

COMMITTENTE

Comune San Donato Milanese
 Provincia di Milano



COMMESSA

Piano Urbano della Mobilità Ciclistica
BICIANPLAN

ELABORATO

Linee Guida Normative sulla
Ciclabilità

CODICE ELABORATO

A.06

consegna in data

14 / 09 / 2020

revisioni in data:

progettista:

Ing. Enrico Chiarini

LINEE GUIDA NORMATIVE SULLA CICLABILITÀ

**in riferimento alle novità introdotte nel Codice della Strada
con i c.d. Decreti “Rilancio” e “Semplificazioni” (*)**

redazione in data 18/07/2020

revisione in data 10/09/2020

revisione in data 14/09/2020

(*) CDS - Codice della strada (D.Lgs. n. 285/1992), come modificato dalla Legge 17 luglio 2020, n.77 (conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34) e dalla Legge 11 settembre 2020, n.120 (conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge 16 luglio 2020, n. 76), in vigore dal 15/09/2020.

Le presenti Linee Guida sono state redatte su richiesta dell'Amministrazione, per completare il panorama delle soluzioni tecniche a favore della ciclabilità, alla luce delle recentissime novità normative introdotte nel Codice della Strada dai c.d. Decreti “Rilancio” e “Semplificazioni”.

In particolare, le modifiche riguardano:

- STRADE URBANE CICLABILI
- CASA AVANZATA
- CORSIA CICLABILE
- CORSIA CICLABILE PER DOPPIO SENSO CICLABILE
- BICICLETTE NELLE CORSIE RISERVATE BUS
- ZONA SCOLASTICA

Le presenti linee guida riassumono i provvedimenti in vigore, ne esaminano sinteticamente i contenuti, sviluppano alcune opportunità interpretative e propongono degli esempi pratici. Potranno essere soggette a modifiche e integrazioni in base a successivi sviluppi normativi o chiarimenti interpretativi.

Ing. Enrico Chiarini

Nota: nelle pagine seguenti, i testi incorniciati riguardano le norme modificate.

STRADE URBANE CICLABILI

CDS - Art. 2 commi 2 e 3

“E-bis - Strada urbana ciclabile: strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedisti”

Sono strade in cui la mobilità ciclistica assume particolare rilevanza. Difatti, vengono stabilite norme di circolazione per favorire l'incremento dei flussi ciclabili e la sicurezza.

BANCHINE

La banchina è “parte della strada compresa tra il margine della carreggiata ed il più vicino tra i seguenti elementi longitudinali: marciapiede, spartitraffico, arginello, ciglio interno della cunetta, ciglio superiore della scarpata nei rilevati.” (CDS - Art. 3 comma 1.4)

La carreggiata è “parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli; essa è composta da una o più corsie di marcia ed, in genere, è pavimentata e delimitata da strisce di margine.” (CDS - Art. 3 comma 1.7)

Se esistono le strisce di margine le banchine delle strade urbane sono in genere pavimentate. Se non esistono le linee di margine, non esistono neppure le banchine. Dato che tale situazione è ammessa sulle strade locali (e locali interzonali) (Regolamento CDS Art. 138 comma 6), non si ritiene che l'assenza di banchine possa impedire di definire la strada come ciclabile.

MARCIAPIEDE

Il marciapiede è “parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni.” (CDS - Art. 3 comma 1.33)

Il passaggio pedonale è “parte della strada separata dalla carreggiata, mediante una striscia bianca continua o una apposita protezione parallela ad essa e destinata al transito dei pedoni. Esso espleta la funzione di un marciapiede stradale, in mancanza di esso.” (CDS - Art. 3 comma 1.36)

Non tutte le strade urbane sono dotate di marciapiedi o passaggi pedonali, specialmente nei centri storici. In tale situazione i pedoni dovranno necessariamente transitare in carreggiata. Tale evenienza dovrà essere accompagnata da misure che assicurino la sicurezza dei pedoni (limite di velocità ridotto, moderazione del traffico, ZTL, ecc.). Si ritiene che in questi casi l'assenza del marciapiede o dei passaggi pedonali non sia da ostacolo alla definizione della strada come ciclabile.

LIMITE VELOCITA'

Il limite di velocità non deve essere superiore a 30 km/h.

CDS Art.145 comma 4-bis

“I conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedisti che transitano sulle strade urbane ciclabili o vi si immettono, anche da luogo non soggetto a pubblico passaggio.”

I ciclisti in transito o in immissione sulle strade ciclabili hanno sempre il diritto di precedenza rispetto agli altri veicoli.

CDS Art.148 comma 9-bis

“Lungo le strade urbane ciclabili il conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di un velocipede è tenuto ad usare particolari cautele al fine di assicurare una maggiore distanza

laterale di sicurezza in considerazione della minore stabilità e della probabilità di ondeggiamenti e deviazioni da parte del velocipede stesso. Prima di effettuare il sorpasso di un velocipede, il conducente dell'autoveicolo valuta l'esistenza delle condizioni predette per compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli, riducendo particolarmente la velocità, ove necessario, affinché la manovra di sorpasso sia compiuta a ridottissima velocità qualora le circostanze lo richiedano. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo"

Il sorpasso non è vietato, ma deve essere effettuato con particolare cautela.

CDS Art 182 comma 1 e 1-bis

"1. I ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro.

1-bis. Le disposizioni del comma 1 non si applicano alla circolazione dei velocipedi sulle strade urbane ciclabili"

Sulle strade urbane i ciclisti non sono obbligati a procedere su unica fila.

SEGNALETICA

La norma non prevede specifica segnaletica. Dato che l'Art. 38 comma 3 del Codice della Strada ammette la collocazione temporanea di segnali stradali per imporre prescrizioni in caso necessità, in deroga a quanto disposto dagli articoli 6 e 7, si ipotizza l'applicazione temporanea di una segnaletica dedicata. Come segnaletica verticale si potrebbe applicare un pannello riportante le principali norme di comportamento, eventualmente associato al segnale di limite di velocità. Per esempio:

STRADA URBANA CICLABILE

(CDS Art. 2 commi 2 e 3)

I ciclisti in transito o in immissione hanno il diritto di precedenza rispetto altri veicoli.

I ciclisti possono transitare anche affiancati.

Il sorpasso può essere effettuato a bassa velocità e con adeguata distanza di rispetto.

Sempre in virtù del citato art. 38 si potrebbero adottare, in via temporanea, dei segnali già in uso in altri Paesi europei, come il seguente:



(Foto Enrico Chiarini – Olanda)

La segnaletica orizzontale potrebbe essere costituita da un pittogramma di bicicletta disegnato davanti a un pittogramma di autoveicolo in mezzo alla corsia.

CASA AVANZATA

CDS - Art. 3 comma 1.7-bis

“linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli”

La casa avanzata offre l'opportunità alle biciclette di posizionarsi davanti agli altri veicoli alle intersezioni semaforizzate, in modo da facilitarne la partenza al via, secondo le varie direzioni ammesse.

CDS Art 182 comma 9-ter

“Nelle intersezioni semaforizzate, sulla base di apposita ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, previa valutazione delle condizioni di sicurezza, sulla soglia dell'intersezione può essere realizzata la casa avanzata, estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata. La casa avanzata può essere realizzata lungo le strade con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed e' posta a una distanza pari almeno a 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. L'area delimitata è accessibile attraverso una corsia o da una pista ciclabile di lunghezza pari almeno a 5 metri, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione.”

La casa avanzata può essere adottata in qualsiasi intersezione, urbana o extraurbana, a condizione che la velocità ammessa non sia superiore a 50 km/h.

La linea di arresto deve estendersi a tutta la semicarreggiata e deve essere distante almeno 3 metri dalla linea di arresto degli altri veicoli.

L'accesso alla casa avanzata deve avvenire tramite una corsia o pista ciclabile lunga almeno 5 metri, situata sul lato destro.

Esempio fotografico



(Foto Enrico Chiarini – Milano)

CORSIA CICLABILE

CDS - Art. 3 comma 1.12-bis

“parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue. La corsia ciclabile può essere impegnata da altri veicoli anche quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo e risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione di fermata di cui all'articolo 151 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. La corsia ciclabile si intende valicabile, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura.”

La corsia ciclabile è una nuova soluzione dedicata alle biciclette, che consente di realizzare dei “corridoi” di transito in modo più flessibile rispetto alle piste ciclabili su corsia riservata.

DELIMITAZIONE

La corsia ciclabile è posta di norma a destra e delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua.

Va delimitata con linea discontinua se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi. (Vedi anche “UTILIZZO DA PARTE DEGLI ALTRI VEICOLI”)

DESTINAZIONE

E' destinata alla circolazione dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli

PITTOGRAMMA

Nella corsia ciclabile va disegnato il simbolo della bicicletta.

Si consiglia di disegnare anche una freccia direzionale.

UTILIZZO DA PARTE DEGLI ALTRI VEICOLI

“La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi”

La norma non stabilisce la distanza minima fra la striscia della corsia ciclabile e le altre strisce o elementi stradali.

Vi sono alcuni fattori da considerare per valutare quali soluzioni adottare.

In particolare:

- classe funzionale della strada (locale/interzonale; quartiere/interquartiere);
- strisce di margine e di mezzzeria (presenti o meno);
- veicoli ammessi al transito (larghezza).

Classe funzionale delle strade

Il Decreto Ministeriale 5 novembre 2001, n. 6792, indica le dimensioni standard delle corsie in funzione delle classi funzionali.

Tuttavia, tali regole sono solo di riferimento per le strade esistenti.

Sulle nuove strade di quartiere e di interquartiere la larghezza minima della corsia veicolare è 3,00 m (3,50 se percorse dal trasporto pubblico).

Sulle nuove strade locali urbane e interzonali la larghezza minima della corsia veicolare è 2,75 m (3,50 se percorse dal trasporto pubblico).

Strisce di margine e di mezzzeria

Nelle strade locali (e locali interzonali), è possibile non disegnare la striscia di mezzzeria (rif. Art. 138 comma 6 Regolamento CDS).

Veicoli ammessi al transito

L'art.61 comma 1 lettera a del CDS, prevede che ogni veicolo, compreso il suo carico, abbia una larghezza massima non eccedente 2,55 m; nel computo di tale larghezza non sono comprese le sporgenze dovute ai retrovisori, purché mobili.

Approssimando per difetto una sporgenza minima dei retrovisori chiusi pari a 10 cm, si ottiene un ingombro massimo indicativo di 2,75 metri (pari alla misura minima di una nuova corsia veicolare).

Gli autoveicoli hanno una larghezza media non superiore a 2 metri, mentre gli autocarri e i mezzi di trasporto pubblico possono raggiungere anche i 2,75 metri circa.

Caratteristiche della corsia ciclabile

Presenza di striscia di mezzzeria

Se la distanza fra la mezzzeria e la corsia ciclabile fosse maggiore di 2,75 metri allora i veicoli (autoveicoli o classi superiori) non dovrebbero essere mai costretti a utilizzare la corsia ciclabile. In tal caso le strisce delle corsie ciclabili dovrebbero essere disegnate continue.

Se la distanza fosse inferiore a 2,75 metri potrebbero occasionalmente utilizzarla, in base alla distanza e all'ingombro dei veicoli ammessi. In tal caso le strisce delle corsie ciclabili dovrebbero essere disegnate discontinue.

Se la distanza fosse particolarmente ridotta (es. inferiore a 2,00 metri) allora i veicoli sarebbero sempre costretti a impegnare la corsia ciclabile e non solo per brevi tratti. In questo caso la corsia ciclabile non si dovrebbe disegnare.

Assenza di striscia di mezzzeria

Nelle strade locali e interzonali, con circolazione a doppio senso di marcia, se la distanza fra le due corsie ciclabili fosse almeno 5,50 metri nessun veicolo dovrebbe essere costretto a impegnare le corsie ciclabili. In tal caso le strisce delle corsie ciclabili dovrebbero essere disegnate continue.

Se la distanza fra le corsie ciclabili fosse compresa indicativamente fra 4,00 m e 5,50 metri, i veicoli in transito opposto dovrebbero impegnare le corsie occasionalmente in base alla distanza effettiva e all'ingombro degli stessi. In tal caso le strisce delle corsie ciclabili dovrebbero essere disegnate discontinue.

Se la distanza fra le corsie ciclabili fosse compresa indicativamente fra 2,75 e 4,00 m allora i veicoli dovrebbero sempre impegnare le corsie ciclabili, per un breve tratto, durante il loro incrocio. In tal caso le strisce delle corsie ciclabili dovrebbero essere disegnate discontinue.

Distanze fra le corsie ciclabili inferiori a 2,75 metri richiederebbero quasi sempre l'impegno delle corsie ciclabili da parte dei veicoli e pertanto le corsie ciclabili non dovrebbero essere disegnate.

In generale, non si ritiene opportuno indicare una dimensione minima delle corsie ciclabili, in quanto dipendente dall'estrema variabilità delle condizioni ambientali e veicolari.

FERMATE BUS

E' possibile continuare la corsia ciclabile (discontinua) anche sulle fermate del trasporto pubblico. In tal caso, i mezzi del trasporto pubblico possono impegnare quel tratto di corsia ciclabile.

VALICABILITA'

La corsia ciclabile si intende valicabile solo per effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale. In questi tratti la striscia va disegnata discontinua.

CDS Art. 145 comma 4-ter

"Lungo le strade urbane i conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai

velocipedi che circolano sulle corsie ciclabili”

Questo comma ha particolare rilevanza nel caso delle corsie ciclabili con linea discontinua. Se i veicoli sono costretti a impegnare le corsie ciclabili per un breve tratto, lo possono fare solo se non sono presenti biciclette.

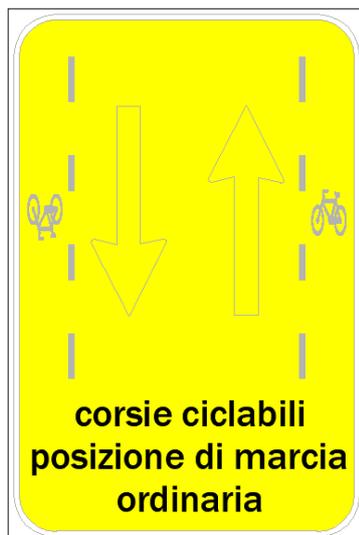
CDS Art 182 comma 9

“ I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate ovvero sulle corsie ciclabili o sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento. Le norme previste dal regolamento per la circolazione sulle piste ciclabili si applicano anche alla circolazione sulle corsie ciclabili e sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile.”

I ciclisti sono obbligati ad usare le corsie ciclabili, se esistenti.

SEGNALETICA VERTICALE

La norma non prevede specifica segnaletica verticale. Dato che l'Art. 38 comma 3 del Codice della Strada ammette la collocazione temporanea di segnali stradali per imporre prescrizioni in caso necessità, in deroga a quanto disposto dagli articoli 6 e 7, si ipotizza l'applicazione temporanea di una segnaletica dedicata. Per esempio:



(Disegno Enrico Chiarini)

Esempio fotografico



(Foto Enrico Chiarini - Brescia)

CORSIA CICLABILE PER DOPPIO SENSO CICLABILE

CDS - Art. 3 comma 1.12-ter

“Parte longitudinale della carreggiata urbana a senso unico di marcia, posta a sinistra rispetto al senso di marcia, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile è parte della carreggiata destinata alla circolazione dei velocipedi in senso opposto a quello degli altri veicoli”

Tale soluzione consente alle biciclette di percorrere le strade a senso unico in direzione opposta a quella degli altri veicoli.

DELIMITAZIONE

La corsia ciclabile per doppio senso ciclabile va delimitata mediante una striscia bianca discontinua.

POSIZIONE

La corsia ciclabile per doppio senso ciclabile deve essere disegnata a sinistra rispetto al senso di marcia dei veicoli.

VALICABILE E AD USO PROMISCUO

La valicabilità avviene nel momento in cui gli altri veicoli devono effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura. In questi tratti la striscia va disegnata discontinua. Non è chiaro cosa si intenda per promiscuità. Sicuramente non può essere impegnata dagli altri veicoli per lunghi tratti in quanto il CDS vieta di transitare sulle strisce discontinue (rif. Art. 40 comma 3 CDS).

CDS Art. 7 comma 1 lettera i-bis

Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:

“stabilire che su strade classificate di tipo E, E-bis, F o F-bis, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h ovvero su parte di una zona a traffico limitato, i velocipedi possano circolare anche in senso opposto all’unico senso di marcia prescritto per tutti gli altri veicoli, lungo la corsia ciclabile per doppio senso ciclabile presente sulla strada stessa. La facoltà può essere prevista indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito. Tale modalità di circolazione dei velocipedi è denominata “doppio senso ciclabile” ed è individuata mediante apposita segnaletica.”

DIMENSIONE

Non è richiesta una dimensione minima della corsia ciclabile per doppio senso veicolare.

LARGHEZZA CARREGGIATA

Non è richiesta una larghezza minima della carreggiata.

SOSTA VEICOLARE

La sosta veicolare è compatibile con la corsia ciclabile per doppio senso ciclabile.

MASSE VEICOLI

Non è imposta una massa massima dei veicoli in transito.

CDS Art. 150 comma 2-bis

“Lungo le strade urbane a senso unico, in cui è consentita la circolazione a doppio senso ciclabile di cui all’articolo 7, comma 1, lettera i-bis), qualora risulti non agevole l’incrocio, i conducenti degli altri veicoli devono dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulla corsia ciclabile per doppio senso ciclabile.”

Tale comma ammette la possibilità che le strade con doppio senso ciclabile possano avere anche dimensioni contenute.

CDS Art 182 comma 9

“I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate ovvero sulle corsie ciclabili o sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento. Le norme previste dal regolamento per la circolazione sulle piste ciclabili si applicano anche alla circolazione sulle corsie ciclabili e sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile.”

I ciclisti sono obbligati a transitare sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, se esistenti.

SEGNALETICA VERTICALE

Per avvisare gli utenti della strada che è stato istituito il doppio senso ciclabile, si ritiene opportuno allestire dei pannelli integrativi ai segnali di senso unico e di divieto di accesso con la scritta “eccetto velocipedi” o “eccetto – simbolo bici”.

Esempi fotografici



(Foto Enrico Chiarini – Italia)



(Foto Enrico Chiarini – Italia)



(Foto Enrico Chiarini – Austria)

BICICLETTE NELLE CORSIE RISERVATE BUS

CDS - Art. 7 comma 1 lettera i-ter

Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:

“consentire la circolazione dei velocipedi sulle strade di cui alla lettera i), purché non siano presenti binari tramviari a raso ed a condizione che, salvo situazioni puntuali, il modulo delle strade non sia inferiore a 4,30 m”

L'uso promiscuo delle corsie riservate ai bus può essere un utile strumento per rendere gli spostamenti ciclabili più diffusi.

Le biciclette possono essere ammesse sulle corsie riservate bus se:

- non sono presenti binari tramviari a raso;
- il modulo della corsia riservata non è inferiore a 4,30 metri.

“Le corsie riservate, qualora non protette da elementi in elevazione sulla pavimentazione, sono separate dalle altre corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm di larghezza ed una gialla di 30 cm, distanziate tra loro di 12 cm; la striscia gialla deve essere posta sul lato della corsia riservata” (Art. 140 comma 6 REG CDS)

Dato che il modulo di corsia è inteso come distanza tra gli assi delle strisce che delimitano la corsia (rif. Art. 140 comma 1 REG CDS), allora, nel caso di delimitazione con strisce, i 4,30 metri dovrebbero comprendere metà striscia bianca (6/7 cm), 12 cm, 30 cm di striscia gialla, ovvero circa 50 cm di strisce.

Si ritiene opportuno disegnare a terra il simbolo della bicicletta e integrare adeguatamente la segnaletica verticale.

ZONA SCOLASTICA

CDS - Art. 3 comma 1.58-bis

“zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell’ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine”

La zona scolastica individua spazi stradali in cui applicare in modo temporaneo o permanente particolari regole di circolazione per favorire gli spostamenti casa-scuola a piedi e in bicicletta.

I segnali di inizio e fine devono corrispondere ai provvedimenti adottati (es. divieto di transito).

CDS Art. 7 comma 11-bis

Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco

“Nelle zone scolastiche urbane può essere limitata o esclusa la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco. I divieti di circolazione, di sosta o di fermata non si applicano agli scuolabus, agli autobus destinati al trasporto degli alunni frequentanti istituti scolastici, nonché ai titolari di contrassegno di cui all’articolo 381, comma 2, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. Chiunque viola gli obblighi, le limitazioni o i divieti previsti al presente comma è soggetto alla sanzione amministrativa di cui al comma 13-bis”

Uno dei provvedimenti più diffusi corrisponde a un divieto di transito temporaneo, ma non si escludono altri tipi di provvedimenti (es. zona a traffico limitato permanente, divieto di sosta permanente, ecc.).

Esempi fotografici



(Foto WEB Olbia.it – Olbia)



(Foto Enrico Chiarini – Italia)