

urbanistica
progettazione
strutture
impianti

Via Papa Giovanni XXIII, 9
23822 - Bellano (LC)
tel 0341.820.168
archdellera@gmail.com

ARCHITETTO EUGENIO DELL'ERA

COMUNE DI DERVIO
Provincia di Lecco



REALIZZAZIONE PERCORSO TURISTICO A LAGO DA DERVIO A CORENNO PLINIO

STUDIO DI FATTIBILITA'
TECNICO-ECONOMICO

RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA

Allegato 1

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Comune di Dervio



IL PROGETTISTA

Ottobre 2023

Comune di Dervio - Piazza IV Novembre - 23824 Dervio (Lc)
pec:comune.dervio@pec.regione.lombardia.it - p. Iva 00570640136

Realizzazione di percorso turistico a lago tra Dervio e Corenno Plinio

Sintesi del progetto complessivo

Realizzazione di percorso ciclo-turistico lungo la SP72 del Lago di Como e dello Spluga nel tratto di Via Badoglio, compreso tra La Foppa di Dervio e l'inizio dell'abitato di Corenno Plinio.

L'intervento, realizzato in uno degli scorci panoramici più suggestivi di Dervio, ricade nel programma più ampio condotto dall'Amministrazione Provinciale di Lecco e Regione Lombardia per la creazione di percorsi turistico/panoramici lungo la SP72, volti a valorizzare e implementare la mobilità dolce lungo la sponda del Lago di Como, oltre che a migliorare la sicurezza di tutti gli utenti della strada.

Obiettivi

1. Riqualificare della Via Badoglio attraverso la creazione di un percorso ciclo-turistico panoramico lungo la SP72 - lato verso il lago;
2. Accrescere l'attrattiva e la fruibilità dei luoghi
3. Migliorare la sicurezza della viabilità pedonale, ciclistica e veicolare.
4. Eliminare le barriere architettoniche con creazione di percorsi adatti anche a persone con ridotta capacità motoria;

Area oggetto dell'intervento

Comune di Dervio, lungo la SP72 dalla località La Foppa e fino all'imbocco di via IV Novembre. L'intervento, che si svilupperà in diversi tratti, andrà a completare tratti di marciapiedi già realizzati in corso di realizzazione lungo il lato lago della Strada Provinciale che collega Lecco a Colico, la Valchiavenna e la Valtellina.

Committente: Comune di Dervio

Territorio di riferimento: Comune di Dervio tratto di via Badoglio fra la località La Foppa e l'inizio di via IV Novembre, lungo la Strada Provinciale 72 del Lago di Como e dello Spluga.

Importo complessivo dell'intervento: Euro 2.500.000,00

Premessa

L'Amministrazione Comunale di Dervio ha aderito al progetto promosso dalla Provincia di Lecco e da Regione Lombardia per la realizzazione di percorsi cicloturistici a lago, lungo la sponda Orientale del Lario.

Ha quindi deciso di realizzare **un percorso dedicato alla mobilità dolce che costeggi la SP72 tra Dervio - Corenno Plinio, realizzando due tratti di pista cicloturistica che collegheranno i due nuclei, che si congiungeranno a quello intermedio, realizzato da ANAS in corrispondenza della centrale elettrica.**

L'intervento è la naturale prosecuzione delle opere già realizzate negli scorsi anni dal comune stesso per la riqualificazione del percorso ciclo/pedonale che si snoda lungo il tratto costiero di Dervio, dalla zona industriale Officine Galperti sino alla Foppa.

Si specifica che il presente progetto è stato elaborato, dimensionato e prodotto tenendo conto delle caratteristiche dimensionali e morfologiche dei luoghi, armonizzando elementi, materiali e linee architettoniche della zona con le esigenze funzionali degli utenti destinatari dell'opera.

Descrizione dei luoghi

L'area oggetto di intervento è il tratto viario Strada Provinciale 72 che collega l'abitato di Dervio con il caratteristico borgo di Corenno Plinio.

Della lunghezza totale di circa 750 metri, è parte della carrozzabile rivierasca Strada Provinciale 72 che collega Lecco a Colico, una strada dall'altissimo valore panoramico che costeggia la Sponda Orientale del Lario. Gli scorci paesaggistici unici che regala ad ogni curva l'hanno resa famosa in tutto il mondo ed è oggi sempre più spesso meta di turisti/viaggiatori, in auto e non soltanto; al contempo è una strada ad alta frequentazione "quotidiana" da parte di coloro che vivono, lavorano e studiano nei paesi rivieraschi.

Complice la crescente valorizzazione del patrimonio paesaggistico e culturale della sponda lecchese, nonché l'incremento e la variegazione degli utenti della strada, è divenuto necessario adeguare la viabilità alle nuove e diverse esigenze dei target, migliorando la sicurezza e la fruibilità dei luoghi, ponendo particolare attenzione alla mobilità dolce e all'uso promiscuo della strada (pedoni, biciclette, runners...) che necessita di essere "riordinato".

La creazione di un percorso cicloturistico a lago è quindi la soluzione che permette di superare i limiti che attualmente rendono difficoltosa e talvolta pericolosa la percorrenza della strada da parte di utenti diversi dai veicoli, senza snaturare il contesto paesaggistico e naturale in cui è inserita.

Analizzando i luoghi sotto il profilo morfologico e dimensionale, vale considerare che il calibro stradale della SP72 è di m 6.00 circa, oltre a cunetta/banchina di esigue dimensioni a monte e a valle (0.30/0.40 m); le abitazioni, i terreni privati e i muri di sostegno, che costeggiano la strada su entrambi i lati rendono difficoltoso l'allargamento della stessa. Anche la creazione del percorso cicloturistico risente di tale limite e ne ha determinato il calibro; pertanto avrà per la maggior parte una larghezza di m 1.50, mentre in 3 segmenti avrà dimensioni più ridotte (m. 0.90) per inserirsi negli spazi disponibili (tratto 9: m. 48 – tratto 14 m. 15 – tratto 16 m. 25)

Si evidenzia infine che il presente progetto si inserisce nell'ambito del programma più ampio condotto dall'Amministrazione Comunale di Dervio per la riqualificazione, valorizzazione e la miglior vivibilità del proprio territorio, come la sistemazione del lungo-lago di Dervio, la riqualificazione dal borgo murato di Corenno Plinio, il recupero delle fortificazioni della Linea Cadorna che dalla stessa

Corenno giunge fino al Passo del Gavia. Inoltre è direttamente collegato al progetto ANAS per la creazione di uno svincolo di collegamento alla Superstrada che si innesterà alla SP72 in corrispondenza dell'ingresso alla centrale elettrica e che prevederà la realizzazione di un percorso ciclabile di collegamento ai due di cui al presente progetto.

Il progetto

Con il presente progetto si prevede la realizzazione di due tratti cicloturistici a partire dal limite della proprietà Anas - Casa Cantoniera fino all'inizio di Corenno, fiancheggiando la SP72.

I due tratti partiranno quindi dai due nuclei di Dervio e Corenno l'uno verso l'altro, rispettivamente per circa 305 e 255 metri. Il segmento di unione verrà invece realizzato da Anas, con progetto dedicato inserito nel più ampio intervento di realizzazione di svincolo della SS36 che sfocerà sulla SP72 in corrispondenza dell'ingresso alla centrale elettrica

Per quanto avrà le seguenti caratteristiche tecniche e materiche generali del presente progetto, possono così essere sintetizzate:

- Il percorso avrà una larghezza costante di m 2.50 sull'intera estensione, eccettuati i tratti 14 e 16 che avranno una larghezza di m 1.50
- I segmenti a raso saranno costituiti da banchettone costruito sul sedime esistente; saranno realizzati parte nei reliquati stradali, parte acquisendo aree private e arretrando la recinzione esistente - previo accordo con le parti.
- I tratti del percorso a sbalzo saranno realizzati con putrelle in ferro, soletta in c.a. e superiore lamiera collaborante (tipo Hibond) e relativo contrappeso, sostenuto da micropali dell'altezza variabile da 5 a 8 m - così da non gravare sul muro di sostegno della strada. I suddetti micropali saranno realizzati con un'armatura in tubi in ferro del diam. di mm 114 e spess. mm 8.
- per quanto riguarda l'altimetria, la quota del piano di calpestio sarà superiore di 20/25 cm al piano stradale, eccettuato nei punti dove sono presenti degli accessi, che saranno raccordati.
- l'intero manufatto sarà pavimentato con conglomerato bituminoso costituito da primo strato di sottofondo in tout-venant cm 7 e superiore tappeto chiuso colorato con ossidi rossi cm 3 e delimitato con cordoli stradali
- la ringhiera metallica di protezione verso lago - alta m. 1.10 - posizionata nei tratti a sbalzo, sarà realizzata, come da particolare esecutivo, a disegno semplice e tinteggiata con vernice micacea color antracite
- nei tratti a raso verrà mantenuta la protezione esistente - generalmente costituita da muretto in pietrame e calcestruzzo e recinzione metallica, in corrispondenza delle proprietà private;
- lungo tutto il tracciato verrà posizionata una protezione verso la strada, realizzata come da particolare esecutivo allegato

Accanto al costruendo manufatto verrà pavimentata la cunetta stradale in cls, per il convogliamento e lo smaltimento delle acque meteoriche.

Il marciapiede, come prima detto, salvo nei tratti di raccordo agli accessi esistenti, sarà sopralzato rispetto al piano viabile di un'altezza superiore a cm 20, così da poter contenere un autoveicolo che dovesse perdere il controllo; inoltre, il maggior livello del percorso rispetto alla sede viaria permetterà l'installazione verso lago di un parapetto/inferriata anziché di una barriera in pietra, così da mitigare anche visivamente l'impatto paesaggistico dell'opera.

Tutte le cancellate, inferiate e scale saranno rimosse, tenute in custodia e riposizionate a lavori eseguiti, le scale in muratura saranno ricostruite con forma e dimensione simili alle esistenti.

Di seguito una breve descrizione delle lavorazioni da eseguire, specifiche per ogni tratto:

Tratto 01 - lungh. 34.00: segmento a raso, ricavato su reliquato stradale a partire dall'accesso ai mappali 662-396 (fine proprietà Anas Casa Cantoniera);

Tratto 02 - lungh. 92.00: a sbalzo con demolizione del parapetto in pietra esistente, realizzato sopra le proprietà 396-678-786, con posa di parapetto verso lago;

Tratto 03 - lungh. 37.00: a raso, ricavato su sedime esistente in corrispondenza dei mappali 663 e 292; sarà inoltre necessario prevedere un leggero arretramento della recinzione esistente per consentire di garantire il calibro di m. 2.50

Tratto 04 - lungh. 39.00: a sbalzo previa demolizione del parapetto in pietrame e calcestruzzo, realizzato sopra il mappale 300

Tratto 05 - lungh. 30.00: a raso, ricavato su sedime esistente con arretramento dell'accesso al mappale 300 (sopra lo scivolo) e verso il mappale 318

Tratto 06 - lungh. 62.50: a sbalzo, previa demolizione del parapetto in pietrame e calcestruzzo, realizzato sopra i mappali 324 - 366 - 1009 - 1370

Tratto 07 - lungh. 2.00: a raso, ricavato su sedime esistente - mappale 793 - segmento di innesto con il tratto di pista cicloturistica che verrà realizzata da ANAS

Tratto 07 - 11 Anas - lungh 202 metri: tratto che sarà realizzato da ANAS

Tratto 11 - lungh. 91.00: raccordo con il tratto ANAS, realizzato a sbalzo, con partenza in corrispondenza del termine della proprietà ENEL - mappale 1140 - mappale 303 con demolizione del parapetto in pietra esistente - in corrispondenza del termine del mappale 302, inizio allargamento carreggiata a monte, con demolizione della cunetta

Tratto 12 - lungh. 10.50: a raso (mappale 303/1252), ricavato su sedime esistente in corrispondenza della cappelletta esistente, previa demolizione del parapetto in pietrame e calcestruzzo esistente; a monte allargamento sede stradale con leggera rettifica della strada di circa 80 cm - mappale 697 - e spostamento palo illuminazione pubblica

Tratto 13 - lungh. 36.00: a sbalzo (mappale 1252) con demolizione del parapetto in pietrame e calcestruzzo esistente e sostituzione; a monte leggera rettifica della strada di circa 90 cm - mappale 744 - e spostamento palo illuminazione pubblica

Tratto 14 - lungh. 17.00: a raso, ricavato su sedime esistente con demolizione del parapetto in pietrame e calcestruzzo esistente (mappale 1252) larghezza m 1.50 in corrispondenza di accesso carraio e spostamento dello stesso in arretrato; allargamento sede stradale a monte con rettifica della sede di circa 100 cm - con demolizione del muro di sostegno e ricostruzione in arretrato di circa 50 cm - e spostamento palo illuminazione pubblica

Tratto 15 - lungh. 38.50: a sbalzo (mappale 734) - della larghezza di m. 2.50 - con demolizione del parapetto in pietrame e calcestruzzo esistente, a monte allargamento sede stradale a monte con rettifica della sede di circa 100 cm - con demolizione del muro di sostegno e della sovrastante roccia, ricostruzione in arretrato di circa 50 cm - e spostamento palo illuminazione pubblica

Tratto 16 - lungh. 27.00: a raso ricavato su sedime esistente con demolizione del parapetto in pietrame e calcestruzzo esistente (mappale 1103-656-1402) larghezza m 1.50 in corrispondenza degli accessi alle proprietà e spostamento degli stessi in arretrato; allargamento sede stradale a monte con rettifica della sede di circa 80 cm - con demolizione della roccia a filo strada di circa 50 cm e spostamento palo illuminazione pubblica

Tratto 17 - lungh. 18.00: a sbalzo (mappale 30), con demolizione del parapetto in pietrame e calcestruzzo esistente, allargamento sede stradale a monte con rettifica della sede di circa 100 cm e demolizione della pietra filostrada

Tratto 18 - lungh. 11.50: a sbalzo (mappale 38), con demolizione del parapetto in pietrame e calcestruzzo esistente, allargamento sede stradale a monte con rettifica della sede di circa 100 cm.

Benefici del progetto

I benefici ottenibili dalla realizzazione del presente progetto sono molteplici, legati sia ad un miglioramento della fruibilità degli spazi, sia ad una maggior sicurezza per gli utenti della strada.

Allo stato attuale, i pedoni sono obbligati a camminare nella banchina o nella cunetta in terra battuta, con conseguenti enormi disagi e pericoli per tutti (pedoni e veicoli). Il calibro stradale ridotto della strada rende pericoloso il transito anche per i ciclisti, che non hanno uno spazio adeguato per viaggiare in sicurezza.

Creare uno spazio cicloturistico ad hoc consente di ridurre sensibilmente i limiti posti dalla viabilità promiscua, separando la mobilità dolce da quella più rapida, a vantaggio della fruibilità e vivibilità dei luoghi.

Tale manufatto sarà porterà naturalmente beneficio anche agli utenti con limitate capacità motorie, andando ad **eliminare le barriere architettoniche** e permettendo anche a chi è diversamente abile di transitare in piena sicurezza e comodità.

Considerazioni funzionali, estetiche e strutturali

Il manufatto di cui al presente progetto si sviluppa a fianco della strada provinciale già di ridotte dimensioni, in quanto la sede stradale è di poco superiore ai 6 m.

Sotto il profilo architettonico sono state adottate linee costruttive semplici, così da armonizzarsi perfettamente con il contesto ambientale e con gli elementi antropici che insistono nell'ambiente di riferimento.

Dal punto di vista strutturale, si è scelto di utilizzare micropali in c.a. per sostenere il manufatto e non gravare sul muro di sostegno della strada.

Dal punto di vista tecnico è indispensabile, preliminarmente, procedere alla verifica della posizione di tutti i sottoservizi, facendo presente che si prevede di intervenire a minima distanza dalle condotte del gas metano. La linea telefonica e cavi dati dovranno essere abbassati di quota in quanto si trovano sotto il banchettone in c.a. che fa da contrappeso al marciapiede a sbalzo.

Dovrà essere individuata, ed eventualmente adeguata, la condotta dell'acquedotto comunale e dovranno essere riposizionati gli allacci.

Gli sfiati del gas metano, come pure i contatori delle varie utenze, dovranno essere rimossi e adeguatamente ricollocati.

Autorizzazione Paesaggistica

L'area oggetto dell'intervento è soggetta a tutela paesistica in base all'art. 142 1° comma lettera b del D. Lgs 42/2004 e smi "territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, art. 136 – Bellezze individuali e bellezze di insieme.

Si allega al presente progetto Relazione Paesaggistica per richiesta autorizzazione agli Enti competenti.

Nulla osta Provinciale

L'intervento, sviluppandosi lungo il tratto di Strada Provinciale SP72 del Lago di Como, di competenza della Provincia di Lecco, sarà sottoposto al rilascio di nulla-osta da parte dell'Ente stesso – settore viabilità.

Sarà inoltre a cura e spese della ditta Appaltante richiedere ed ottenere nulla-osta da parte dell'Ente proprietario della strada per la regolamentazione del traffico a senso unico alternato

Tempo utile per l'esecuzione dei lavori

Il tempo effettivo per l'esecuzione di queste opere è previsto in 365 giorni naturali, successivi e continui.

Modalità di esecuzione ed ordine cronologico delle fasi di lavoro

I lavori previsti, previo accordo tra l'Impresa Appaltatrice, Committenza e Direzione Lavori, potranno essere realizzati secondo il seguente ordine, previo accantieramento, formazione di ponteggi e opere provvisorie necessarie:

- verifica e abbassamento di tutte le linee dei sottoservizi (gas, acqua, telefono e cavi dati)
- spostamento e nuovo allaccio dei detti sottoservizi alle proprietà;
- spostamento e adeguamento di tutti gli sfiati del gas metano;
- delimitazione delle aree di cantiere e regolazione del traffico stradale a senso unico alternato;
- pulizia di siepi, arbusti e vegetazione spontanea, sia nei terreni che sui paramenti di muro
- palificazioni
- installazione di ponteggi per lavori in sicurezza e smontaggio ad opera ultimata;
- formazione di soletta in cls per basamento marciapiede e relativo contrappeso;
- realizzazione di cordoli e di pavimentazione del marciapiede in conglomerato bituminoso rosso;
- formazione di caditoie e di tubazioni per lo smaltimento delle acque meteoriche
- posa di recinzioni, cancelli e scale precedentemente rimossi;
- formazione di nuove scale e accessi in muratura;
- posa di ringhiera di protezione;
- formazione di cunetta stradale in cls;

Prescrizioni per la sicurezza (D. Lgs 81/2008 e smi)

Le opere previste dal presente progetto sono da eseguirsi parte su aree di proprietà pubblica e parte su aree di proprietà privata e già state dettagliatamente descritte nei paragrafi precedenti.

Per quanto concerne la sicurezza, preliminarmente occorre tener in considerazione che i lavori si svolgono in fregio alla SP72, strada a notevole traffico veicolare. Occorrerà pertanto che l'impresa si impegni ad ottenere autorizzazione preventiva da parte della provincia (elenco sintetico, non esaustivo) per:

- delimitazione del cantiere con restringimento della sede stradale,
- istituzione di senso unico alternato nel tratto interessato dai lavori
- gestione del traffico diurno e notturno con movieri o con impianto semaforico (richiesta in deroga)
- installazione e mantenimento in efficienza della cartellonistica orizzontale e verticale di segnalazione del cantiere, così come previsto dal Codice della Strada;
- etc.

Per tutte le norme si fa comunque riferimento a quanto prescritto dal Nulla Osta rilasciato dalla Provincia di Lecco sopra specificato.

Ciò premesso, i lavori a progetto non presentano particolari rischi oltre ai normali problemi o pericoli derivanti dalle lavorazioni usuali. In ogni caso, prima di iniziare i lavori dovranno essere installati ponteggi di sicurezza per prevenire cadute dall'alto.

Lavorando a lato della strada provinciale, a forte traffico, dovranno essere delimitate le zone di cantiere, restringendo la sede stradale, e installando impianto semaforico che regoli il traffico a senso unico alternato sia diurno che notturno.

Nell'esecuzione delle opere dovranno comunque essere sempre rispettate tutte le norme di del Codice della Strada, di sicurezza ed igiene previste dalle leggi in materia.

Il Piano della Sicurezza terrà conto dei rischi inerenti la presenza nel sottosuolo di sottoservizi quali acqua, fognatura, energia elettrica, linee telefoniche, fibre ottiche, linee gas, etc. Dovranno fatti intervenire, prima dell'inizio dei lavori, il personale che gestisce tali reti per individuare sul posto il punto di incrocio per evitare pericoli di rottura o sprofondamenti.

Durante i lavori nessun operaio o curioso dovrà stazionare nei pressi del raggio di azione delle macchine operatrici e dei mezzi d'opera.

Gli operai, regolarmente assunti ed assicurati, dovranno indossare appositi indumenti antiinfortunistici quali scarpe, guanti, mascherine, casco, etc, ed essere dotati di tutti i DPI (imbragature anticaduta, schermi facciali, occhiali, cuffie antirumore, mascherine per la protezione delle vie respiratorie, caschi, etc.)

Tutte le attrezzature, utensili e macchine operatrici da utilizzare in cantiere dovranno essere dotati di apposita certificazione attestante la loro conformità ed idoneità.

I rischi da evidenziare nel piano della sicurezza sono i seguenti:

- Lavorazione su spazi interessati da transito veicolare
- Pericoli di caduta dall'alto
- Lavorazioni in vicinanza di sottoservizi
- Lavorazioni in vicinanza di macchine operatrici
- Utilizzo di utensili elettrici che possono provocare scariche

Tutte le operazioni di lavoro dovranno essere programmate e concordate con l'Ente proprietario della strada e con i gestori delle reti dei sottoservizi.

Considerazioni generali

Prima dell'esecuzione dei lavori si dovrà procedere a sopralluogo con i responsabili dell'Ente proprietario della strada ed incontri con responsabili rete gas, fognatura, acquedotto, linea elettrica, telefonica, etc., per concordare i tempi e le modalità di intervento ed organizzare lo spostamento e/o la protezione di linee, contatori e sottoservizi.

La sicurezza per gli utenti in genere della strada e le cure all'ambiente dovranno essere garantite dall'Impresa Appaltatrice rispettando le aree che circondano il cantiere e ripristinando i luoghi ad opere eseguite.

Gli eventuali materiali occorrenti cantierati dovranno essere recintati ed accatastati con ordine e cura, al di fuori della sede stradale; quelli di risulta dovranno essere asportati appena rimossi. In nessun caso gli scavi dovranno essere lasciati aperti o incustoditi né nelle ore di pranzo, né in quelle notturne, non lasciando mai in nessun caso il cantiere aperto e incustodito.

Disponibilità delle aree

I lavori si svilupperanno parte su terreno di uso pubblico e per la parte restante interesseranno terreni privati; per il dettaglio delle aree interessate si rimanda allo specifico allegato.

Importo del progetto

L'importo per l'esecuzione dei lavori è pari a € 1.890.000,00 così suddivisi: € 1.822.000,00 per lavori a base d'asta, € 68.000,00 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso.

Le somme a disposizione dell'Ente Appaltante per pagamento IVA sui lavori, spese tecniche varie, validazione progetto, indennizzi per acquisizione aree, etc. è pari a € 610.000,00.

L'importo totale del progetto è di € 2.700.000,00-

Elenco degli elaborati del presente Studio di fattibilità tecnico-economico

Per la redazione del presente progetto per la “Costruzione di marciapiede lungo la SP72 – “Realizzazione di percorso turistico a lago tra Dervio e Corenno Plinio” sono stati predisposti i seguenti allegati:

- 1) Relazione tecnico-illustrativa
- 2) Documentazione fotografica - fotoinserimento
- 3) Inquadramento cartografico
- 4) Elenco prezzi unitari
- 5) Computo metrico estimativo
- 6) Quadro economico di progetto
- 7) Cronoprogramma
- 8) Incidenza della manodopera
- 9) Relazione delle strutture
- 10) Piano particellare d'esproprio
- 11) Capitolato speciale di appalto
- 12) Relazione paesaggistica
- 13) Elaborato grafici:

tav. 01:	inquadramento altimetrico
tav. 02:	planimetria SdF
tav. 03:	planimetria progetto
tav. 04:	planimetria raffronto con fotoinserimento
tav. 05.a:	planimetria con foto
tav. 05.b:	planimetria con foto
tav. 06.a:	pianta progetto 1:200
tav. 06.b:	pianta progetto 1:200
tav. 06.c:	pianta progetto 1:200
tav. 07:	sezioni SdF
tav. 08:	sezioni Progetto
tav. 09:	sezioni raffronto
tav. 10:	particolari costruttivi

Dervio, 16 ottobre 2023



Il Progettista