

Codice under 21

Foto di Leonardo Lucarelli



La stretta delle nuove norme e i giovani della Capitale

GIRO DI VITE SUI MINORENNI E I NEOPATENTATI CON LA RIFORMA VARATA IN AGOSTO

Roma capitale dei motorini. Roma paradiso delle microcar. Roma della «movida». Roma con il più alto numero di giovani vittime della strada. Roma con una ventina di morti e 17 mila feriti al di sotto dei 24 anni ogni anno. La stretta che la riforma del Codice della strada ha inferto ai giovani automobilisti (e motociclisti) tocca profondamente il tessuto sociale della Capitale, con la speranza che possa ridurre i numeri di questa tragedia.

Aggravio delle penalità

Ma vediamo, questa stretta, che punta soprattutto sull'aggravamento delle penalizzazioni, soprattutto in caso di consumo di alcool, e colpisce due categorie di utenti della strada: i «neopatentati», cioè coloro che hanno la patente da meno di tre anni, quindi non necessariamente giovani, e i minorenni, che sono in pratica i sedicenni con la patente A1 (il documento per portare motoveicoli fino a 125cc) e i diciassettenni che proprio con quest'ultima riforma potranno accedere alla «guida accompagnata», cioè fare pratica al volante, ma accanto ad una persona che abbia la patente da almeno 10 anni.

Come i professionali

È curioso che queste due categorie, ma soprattutto i neopatentati, vengano accomunati nell'aggravio delle penalità agli autisti professionali, ma è il segno che a entrambe le categorie si richiede un comportamento più che irreprensibile, tant'è che per minorenni, neopatentati e autisti professionali è previsto l'«alcool zero», cioè il divieto di consumo di una qualsiasi, anche minima, quantità di alcool. Per i minorenni che violano questa disposizione è stata addirittura

configurata una penalità particolare: lo slittamento dell'età minima per il conseguimento della patente, che sale a 19 anni in caso di consumo leggero (fino a 0,5 grammi/litro di tasso alcolemico) e a 21 in caso di superamento di questa soglia.

Non è ancora tutto in vigore

Tutto questo è contenuto nei 61 articoli della legge 120/2010, approvata alla vigilia dell'estate ed entrata in vigore finora solo in parte. Sono numerose, infatti, le norme - in particolare quelle sui corsi delle autoscuole e sugli esami per la patente - che, per essere attuate, hanno bisogno di un certo tempo per l'emanazione dei decreti attuativi che ne dovranno regolare l'esecuzione. È vero che la riforma ha fissato dei termini precisi entro i quali tali norme devono essere emanate dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma le scadenze (che non sono vincolanti) sono state già superate.

Altre disposizioni sono rinviate dalla stessa legge all'inizio del prossimo anno. In particolare, dal 19 gennaio sarà obbligatorio l'esame pratico anche per ottenere il patentino per le moto di piccola cilindrata e dal 9 febbraio scatterà l'aumento dei limiti di potenza (da 50 a 55 kW) in rapporto alla massa per individuare le autovetture vietate per il primo anno di patente.

Non sono rinvii immotivati. Nel primo caso la scadenza è legata all'entrata in vigore di una direttiva europea che introduce per tutti i Paesi membri l'obbligo di un esame pratico per ottenere il «patentino». Nel secondo, il rinvio consentirà ai neopatentati di organizzarsi nel caso siano proprietari o abbiano a disposizione un'automobile che supera i limiti di potenza consentiti. ●

“L'educazione è la difesa organizzata degli adulti contro la gioventù.”
Mark Twain

MORTI PER ETÀ NELLE GRANDI CITTÀ

	<24 anni	25-50	>55	Totale	%
Palermo	14	11	2	27	51,9
Firenze	4	4	2	10	40,0
Genova	4	6	1	11	36,4
Napoli	10	15	6	31	32,3
Catania	6	14	4	24	25,0
Bari	3	7	3	14	21,4
Milano	8	24	9	41	19,5
Italia	636	1.743	884	3.303	19,3
Verona	2	5	5	12	16,7
Trieste	1	3	2	6	16,7
Messina	1	4	2	7	14,3
Torino	3	13	5	21	14,3
Roma	17	82	21	121	14,0
Bologna	1	8	3	12	8,3

FERITI PER ETÀ NELLE GRANDI CITTÀ

	<24 anni	25-50	>55	Totale	%
Catania	497	718	95	1.324	37,5
Messina	429	687	126	1.254	34,2
Palermo	821	1.407	199	2.464	33,3
Bari	664	1.213	226	2.131	31,2
Napoli	716	1.487	203	2.470	29,0
Italia	54.733	126.852	30.773	215.156	25,4
Firenze	747	2.038	424	3.228	23,1
Verona	379	1.000	260	1.652	22,9
Torino	766	2.279	420	3.523	21,7
Trieste	191	530	148	882	21,7
Genova	811	2.545	540	3.912	20,7
Roma	3.444	11.524	1.811	16.913	20,4
Milano	2.441	8.854	1.288	12.593	19,4
Bologna	400	1.551	317	2.276	17,6



In apertura
In vigore nuove limitazioni sugli
alcolici per i neopatentati

A sinistra
Un parcheggio di motorini

Statistiche. Il tragico primato della Capitale

IN CIFRE ASSOLUTE È LA CITTÀ PIÙ A RISCHIO PER GLI «UNDER 24»

Nel 2008 a Roma hanno perso la vita in incidenti stradali 17 ragazzi con meno di 24 anni e altri 3.444 sono rimasti feriti. Sono cifre tragicamente alte rispetto ai 10 morti di Napoli e ai 2.441 feriti di Milano (solo per confrontarli con i dati più vicini a quelli della Capitale).

È un fatto che Roma registri sempre cifre elevate in confronto alle altre città italiane, sia a causa delle dimensioni del territorio che per il numero di veicoli circolanti (oltre 2 milioni e mezzo, due volte e mezzo quelli di Milano), ma quando si tratta di sicurezza non ci sono attenuanti che tengano, né confronti che possano consolare.

Nella nostra città, infatti, perde la vita quasi un quarto dei giovani deceduti nelle grandi aree metropolitane d'Italia e il 2,7% di quelli che muoiono in tutto il Paese. Più alta, addirittura, la percentuale dei feriti: il 27,7% rispetto al totale delle grandi città e il 6,3% rispetto al totale dei giovani che rimangono feriti sulle strade di tutta Italia.

Nelle altre città

Ma se Roma piange Milano e le altre grandi città italiane non ridono. Anzi. Se in cifre assolute la capitale distanzia tutte le altre metropoli italiane, il ragionamento cambia notevolmente se si riporta il numero dei giovani deceduti o rimasti feriti

in incidenti stradali al totale delle vittime. Chi sta peggio di tutti è Palermo, dove nel 2008 avevano meno di 24 anni 14 delle 27 vittime della strada, pari al 51% del totale, mentre per quanto riguarda i feriti in testa a questa tragica classifica è Catania, con 497 dei 1.324 feriti, pari al 37,5%.

Percentuali migliori

In una graduatoria stilata con questo criterio, Roma registra percentuali migliori di quasi tutte le altre città: le vittime giovani sono solo il 14% del totale (un dato migliore lo ha solo Bologna, con un solo giovane morto su 12 vittime totali), mentre i feriti al di sotto dei 24 anni sono solo il 20,4%, percentuale superiore solo a Milano (19,4%) e, ancora, Bologna (17,6%). Entrambe le quote della Capitale, poi, sono nettamente inferiori alla media nazionale che è di 19,3% per quanto riguarda le vittime giovani rispetto al totale e del 25,4% per i feriti.

E se per la classifica delle vittime i numeri bassi possono anche avere scarso rilievo statistico (solo tre città hanno registrato più di 10 vittime giovani), il dato dei feriti è più consistente e quindi attendibile. E conferma sostanzialmente le percentuali registrate dalla Capitale per quanto riguarda le vittime al di sotto dei 24 anni. ●

MOTORINI

MULTE
DECUPLICATE

Giro di vite anche sui motorini truccati. Le multe, sia per chi li guida, sia per chi li modifica, sia per chi li produce e li vende, sono moltiplicate per dieci e si aggiungono alla confisca del veicolo.

Chi viene sorpreso alla guida di un motorino «alterato» rischia ora una multa minima di 389 euro (contro i 38 di prima), la sanzione per il suo meccanico passa da 78 a 779 euro, mentre produttori e commercianti di ciclomotori irregolari non rischiano più solo da 78 euro ma addirittura mille. Quest'ultima disposizione, poi, può colpire anche il privato che cede il proprio motorino truccato ad un terzo, dal momento che la legge punisce testualmente «chiunque venda» il veicolo.

Stesse penalità per le minicar, le «automobili» parificate ai motorini e tanto amate non solo dai più giovani, ma anche da tanti adulti a cui è stata ritirata la patente.

TUTTE LE SPINE DEL NUOVO CODICE PER MINORENNI E NEOPATENTATI

L'ESAME

- Per ottenere il patentino occorre superare una prova pratica.
- Si possono fare esercitazioni pratiche alla guida solo dopo l'esame orale.
- Bisogna fare lezioni di guida di notte e in autostrada.

LE PENALITÀ

- I minorenni che commettono infrazioni da sospensione della patente devono rifare l'esame di guida.
- Alla prima infrazione che prevede la sospensione della patente, nei primi tre anni, il periodo della sospensione stessa è aumentato di un terzo.
- In caso di ulteriori infrazioni che prevedano la sospensione della patente, il periodo di sospensione è raddoppiato.

L'ALCOOL

- Per prendere la patente è obbligatorio il certificato di non-abuso di alcool e di non-uso di droga.
- Alcool zero per i primi tre anni di patente.
- Alcool zero per chi ha meno di 21 anni.
- In caso di ebbrezza lieve (0,51>0,80 grammi/litro) la sanzione è aumentata di un terzo.
- In caso di ebbrezza media o grave (oltre 0,81 grammi/litro) o di droga la sanzione è aumentata da un terzo alla metà.
- In caso di tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi/litro per due volte in tre anni la patente viene revocata.
- Il minorenne che non rispetta l'alcool zero deve attendere i 19 anni per prendere la patente.
- Il minorenne che guida in stato di ebbrezza (oltre 0,5 grammi/litro) deve attendere i 21 anni per prendere la patente.

OBBLIGHI&DIVIETI

- Cinture di sicurezza obbligatorie sulle minicar.
- Nel primo anno di patente B non si possono guidare vetture con più di 70 kW e con un rapporto potenza/massa superiore ai 55 kW per tonnellata.



A destra
Adolescenti con il casco

A sinistra
Una giovane motociclista sfreccia nel traffico



I PRO

Le nuove norme del Codice non sono soltanto restrittive nei confronti dei giovani. Ecco alcuni aspetti positivi che costituiscono dei miglioramenti rispetto alle norme precedentemente in vigore.

- In caso di bocciatura si può ripetere solo l'esame pratico.
- A partire dai 17 anni si può fare pratica di guida, accompagnati da un maggiorenne non neopatentato.
- Si può sostenere l'esame di teoria anche nel primo mese di foglio rosa.
- Un punto premio all'anno per i primi tre anni di patente se non si commettono infrazioni che prevedono la perdita di punti.

PRIMO ANNO IN UTILITARIA

Con la modifica apportata lo scorso mese di luglio all'art. 117 del Codice della strada il legislatore ha ampliato la forbice di vetture che possono essere condotte da neopatentati. Il limite di 70kW introdotto comporta di fatto la possibilità di guidare motori sia in versione benzina che turbodiesel con potenza pari a 95 CV tra cui rientrano tendenzialmente gran parte dei propulsori 4 cilindri delle vetture cittadine e di segmento B, come ad esempio la nuova Citroen C3 1.4 HDi common rail da 50 kW o la Punto Evo 1.4 da 57 kW. Prima della modifica era stato introdotto il limite dei 50 kW per tonnellata che, paradossalmente, escludeva anche la nuova 500 e che è stato elevato a 55 kW.

I neopatentati. Non solo giovanissimi

PER I PRIMI TRE ANNI NUOVE LIMITAZIONI E MAGGIORI PENALITÀ

La premessa è che neopatentati e giovani non è proprio la stessa cosa. Proprio la maggiore severità del nuovo Codice della strada, che ha moltiplicato il numero dei casi sanzionati con la revoca del documento di guida, farà sì che sempre più persone - anche non più giovanissime - saranno costrette a rifare l'esame per ottenere *ex novo* la patente, conseguita la quale per un anno non potranno guidare vetture di grossa cilindrata e per tre saranno considerati «neopatentati» a tutti gli effetti, con tutte le conseguenze del caso. Ma la categoria del «neopatentato attempato» trae alimento anche dai continui e crescenti flussi di immigrazione: persone provenienti da Paesi che non hanno rapporti di reciprocità con l'Italia (per tanto la patente rilasciata dalle loro autorità non è valida sul nostro territorio) che si inseriscono nel tessuto sociale del nostro Paese e hanno bisogno di guidare un'automobile per i loro spostamenti.

Sanzioni più pesanti

Fatta eccezione per queste due categorie, però, la stragrande maggioranza delle patenti si consegue in giovane età, per cui il «neopatentato» è generalmente un giovane tra i 18 e i 21 anni. Per loro la limitazione più immediata (ma entrerà in vigore solo nell'aprile 2011) è il divieto di guidare per il

primo anno auto troppo potenti: le nuove norme hanno elevato da 50 a 55 kW per tonnellata il limite della potenza specifica rispetto alla tara. Ma il piatto forte, per chi ha la patente da meno di tre anni, è il forte incremento di sanzioni. Il punto di riferimento è la penalità della sospensione della patente. La prima volta che si commette un'infrazione con tale penalità il periodo di sospensione è aumentato di un terzo e le volte successive della metà. Va tenuto conto che si tratta di infrazioni molto gravi, come il superamento dei limiti di velocità di oltre 40 kmh, la circolazione contromano in autostrada o la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti.

Giro di vite per chi beve

E proprio all'alcool è riservato un capitolo *ad hoc* delle nuove norme per i neopatentati, i quali intanto per accedere al documento di guida devono presentare un certificato di «non-abuso» di alcool e di «non-uso» di droghe. Poi sono costretti a non bere assolutamente quando si mettono alla guida: la violazione dell'«alcool zero» è punita con l'aumento della sanzione prevista di un terzo o della metà, a seconda dei tassi di alcolemia riscontrati. Ma se il tasso supera 1,5 grammi per litro, la patente viene addirittura revocata. ●

I minorenni. Nel Codice sempre più spesso

PROVA PRATICA PER IL PATENTINO E RINVIO PER CHI BEVE

C'era una volta la maggiore età. Quella per votare, firmare un contratto, guidare un'automobile: ed era fissata, fino al 10 marzo 1975, a 21 anni. Dopo quella data scese a 18 e si poté votare, firmare un contratto, guidare un'automobile con tre anni di anticipo.

La caduta di un muro

Adesso anche questo muro è caduto. Con la «guida accompagnata» (quindi con tutte le cautele del caso) un minorenne può mettersi al volante di una «vera» automobile. Certo già da tempo poteva guidare una minicar e da prima ancora poteva guidare un motorino e, ultimamente, avere anche un patentino (la patente A1) a 16 anni per portare un motociclo «leggero» fino a 125cc. Fatto sta che il Codice sempre di più si occupa di una figura, il «minore», fino a poco tempo fa totalmente assente, in quanto esclusa da ogni tipo di guida.

Un esame più rigoroso

Nelle ultime norme, invece, la parola «minorenne» compare assai spesso, per introdurre regole, limiti, restrizioni particolari per chi ha meno di 18 anni. A cominciare proprio dal patentino per i sedicenni: ora c'è bisogno di superare una prova

pratica. Ma la norma entrerà in vigore soltanto il 19 gennaio 2011, insieme alla direttiva comunitaria che la prevede. Fin da subito, invece, cambiano le esercitazioni per la patente, che si possono fare solo dopo l'esame orale e, comunque, vanno fatte anche di notte e in autostrada. Poi ci sono le penalità per le infrazioni commesse. Se la sanzione prevista è la sospensione della patente il minorenne deve rifare l'esame per la patente (in questo caso si tratta evidentemente dell'unico documento di guida conseguibile durante la minore età, cioè la patente A1).

Alcool zero o patente da rifare

Altrettanto rigorose le misure per il minorenne trovato alla guida in stato di ebbrezza o sotto effetto di droghe, anche perché, come per i neopatentati, c'è l'obbligo di alcool zero (che è estesa anche ai maggiorenne fino a 21 anni). Con due particolari ulteriori penalizzazioni: il mancato rispetto del divieto di alcool è punito con un rinvio dell'esame per la patente a 19 anni e se il tasso alcolemico supera gli 0,5 grammi/litro il rinvio slitta al compimento dei 21 anni.

Norme assai severe, insomma, anche se compensate dalla «guida accompagnata», ma la delicatezza del problema non consente sconti. ●

LA GUIDA ACCOMPAGNATA

I giovani che abbiano almeno 17 anni e siano titolari di patente A possono esercitarsi alla guida di un'autovettura, purché accompagnati da una persona (e solo da questa) che abbia la patente B o superiore da almeno 10 anni. Per accedere a questa «guida accompagnata» bisogna aver fatto almeno 10 ore di corso pratico di guida, di cui 4 in autostrada e 2 di notte, e i genitori devono chiedere un'apposita autorizzazione al ministero dei Trasporti. Il mezzo su cui si svolge la guida accompagnata deve avere il contrassegno «GA» e il conducente deve essere affiancato a bordo del veicolo soltanto dal suo accompagnatore.



Motorifletti. Tre week end in mezzo ai giovanissimi

LA CAMPAGNA PER LA SICUREZZA SULLE DUE RUOTE SI È SVOLTA PER TUTTO OTTOBRE

L'Automobile Club di Roma ha accolto con entusiasmo l'invito a organizzare la campagna romana «Motorifletti» (a Barcellona chiamata «Motocivismo»), che si è articolata in numerosi interventi (affissioni su strada, presso autoscuole, realizzazione di adesivi e gadget) concentrati sul III Municipio.

La scelta della zona di intervento non è stata casuale: si tratta di un'area urbana caratterizzata sia da un'intensa viabilità pendolare, sia dalla presenza di numerosi giovani che di giorno frequentano l'Università «La Sapienza» e di notte vivono la movida del quartiere studentesco.

Tre sabato sera a San Lorenzo

Ed è proprio nel quartiere San Lorenzo che in tre weekend dello scorso ottobre sono state organizzate, presso tre diversi locali notturni, le serate «Motorifletti», destinate proprio a confrontarsi «dal vivo» con i giovani sui temi della sicurezza dei motociclisti e della difficile convivenza con i veicoli a quattro (o più) ruote.

ONLINE

www.roma.aci.it

Scarica il Rapporto Fia-Aci «La sicurezza dei veicoli a due ruote nel Comune di Roma».

È in **Archivio>Documenti**

concerto gratuito dei Velvet, presso il locale «Antù», in via Libetta. Per ognuna delle prime tre serate i volontari di «Motorifletti» (compreso chi scrive), con le auto cariche di materiale pubblicitario, si sono dati appuntamento alle 21, quando il locale era già aperto, ma ancora semivuoto.

«In moto l'airbag sei tu!»

Un rapido saluto al gestore e agli inservienti e si inizia l'allestimento. Fuori, le sagome con lo slogan («Motorifletti: ricordati che in moto l'airbag sei tu!») vengono piazzate sui motorini parcheggiati; dentro, i volantini con i messaggi della campagna vengono posizionati all'ingresso, sui tavolini e sul bancone; vicino alla cassa ed in biglietteria si raccolgono i gadget (portadocumenti, laccetti portachiavi e impermeabili da moto con il logo dell'AC Roma e della campagna) e si consegnano i timbri con lo slogan ai «buttafuori», perché li usino per segnare sulla mano coloro che hanno già pagato ed hanno, quindi, diritto a rientrare nel locale.

Poi la serata, con i ragazzi dapprima solo incuriositi, poi sempre più partecipi di una campagna particolare che invece di proporre immagini cruente che spesso vengono «rifiutate» dai giovani, ha scelto la via del convincimento. Da questo punto di vista la manifestazione è stata un successo: molti ragazzi hanno potuto dire la loro da «utenti deboli» della strada in quanto per la maggior parte proprietari di motorini. C'è stato chi ha sostenuto che bisogna favorire l'uso dei motorini con mega incentivi per disfarsi dell'automobile e chi ha lamentato le troppe buche sull'asfalto romano, ma tutti hanno riconosciuto che - motorino o automobile - alla guida bisogna mettersi sobri. ●

“L'età matura è spesso più assurda della gioventù e molto spesso è estremamente ingiusta nei suoi confronti.
Thomas Alva Edison



A sinistra
Un gruppo di giovani in posa davanti ad una sagoma con lo slogan

In basso
I gadget della campagna

Qui sotto e nella pagina accanto
Le sagome piazzate sui motorini in sosta



Una campagna mirata al coinvolgimento

LE AZIONI STUDIATE SULLA BASE DELLA RICERCA DEL 2009

Forse non tutti sanno che le città di Roma e Barcellona sono accomunate, oltre che da una frenetica vita notturna e dalla indubbia vocazione turistica, anche dalla più alta concentrazione in Europa di veicoli a due ruote; una caratteristica determinata dalla necessità/libertà di muoversi agevolmente nel traffico evitando file e parcheggi, ma che porta inevitabilmente con sé un alto rischio di incidenti e con conseguenze quasi sempre deleterie per il motociclista: il protagonista più agile e fragile della strada.

È per queste ragioni che la FIA Foundation - l'Istituto della Federazione Internazionale dell'Automobile che promuove iniziative di sicurezza stradale e mobilità sostenibile - ha voluto, attraverso l'ACI e il RACC (Automobile Club della Catalogna), concentrare l'attenzione proprio sulle città di Roma e Barcellona per l'attuazione del programma biennale *Motorcycle Safety in Urban Areas*. Nella prima annualità del progetto (giugno 2008-aprile 2009) l'ACI ha condotto un'approfondita analisi sulle caratteristiche della mobilità dei veicoli a due ruote nel Comune di Roma (*trend* dell'incidentalità, circostanze d'incidente, tipologie di soggetti coinvolti, strade più pericolose, ecc.) ed è pervenuta ad un'accurata conoscenza del fenomeno; conoscenza necessaria per lo svolgimento delle

attività da svolgersi nella seconda annualità, più finalizzata alla realizzazione di iniziative di comunicazione, sensibilizzazione e realizzazione di interventi atti a garantire la sicurezza dei motociclisti e la cui organizzazione è stata affidata all'Automobile Club Roma.

Le dimensioni del fenomeno

La ricerca di un anno fa ha fotografato una situazione di rischio di cui si sapevano già i connotati, ma non le dimensioni, a cominciare dal fatto che più della metà del campione di «dueruotisti» intervistato ha avuto almeno un incidente stradale e un terzo ne ha avuto più di uno. E che il 29,5% degli incidenti alle due ruote avviene senza che ci siano altri veicoli; che il tipo di sinistro più frequente, secondo i dati ACI-ISTAT, è lo scontro frontale-laterale (37,3%), ma l'indagine campionaria rivela che è in testa la scivolata o la caduta da soli (34,8%), eventi che ovviamente non vengono denunciati e quindi registrati dalle statistiche. Dunque, quello che occorre, conclude lo studio, è un forte intervento sui comportamenti degli utenti delle due ruote, attraverso controlli più frequenti, programmi di formazione e campagne di sensibilizzazione. Come ha fatto l'Automobile Club di Roma per tutto ottobre a San Lorenzo. ●

CANTIERI



ROMA STENTA NELL'EUROTEST

I cantieri stradali di Roma hanno superato di stretta misura il primo EuroTEST Fia, dedicato dall'ACI e da altri 16 AC europei a misurare la criticità procurata alla circolazione dai «lavori in corso». I cinque cantieri esaminati a Roma (sui 57 controllati in 12 città europee) hanno fatto registrare la valutazione «sufficiente» in quattro casi (via Anastasio II, corso Trieste, via Nazionale e via Livorno), mentre il cantiere di viale dei Colli Portuensi è stato giudicato «insoddisfacente». Il cantiere, situato tra circonvallazione Gianicolense e via Luigi Arati) ha fallito il test per una serie di motivi:

- Segnaletica collocata in ritardo rispetto all'area di cantiere e, in alcuni casi, del tutto assente (con riduzione del numero di corsie);
- nessuna informazione su motivi e durata del cantiere;
- mancanza di segnaletica orizzontale per delimitare le corsie di marcia;
- schema delle deviazioni non molto chiaro;
- corsie molto strette in direzione della circonvallazione Gianicolense;
- scarsa illuminazione dell'area di cantiere di notte.

ONLINE

<http://roma.aci.it>

Vai sul banner «Luceverde», scoprirai quali sono i cantieri aperti lunga la strada che devi percorrere.

È in **Homepage**