un suo libro edito da Mursia nel 1978, *La città dei marinai*, ormai esaurito da molti anni ma che riesco a ritrovare nel capannone di una libreria antiquaria milanese, che racconta le vicende del *Paris et Londres* e del capitano Domenico Massabò. Farò del mio meglio per narrarvele, ringraziando lo scomparso comandante Serafini per la cortesia e per le informazioni.

A metà dell'Ottocento il traffico commerciale sfruttava molto più di oggi le vie d'acqua, e Porto Maurizio fu il centro del traffico marittimo e commerciale della Riviera di Ponente fino alla costruzione della

linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, conclusa nel 1872. In quei tempi cominciava a svilupparsi anche la navigazione a vapore, che avrebbe rivoluzionato il trasporto di posta, uomini e merci in giro per il mondo. Naturale che in una città dedita al commercio come Porto Maurizio si cercasse di "cavalcare l'onda" della novità.

Nel 1856 il capitano Paolo Riello e l'armatore Acquarone costituirono la Società di Armamento, noleggiando un piccolo vapore a ruote in legno, il *Ferruccio*, per il trasporto di persone e derrate tra Genova e la città portorina. Era la seconda società di navigazione a vapore nata in Italia dopo la genovese Zuccoli, che fu poi assorbita da Rubattino. Nel 1858, visto il successo dell'operazione, fondarono la Società Armatrice Leonardo Acquarone e acquistarono a Bordeaux un piroscalo in legno che venne chiamato *Porto Maurizio*, e che contribuì al nostro Risorgimento trasportando truppe francesi e materiale bellico.

Nel 1861 comprarono invece a Londra un vapore in ferro di 300 tonnellate mosso da un'elica (una novità rispetto all'usuale propulsione a pale) che si chiamava *Paris et Londres*, e ne diedero il comando al capitano Domenico Massabò, uomo di grande capacità ed esperienza. Al suo arrivo in città la folla accorse a vedere questa nave così bella e moderna, che avrebbe solcato il mare toccando Marsiglia, Porto Maurizio, Savona e Genova. Avrebbe trasportato olio ed emigranti verso la Francia e importato mercanzie di ogni genere e manufatti d'oltralpe. Non vi sono immagini del *Paris et Londres*, solo alcune relative a navi di poco successive e leggermente più grandi, ma non molto dissimili.

La sua avventura durò purtroppo molto poco. Il 2 febbraio 1862 il *Paris et Londres* tornava da Marsiglia con un carico di merci varie, fra cui molte casse di zucchero. Verso le dieci del mattino il capitano Massabò accostò verso terra, forse per salutare la moglie che si trovava in una casa vicina alla chiesa di San Leonardo, mentre tirava un vento teso e il mare stava montando. Per un semplice ma enorme errore di navigazione, o forse per un improvviso guasto alla timoneria, si avvicinò pericolosamente alla costa, prendendo in pieno con la chiglia gli sco-

gli sommersi delle Ratteghe. I marinai, aiutati dalle barche dei pescatori portorini, fecero di tutto per salvare il battello, gettando anche parte del carico in mare per riuscire a disincagliarlo. La situazione stava però peggiorando velocemente, le onde si erano ingrossate e la nave imbarcava sempre più acqua. Non ci fu nulla da fare, e si poté solo salvare il salvabile.

Il capitano fu ritenuto responsabile dell'accaduto e su di lui gravarono i costi della perdita del carico e del naviglio, non protetto da nessuna assicurazione. Il 12 maggio dello stesso anno vennero messi all'asta i rottami, il motore, le caldaie, le vele e tutto ciò che si era potuto salvare dal relitto, poi Massabò fu costretto a vendere la sua abitazione e quella della moglie, andando a vivere in una povera cassetta di pescatori del quartiere Foce. Si spense nel 1868 per un infarto, a soli cinquantanove anni. La Società Acquarone gli sopravvisse per pochi anni a causa della concorrenza data dalla costruzione della ferrovia e l'ultimo vapore, il *Cavour*, venne venduto alla genovese Pastorino nel 1875.

Nessuna storia eroica, dunque. Solo quella di uomini e marinai, di un unico errore e della sfortuna che talvolta colpisce in maniera beffarda e inaspettata.



INQUADRA IL QR CODE
PER SCOPRIRE LE FOTO
DELL'IMMERSIONE!