

Adalberto Pellegrino

# HIJACKING!

TERRORISMO AD ALTA QUOTA



ADALBERTO PELLEGRINO

# HIJACKING!

Terrorismo ad alta quota



cartabianca

© 2020 Cartabianca Publishing  
Tutti i diritti riservati

Editing: Paola Arosio, Diego Meozzi

Codifica ebook: Diego Meozzi

Copertina: Andrea Morando ([www.andreamorando.com](http://www.andreamorando.com))

Foto e grafici: Archivio Gregory Alegi, Guido Allieri, Collezione  
Clipperarctic, Archivio Diego Meozzi/AZ Fleet, Adalberto  
Pellegrino, Tang Xiaoyuan/Flickr.

Per maggiori informazioni:

Cartabianca Publishing snc

Via Crociali 12, 40138 Bologna BO

[info@cartabianca.com](mailto:info@cartabianca.com)

Tel. 051 5870996

[www.cartabianca.com](http://www.cartabianca.com)



Prima edizione digitale Cartabianca: novembre 2020

ISBN: 978-88-8880-538-2

Se intendi condividere questo ebook con qualcuno, per favore scaricane una copia a pagamento. L'editoria digitale offre ai nuovi autori più opportunità di pubblicare le loro opere, ai lettori di acquistare libri a prezzi più accessibili, ai piccoli editori di proporre titoli che non potrebbero esistere in formato cartaceo. Grazie per il tuo rispetto del lavoro di chi scrive e di chi pubblica.

*Il termine hijacking, per indicare la cattura di un aeroplano di linea, venne usato per la prima volta da The Times di Londra il 19 febbraio 1958. Il suo significato è quello di “attacco armato ai danni di un veicolo in movimento” derivato, secondo la tradizione USA, dal termine gergale con cui i malviventi apostrofavano le loro vittime («Hi Jack» – «Salve Jack») al momento in cui le bloccavano per rapinarle durante il periodo del proibizionismo negli anni Trenta.*

---

# PREMESSA

I tre episodi che compongono questo libro – anche se, talvolta, con nomi di personaggi veri – sono dovuti esclusivamente alla fantasia dell'autore.

L'ambientazione operativa, invece, è quella effettiva che esisteva nel settore del trasporto aereo commerciale all'epoca dei fatti raccontati. Ciò vale particolarmente per le procedure e le normative antipirateria aerea, sia a terra sia a bordo degli aerei, in vigore a quei tempi in campo internazionale.

Ci troviamo negli ultimi anni del secolo scorso quando alcuni gruppi terroristici avevano identificato il comparto del trasporto aereo mondiale come quello più efficace per fungere da megafono alle loro – spesso deliranti – rivendicazioni. Prontamente imitati da psicopatici e delinquenti comuni che, con le più svariate motivazioni, hanno fatto registrare – tra il 1987 e il 1995 – un totale di 172 casi di pirateria aerea.

Va sottolineato che da allora – e con significativi risultati dopo i drammatici fatti dell'11 settembre 2001 – la prevenzione di atti illeciti a danno dell'aviazione civile è stata sostanzialmente rafforzata consentendo, in materia, il raggiungimento di un elevato grado di sicurezza.

**CODICE 75.00**  
**NEI CIELI D'ORIENTE**

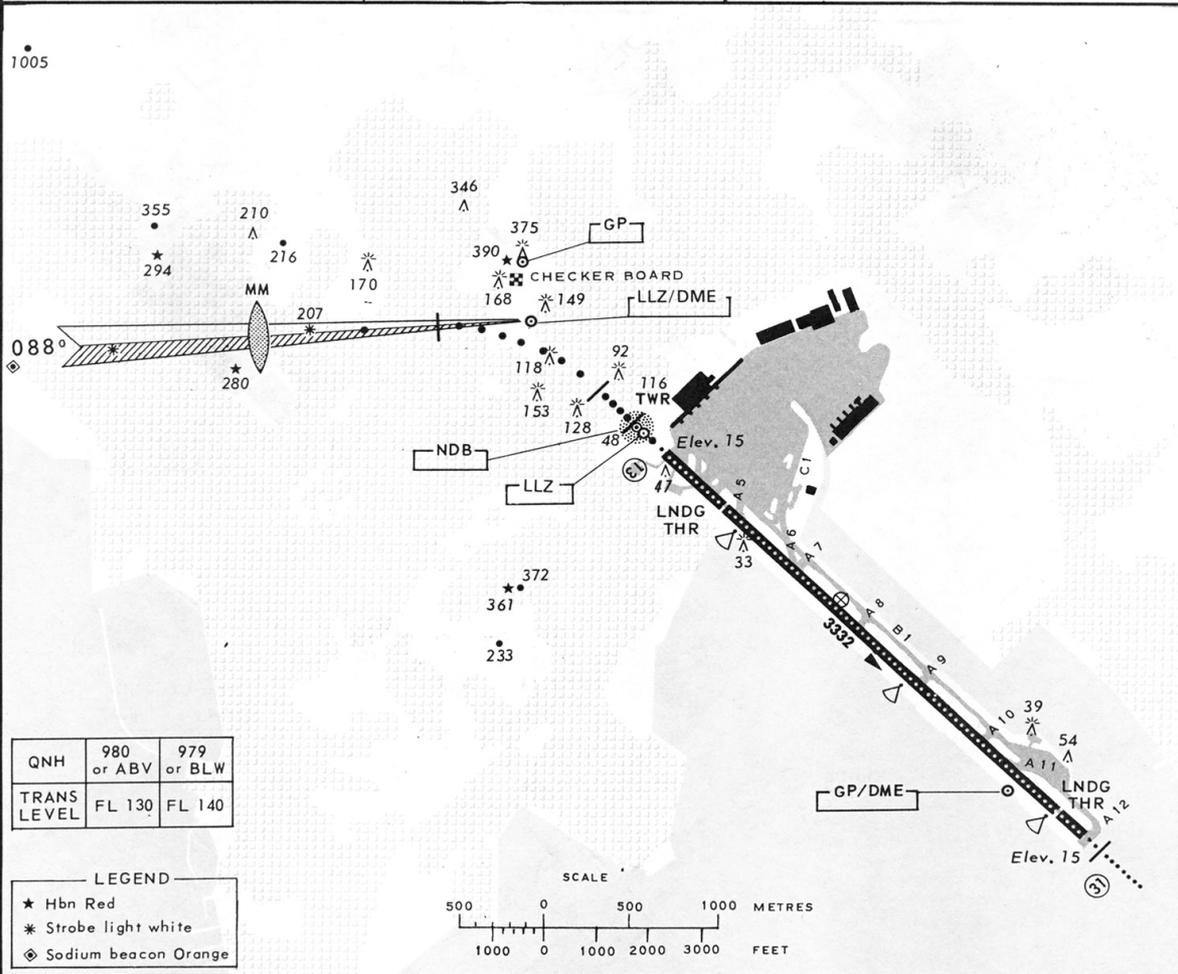
A/D hours: H 24\*  
 Location Indicator: VHHH/HKG  
 Designation: Civil

A/D ELEV.  
 15

**HONG KONG**  
 HONG KONG INTL

\*See "NOISF ABATEMENT LIMITATIONS" on ARRIVING/DEPARTURE INFO

N 22° 19.1' - E 114° 12.0'



QNH	980 or ABV	979 or BLW
TRANS LEVEL	FL 130	FL 140

LEGEND	
★	Hbn Red
*	Strobe light white
⊙	Sodium beacon Orange

TAKE-OFF MINIMA	
RWY	D
13	0/300 ①
13	800/3500
31	600/3500
① USING ILS WITH PAR MONITORING	

THR Rwy 31 displaced 212m - T/O: 2892m (last 440m not avbl).  
 LNDG: 3030m (first 212m and last 90m not avbl).

RUNWAY				LIGHTING								REMARKS			
QFU	SLOPE %	WIDTH	SFC	LIMITATION		SWY	APL	THL	RWL	RCL	TDL		VASI		PAPI
				T/O	LNDG								2 BAR	3 BAR	
135	---	61	ASPH		2786		H	H♦	H	C					3.10%
315	---			2892	3030		H	H	H	C					3°

**Aeroporto internazionale di Hong Kong: cartina con la procedura IGS per l'atterraggio sulla pista 13 del Kai Tak in vigore all'epoca del racconto**

---

# MENO DIECI

Sento che si apre la cabina della porta di pilotaggio, ma non mi volto.

Sto consultando le cartine del manuale Jeppesen<sup>[1]</sup> sulle procedure di atterraggio dell'aeroporto di Hong Kong e non intendo farmi distrarre da quel breve sospiro di aria risucchiata.

Il segnale di allerta mi arriva poco dopo dall'immobilità improvvisa e innaturale che si è trasmessa all'intorno.

L'uomo sta fermo, inquadrato dalla cornice metallica dell'ingresso, preceduto da una delle assistenti di volo irrigidita da un'espressione di impotenza e incredulità. Il viso che la sovrasta sembra uno qualunque; come tanti altri che si incrociano nei mercati o per le strade di Bangkok e che si confondono o si dimenticano dopo qualche passo soltanto.

Si è fermato sotto un cono di luce che cade dal soffitto, nello stretto passaggio tra la zona dei passeggeri e la carlinga. Le ombre scavate dal chiarore che piove dall'alto gli ispessiscono i tratti della faccia e lo rendono di corpo massiccio, con la parte inferiore dai contorni indecisi per il graduale affievolirsi del fascio luminoso.

Nel mosaico mutevole dei chiaroscuri non riesco a distinguere l'espressione degli occhi che – per questo, o a causa dei miei nervi subito sollecitati – mi sembra minacciosa.

Una delle mani penzola lungo il fianco, seminascosta tra il tessuto della giacca e lo stipite al quale pare appoggiato; la

mano destra – invece – bene in vista e portata dal braccio all'altezza della cintola è chiusa a pugno: compatta ed esile allo stesso tempo, e appena mossa da un leggero tremore.

Un'appendice concreta, ma anche irrealista: come la pistola attorno a cui sembra avvolta.

Nel tempo che si è fermato – la paura, forse, si esprime anche in questo modo minuzioso e frenetico di registrare le immagini – riporto la testa in avanti per ripetere il gesto, abituale e meccanico, di far ruotare lo sguardo sul cruscotto di guida per il controllo incrociato degli strumenti di navigazione e dei parametri di funzionamento dei motori.

Quando mi rigiro all'indietro sono trascorsi altri lunghi secondi.

È allora che, in un inglese non suo, l'uomo dice la parola sbalorditiva. Dice: «Scusate».

---

[1] Jeppesen. Società americana specializzata nella fornitura di mappe, carte di navigazione aerea e manuali con le procedure e le regolamentazioni per l'esercizio del trasporto aereo commerciale.

---

# MENO NOVE

Sullo schermo del ripetitore televisivo acceso nell'ufficio del *flight dispatcher*<sup>[2]</sup> l'immagine era centrata sul tifone Brenda.

Un vortice di nubi impressionante che sovrastava l'intera area del Mar Cinese Meridionale – dalle coste del Vietnam all'isola di Hainan fino a sud di Macao – proprio quella dove avrebbe dovuto svolgersi gran parte del volo che avevamo in programma, dall'aeroporto di Bangkok Don Muang al Kai Tak di Hong Kong.

Il satellite geostazionario per le osservazioni meteorologiche ci rimbalzava le immagini della massa ribollente, larga oltre duecento miglia, che si spostava velocemente verso nord est, in direzione di Canton e dello stretto di Formosa, lasciandosi alle spalle una fascia di devastazioni e di morti. In quota, la minacciosa cresta del vortice prometteva venti superiori ai trecento chilometri orari, forte turbolenza e pesanti formazioni di ghiaccio.

Avevamo studiato a lungo la situazione cercando di prefigurare la rotta meno accidentata per il nostro collegamento. D'altro canto, le autorità aeronautiche di Hong Kong, pur informando della violenza e dell'evoluzione del ciclone con l'aggiornamento puntuale del suo epicentro, non avevano ancora ritenuto di emettere un SIGMET<sup>[3]</sup> – lo speciale avviso di sicurezza diretto a tutti i naviganti – evitando così di ufficializzare la pericolosità del fenomeno. E l'ultimo bollettino meteorologico, emesso dallo scalo un'ora prima, riportava nuvolaglia bassa di tipo nembro-

cumuliforme, rovesci di pioggia e vento con provenienza variabile, ma con intensità non superiore ai trenta nodi: condizioni certamente non ottimali anche se da ritenersi comunque operative. Come le previsioni – valide per le sei ore successive – che non consideravano peggioramenti significativi in quanto, secondo loro, quel flagello di Brenda sarebbe scivolato al largo della costa cinese, lambendo appena la penisola di Kowloon con le sue propaggini più periferiche.

E poi c'era poco da fare gli schizzinosi. Un pilota commerciale – mi dissi – è pagato proprio per questo: portare in giro per il mondo, con qualsiasi tempo e in ogni ora del giorno o della notte, masse di passeggeri ignari. E le sue ulcere sempre più fastidiose.

L'aereo impiegato sulla linea, un Boeing 747-200, proveniente da Roma era in ritardo.

Il volo infatti, contraddistinto dalla sigla AZ 1770, aveva subito una serie di disservizi prima della partenza sullo scalo di Fiumicino e non sarebbe arrivato che intorno alle diciannove locali: un paio d'ore di ritardo sull'orario normale. A noi toccava – malgrado quella gran fogna di tifone Brenda – di sostituire l'equipaggio in arrivo e di proseguire con l'aeroplano fino ad Hong Kong per poi rientrare a Bangkok dove un terzo equipaggio sarebbe subentrato in servizio col compito di riportarlo in Italia secondo lo schema di un classico avvicendamento “a spinta”.

Dopo l'atterraggio sarebbe servita circa un'ora per il cambio del personale di bordo, la pulizia e il rifornimento

dell'aeromobile; calcolai che la nostra partenza non sarebbe potuta avvenire prima delle venti. Due ore circa di volo, arrivo al Kai Tak intorno alle ventidue, quarantacinque minuti per le operazioni di transito, e – se tutto andava bene – decollo per tornare a Bangkok alle ventidue e quarantacinque; appena un quarto d'ora prima della chiusura dell'aeroporto che interrompe ogni tipo di attività tra le undici di sera e le sei del mattino per evitare i disturbi dell'inquinamento acustico provocato dal rumore assordante dei jet in decollo e atterraggio.

Ripercorremmo con attenzione tutte le caselle del piano di volo che ci era stato “sforato” dalla telescrivente secondo il sistema computerizzato della compagnia che prevedeva l'instradamento sull'aerovia standard – il più breve – e alla quota di trentatremila piedi: quella che il computer, nel nostro caso, aveva individuato come più conveniente per il consumo di carburante.

«Più alti... più alti» richiesi rivolgendomi al *flight dispatcher*, un thailandese cerimonioso e capace dall'impronunziabile nome di Sangharakshita. «Cerchiamo di evitare al massimo di entrare in quel gran pozzo nero», conclusi indicando i riccioli aggrovigliati di Brenda che si erano impadroniti di un buon tre quarti dello schermo televisivo.

Fu questione di pochi minuti; dopo l'inserimento dei nuovi parametri e il loro invio al Centro Pianificazioni di Roma, quasi immediatamente ci arrivò in risposta il ticchettio della stampante che iniziò a srotolare un nuovo

elaborato, calcolato alla quota di crociera di quarantatremila piedi prossima a quella di tangenza, con un tempo previsto di volo di due ore e zero due e un consumo di carburante, per la tratta, di ventitremila chili; a quella quantità erano stati aggiunti altri diciassettemila chilogrammi, necessari – come da regolamentazione internazionale – per orbitare, in caso di necessità, fino a mezz'ora sull'aeroporto di destinazione oltre che, in caso di atterraggio mancato, per poter dirottare su uno scalo alternato.

Giudicai che quei quarantamila chilogrammi che saltavano fuori in totale erano comunque troppo pochi e aggiunti la richiesta di ulteriori dieci tonnellate extra di cherosene che – spiegai – ci sarebbero state utili nel caso di deviazioni accentuate dalla rotta per schivare i nuclei maggiormente attivi di maltempo, oltre che per aumentare la nostra autonomia di volo qualora le attese degli aeroplani sul cielo di Hong Kong dovessero – per colpa della situazione meteorologica straordinaria – superare i teorici trenta minuti considerati in sede di pianificazione.

Stavamo considerando i nuovi pesi al decollo e all'atterraggio in funzione della pista in uso quando, alle spalle di Sangha...eccetera si accese la spia rossa di un monitor e l'interfonico di servizio sgranò l'informazione che stavamo aspettando: «Volo AZ 1770 atterrato, dirige al parcheggio internazionale numero 48. 215 passeggeri sbarcanti, 160 in transito».

Firmai il modulo del piano di volo oramai completato. «Prima della partenza vi porterò a bordo le ultimissime

notizie meteo», promise il *dispatcher*.

«Ci vediamo sull'aeroplano», confermai mentre uscivamo dall'ufficio – comandante, primo ufficiale e tecnico di volo – per dirigerci verso il cuore dell'aerostazione, nella zona degli imbarchi.

*Erano le diciannove/zerocinque locali  
del 21 maggio millenovecentoottantanove*

\* \* \*

Nel terminal riservato alle partenze internazionali folle di viaggiatori si addensavano e si scomponavano freneticamente premendo contro i banchi del *check-in*. Un'atmosfera elettrica che accomunava gli impiegati delle aerolinee e i passeggeri ansiosi di vedersi confermare il proprio volo, ansiosi di ottenere la carta d'imbarco con un posto in coda o vicino al finestrino, ansiosi per la sorte dei loro bagagli che, dopo essere stati etichettati con la sigla dell'aeroporto di destinazione, sparivano traballando nel ventre oscuro dell'aerostazione.

In un angolo appartato – tra un'edicola di giornali e una serie di cabine telefoniche – alcuni tibetani, del tutto estranei a quel che li circondava, dormivano ammonticchiati sul pavimento, abbracciati alla loro sacca da viaggio: catasta disarticolata di manichini apparentemente senza vita.

Con la testa nascosta tra le mani – anche se nessuno avrebbe potuto riconoscere dentro quell'anonimo abito

borghese, con i capelli non tagliati da mesi e l'aria dimessa, il brillante colonnello Somnuk Khantimpalo, comandante di uno dei corpi speciali di Lopburi del Reale Esercito Thailandese, aveva trovato un posto a sedere accanto al chiosco che vendeva orchidee e aspettava, andando con la mente ai tempi passati.

E i ricordi più antichi erano quelli che venivano a galla con maggior prepotenza: le immagini del suo villaggio nella regione di Chiang Mai, il volto dei suoi famigliari, l'intensità del periodo – sereno e mistico – trascorso con il saio arancione di monaco questuante. A tratti, per come quel passato gli premeva addosso, sembrava mancargli il respiro e fatti e persone diventavano presenti e corposi. Rivedeva il verde tenero delle risaie, le ragazze dalla pelle chiara del suo villaggio, i corpi flessuosi fasciati dal sarong, gli occhi di giada su zigomi scolpiti come quelli delle principesse che popolavano le pitture di Ayutthaya, la vecchia capitale.

Impregnato di sensazioni e immagini che credeva dimenticate, Somnuk sentiva persino il suono delle parole con cui – poco più che ragazzo – aveva annunciato a casa la decisione di partire per intraprendere la carriera militare. Con chiarezza riviveva gli anni dell'accademia, i corsi selettivi ed estenuanti nei quali si era sempre impegnato e distinto, il distacco graduale dagli affetti e dai legami della sua terra del nord, i primi successi, ma – anche – le prime delusioni importanti.

Lassù, vicino alle montagne, quando sin da bambino aveva sognato di fare il soldato, i valori in cui credere e da rispettare erano limpidi e condivisi da tutti. Con il re, che lui

voleva servire, emblema di padre virtuoso e illuminato, somma di tutti i pregi che riassumeva e rifletteva sull'intero suo popolo; e i precetti della religione vedica, compendio di millenaria saggezza, diventati norme di convivenza sociale.

Ma nella grande pianura intagliata dal corso del Chao Phraya, il fiume che i vecchi chiamano ancora Menam – madre delle acque – nelle città brulicanti dove era stato di guarnigione durante i suoi primi anni da ufficiale, i principi in cui credeva e coi quali era vissuto venivano misconosciuti o irrisi. E anche la figura del sovrano, nella quale aveva ostinatamente e disperatamente sperato, si era andata scheggiando nel suo cuore fino a illanguidirsi del tutto. Aveva avuto modo di vedere il re parecchie volte; da lontano durante la cerimonia del giuramento solenne che aveva celebrato la conclusione dei corsi in accademia e, anche dopo, nel corso di alcune parate; e, infine, persino da vicino, per un'intera settimana, quando – in riconoscimento del suo brillante stato di servizio – gli era stato concesso il privilegio di comandare la guarnigione di guardia alla residenza estiva della casa reale a Bang Pa-in.

Aveva così potuto capire che il monarca dall'aria triste, Sua Maestà Bhumibol Adulyadej, Rama IX, nono re della dinastia Chakri e imperatore del Siam, con la sua graziosa consorte Sirikit, non erano che dei simboli, prigionieri di palazzi e rituali fastosi.

Il potere effettivo stava completamente nelle mani di un gruppo di politici e di militari – generali e ammiragli – che nei loro intrecci affaristici si spartivano denaro e cariche pubbliche, senza troppo riguardo per il bene effettivo e le

tradizioni del paese. Non c'era in quegli uomini *Gentilezza e Umiltà*, e nemmeno *Onestà e Libertà dalla malizia*<sup>[4]</sup>; disposti a tutto pur di conservare il governo della cosa pubblica: come nell'ottobre del 2553<sup>[5]</sup>, quando il primo ministro – generale Thanom Kittikachorn – sommerse nel sangue le manifestazioni di studenti inerme che invocavano democrazia e partecipazione popolare. I responsabili di quel governo erano stati poi costretti a dimettersi, ma chi venne dopo – lui ne era convinto – apparteneva alla medesima cricca.

Somnuk – quasi senza accorgersi – aveva stretto le labbra; quella volta, per non venire coinvolto nelle carneficine dei giovani, quasi per non voler sapere, aveva chiesto di lasciare la capitale dov'era stato trasferito da poco e di partecipare alle missioni antiguerriglia. Aveva così vissuto per mesi dentro le paludi e nella giungla al confine con la Cambogia per respingere, con il manipolo dei suoi cacciatori, le infiltrazioni dei Khmer Rossi, capaci di mescolarsi alle migliaia di profughi in fuga dalle regioni di Sisophon e da Angkor Wat dove imperversavano le sanguinarie milizie di Pol Pot.

In seguito era stato inviato nel settentrione – a oriente della sua terra di origine – nella provincia di Ubon Ratchathani, nei pressi della frontiera con il Laos, dove i ribelli thailandesi avevano stabilito i loro “santuari”. Stavolta doveva fronteggiare dei suoi compatrioti, siamesi come lui, che combattevano nelle file del Fronte di Liberazione Nazionale per affermare le medesime cose in cui anch'egli

credeva: democrazia e libertà, rispetto delle tradizioni e degli uomini, fine della corruzione e cacciata dei corrotti.

Malgrado ciò, aveva compiuto rigidamente il suo dovere; e non aveva giustificato, almeno allora, che quelli del Fronte – trovatisi isolati e senza aiuti di alcun genere – avessero finito con l'accettare il sostegno, e con questo anche l'ideologia e la bandiera rossa, che imperavano al di là del confine segnato dal sinuoso corso del fiume Mekong.

Aveva fatto il suo dovere, si ripeteva anche adesso nell'atrio frenetico e vociante dell'aerostazione del Don Muang.

Ma l'esperienza lo aveva fiaccato profondamente; e quando era rientrato a Bangkok – una megalopoli resa invivibile dallo smog e dal turismo di massa dei *farang*, come venivano chiamati gli occidentali, con i *khlong*, i canali, una volta tutti navigabili e ora ridotti a cloache maleodoranti, con le pagode assediate e nascoste da alberghi sfacciatamente occidentali e interi quartieri, come Patpong, formati da night club e bordelli – non aveva resistito. Il suo non era più il “Paese del Sorriso” e Bangkok aveva tradito il suo etimo di “città degli angeli”.

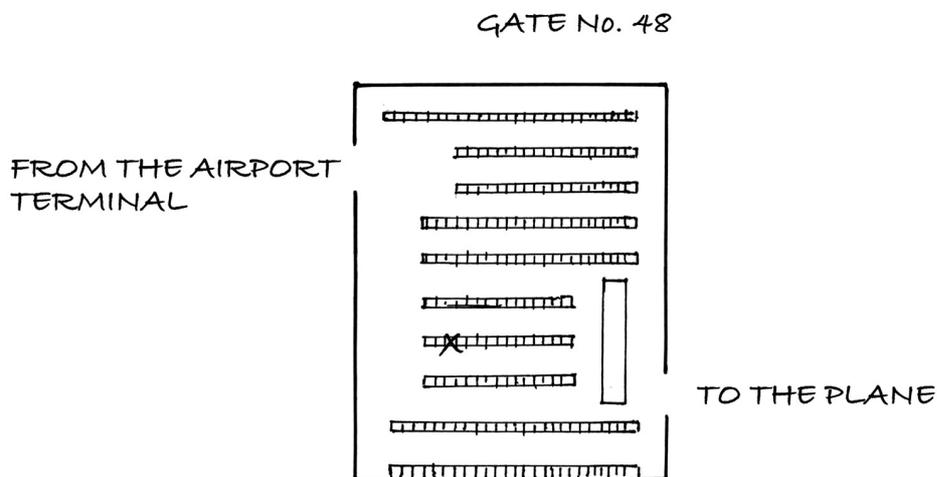
Non sarebbe rimasto inerte ad assistere al decadimento morale della sua gente; che le montagne delle principesse dai denti di avorio scintillante venissero trasformate in fabbriche di prostitute vestite da conigliette per i bar a luci rosse della grande città – dapprima per i militari americani in licenza RR (*Reposed Relax*, quindici giorni lontani dal fronte del Vietnam da trascorrere nelle retrovie) e, a guerra finita, per le offerte patinate diffuse in tutto il mondo dall'industria del sesso; non

poteva consentire che scandali e malgoverno venissero accettati come ineluttabili. Così aveva deciso.

Una determinazione sempre più lucida che lo stava rigenerando e lo aveva sostenuto nel corso dell'intero progetto, preparato con cura minuziosa e testarda, fino a quel momento quando era arrivato nell'odore sfatto e un po' nauseante dei fiori, in un angolo appartato del terminal internazionale dell'aeroporto di Bangkok.

I due uomini in divisa che lo stavano osservando da qualche minuto si avvicinarono improvvisamente. Somnuk aprì le mani che gli schermavano il volto e bastò uno sguardo.

Sul foglietto che uno dei due gli consegnò prima di allontanarsi soltanto poche parole: "Volo Alitalia – AZ 1770 per Hong Kong – Partenza ore 20:00 – Gate n.48". Assieme a quel foglio, attaccati con uno spillo, la carta d'imbarco di colore verde con l'assegnazione del posto a bordo, un biglietto di classe turistica intestato allo stesso nome sconosciuto riportato sui documenti che aveva in tasca e questo piccolo disegno:



Mentre i due militari voltavano le spalle per andarsene, Somnuk guardò con affetto le loro uniformi marrone brunito, il cinturone luccicante di proiettili, gli stivaletti da paracadutista e l'emblema delle forze speciali che – con lo stemma *traï-rong*, i tre colori della bandiera thailandese portavano cucito su entrambe le maniche.

*Erano le sette/zerocinque di sera  
del quattordicesimo giorno della luna pallida di Visakha,  
nell'anno 2555*

---

[2] Flight Dispatcher. Letteralmente “spedizionario del volo”. Tecnico delle compagnie di navigazione aerea specializzato nella preparazione dei piani di volo e della documentazione di rotta da presentare agli equipaggi in partenza.

[3] SIGMET. Informazioni emesse da un Servizio Meteorologico di Veglia riguardanti il verificarsi o la previsione di specifici fenomeni meteorologici lungo la rotta che possono influenzare la sicurezza delle operazioni aeree.

[4] Precetti del metodo buddhista che, come il buon dialogo e l'impegno per le cose giuste, consentono di vivere concretamente le “quattro nobili verità” di quella pratica filosofica.

[5] Il calendario thailandese è del tipo lunisolare buddhista che conta come “anno zero” quello della presunta nascita di Buddha (543 a.C.).



L'interno della cabina di pilotaggio (cockpit)  
di un Boeing 747-200 Alitalia

---

# L'AUTORE



**Adalberto Pellegrino**, paracadutista sportivo, pilota militare e comandante di linea con Alitalia per oltre trentacinque anni, è fra i protagonisti dell'Aviazione Civile italiana.

Rappresentante per oltre quindici anni dell'Associazione Nazionale Piloti Aviazione Commerciale (ANPAC), della Federazione autonoma dei lavoratori dell'Aviazione Civile (FAAPAC) e della Gente dell'Aria, membro dell'Associazione Trasvolatori Atlantici, è stato consigliere del Centro Sviluppo Trasporti Aerei.

Alla fine del servizio di linea è stato presidente dell'aeroporto "Friuli Venezia Giulia" e coordinatore tecnico operativo e portavoce dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del volo. Dopo gli attentati dell'11 settembre 2001 ha fatto parte della speciale unità di crisi italiana costituita a Palazzo Chigi.

Svolge attività di giornalista specializzato e collabora a pubblicazioni di carattere aeronautico.

*Hijacking!* è la sua prima opera di fantasia; per Cartabianca Publishing ha pubblicato [Quelli della Stanza Uno - I primi cinquant'anni di Alitalia](#) (2016) e [Benvenuti a Bordo - Storie di volo di un comandante Alitalia](#) (2019).

Grazie per aver letto l'anteprima del  
nostro ebook

Potete acquistare il libro su  
[www.cartabianca.com/catalogo](http://www.cartabianca.com/catalogo)

L'editoria digitale offre ai nuovi autori più opportunità di pubblicare le loro opere, ai lettori di acquistare libri a prezzi più accessibili, ai piccoli editori di proporre titoli che altrimenti non verrebbero pubblicati.

Grazie per il vostro rispetto del lavoro di chi scrive e di chi pubblica.

