

IX COMMISSIONE TRASPORTI DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

Audizione informale dei rappresentanti delle Associazioni

21 novembre 2023

L'Associazione "**Rotary Fellowship Cycling to serve**", oggi rappresentata dal Presidente e Legale Rapp.te dott. Enrico Guida e dalla componente avv. Luisa Giua Marassi giusta delega del predetto Presidente, formalmente convocata nanti la IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, espone quanto segue.

CHI SIAMO

Il **Rotary International** è un'organizzazione di service, il cui motto è "Serve above Yourself", che conta solamente in Italia più di 40.000 Soci distribuiti su tutto il territorio nazionale in più di 750 Club.

La **Rotary Fellowship Cycling-to-Serve** è l'associazione che lega i rotariani appassionati, a vario titolo, della bicicletta.

Il **Progetto Zero Vittime** nasce quasi 4 anni fa anche a seguito degli incidenti che nel giro di un mese portarono alla morte di Michele Scarponi e Micky Hayden nella primavera del 2017 ma anche dalla esperienza quotidiana vissuta dai componenti della fellowship sulle strade.

Le numeriche relative alla mortalità per incidenti stradali ci dicono che sono circa 3.200 le vittime di incidenti ogni anno, con circa 240.000 feriti, molti dei quali rimangono invalidi a vita. I costi sociali sono di oltre 16 miliardi di euro.

Con questi dati l'Italia nella graduatoria europea per numero di morti per milione di abitanti si pone "peggio" della media e pari al doppio del Regno Unito.

Da segnalare anche che l'UE aveva dato l'obiettivo di dimezzare il numero di morti sulle strade nel decennio 2010-2020, obiettivo decisamente fallito dall'Italia. Ora vedremo cosa succederà con l'analogo obiettivo per il decennio 2020-2030.

Alla luce di quanto sopra, la prima domanda che ci siamo posti è stata cosa fare?

La risposta è stata:

- Fare quanto in nostro potere come Rotariani per raggiungere "in tempi ragionevoli" l'obiettivo ideale delle Zero Vittime sulla Strada (almeno entro il 2050 come stabilito nella Risoluzione dell'Unione Europea), ovvero migliorare la sicurezza stradale.

Da qui il nome del Progetto che riprende il nome di analoghi progetti dei Paesi Scandinavi e Nord Americani: "Zero vittime sulla strada".

Da dove iniziare è stata la seconda domanda.

Molteplici infatti sono le cause della mancanza di sicurezza sulle nostre strade, alcune di carattere strutturale ed altre legate a fattori umani.

- Qualità delle Infrastrutture
- Condizione delle Strade
- Segnaletica non adeguata
- Mancato aggiornamento del Codice della Strada
- Mancanza di piste ciclabili
- Condizioni psicofisiche del guidatore
- Comportamenti non corretti
- Uso del Cellulare
- Aggressività
- Mancanza di «RISPETTO» reciproco tra gli utenti della strada

Le conseguenze della mancanza di Sicurezza sulle Strade, oltre alla perdita di vite umane, riguardano aspetti legali, economici ma anche e soprattutto psicologici. Non sono rari i casi di genitori arrivati al suicidio a causa della perdita di un figlio.

Come Fellowship Cycling-to-Serve abbiamo quindi deciso di:

- avviare un percorso di sensibilizzazione sul tema della mancanza di Sicurezza Stradale innanzitutto al nostro interno con il coinvolgimento di decine di Rotariani
- fare squadra con le tante Associazioni che a vario titolo sono attive sul tema.

Tra queste in particolare l'A.I.M.A.N.C. (Associazione Italiana Magistrati Avvocati Notai Ciclisti) con la quale abbiamo deciso di organizzare convegni sul tema, coinvolgendo il mondo del diritto e le scuole. Siamo stati a Milano, Firenze, Cagliari, Genova, solo per citarne alcune, e stiamo lavorando affinché si proceda in altre città.

L'avv. Giua Marassi è componente anche di tale Associazione, della quale - giusta delega del Suo Presidente avv. Manlio d'Amico - si fa portavoce, al fine di condividere il presente documento.

Ci siamo posti a fianco all'Associazione fondata da Maurizio Fondriest, Marco Cavorso e Paola Giannotti affinché si moltiplichino i Comuni Italiani dove si pone l'attenzione sulla distanza minima di 1,5 metri per il sorpasso di un ciclista.

Ci siamo fatti promotori di percorsi formativi insieme a ragazzi "under 18" affinché abbiano una:

- maggiore conoscenza delle regole sulle strade
- maggiore rispetto per gli «altri» utenti della strada
- maggiore consapevolezza delle conseguenze dei propri comportamenti

questo sia grazie ad incontri "in aula", sia tramite didattica a distanza o tramite la sponsorizzazione di corsi di guida sicura o corsi sull'utilizzo della bicicletta.

Per industrializzare il processo di coinvolgimento del maggior numero possibile di ragazzi, abbiamo ideato un progetto che ci dà la possibilità di "raggiungere digitalmente" svariate decine di migliaia di ragazzi tramite una piattaforma di didattica integrata in uso presso le scuole con contenuti di carattere educativo denominata "Brickslab", che stiamo mettendo a disposizione del maggior numero di scuole.

Ci rendiamo conto però che procedendo così possono essere necessari decenni prima che le statistiche del nostro Paese si portino sui livelli dei Paesi Scandinavi o del citato Regno Unito.

Da qui il pressing necessario sulle Istituzioni affinché, come per altri diritti fondamentali, si facciano parte attiva affinché si crei un clima di rispetto ed attenzione anche della vita di tutti quanti noi che - come ciclisti, runner o pedoni - percorriamo le strade tutti i giorni.

AUDIZIONE

Siamo stati chiamati ad avanzare le nostre proposte e a manifestare la nostra opinione sul DDL "SICUREZZA STRADALE" DEL MINISTRO DEI TRASPORTI.

In data 18.9.2023, infatti, è stato presentato dal Governo lo **"SCHEMA DI DISEGNO DI LEGGE RECANTE INTERVENTI IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALE E DELEGA PER LA REVISIONE DEL CODICE DELLA STRADA DI CUI AL DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N.285"**.

1. Al riguardo, abbiamo letto e condiviso il documento particolarmente esaustivo presentato dalla FIAB, da Legambiente, dalla Fondazione Michele Scarponi e dalle altre Associazioni firmatarie e abbiamo deciso di farlo nostro.

Per tale ragione il predetto documento, da intendersi qui integralmente richiamato, è da noi approvato e sottoscritto.

In particolare, condividiamo tutte le richieste che riguardano l'incremento e l'incentivazione della mobilità sostenibile; la possibilità di inserire nelle zone residenziali cittadine il limite di velocità di 30 km/h (o più basso) già introdotto da alcune Città e la possibilità di inserire, ove possibile, una corsia per i ciclisti con la semplice tratteggiatura di una striscia continua che delimiti la relativa corsia.

Accanto all'inasprimento delle sanzioni, riteniamo indispensabile l'aumento dei controlli sia con riferimento all'alcool test che riguardo agli autovelox; ma soprattutto riguardo a tutte le principali cause di distrazione (prima fra tutte l'uso del cellulare alla guida), al fine di combattere quelle che sono le principali cause degli incidenti, ovvero l'eccesso di velocità, la distrazione e il mancato rispetto degli attraversamenti pedonali. Non siamo d'accordo con la stretta sull'introduzione delle ZTL.

2. La nostra associazione si occupa, in particolare, di rappresentare gli interessi degli utenti deboli della strada: ciclisti, runner e pedoni.

Il DDL Sicurezza stradale formalmente annuncia di voler tutelare l'utenza cd. vulnerabile, ma poi sembra andare esattamente nella direzione opposta.

Riteniamo invece si debba promuovere e non penalizzare o disincentivare il settore della micromobilità elettrica.

Riteniamo non essenziale l'obbligo di targa; mentre potrebbe essere utile dotarsi facoltativamente di polizza assicurativa; dovrebbe essere ridotto all'essenziale il divieto di uso in aree extraurbane, abolita l'equiparazione a motocicli e ciclomotori e abolito il divieto di sosta così come tutte le altre misure che limitano eccessivamente l'utilizzo di un mezzo di locomozione ecologicamente vantaggioso.

3. Passando alle biciclette il DDL parla di un Piano "salva i ciclisti", ma in realtà l'unico provvedimento che va in questa direzione è il divieto di sorpasso della bicicletta da parte degli altri veicoli a meno di 1,5 metri di distanza laterale, reso però vago e sostanzialmente inapplicabile dalla espressione "ove le condizioni della strada lo consentano".

Per il resto le norme sulla ciclabilità indeboliscono tutti i provvedimenti migliorativi che erano stati introdotti nel Codice nel 2020, con il DL n. 76, e dunque secondo noi vanno aboliti.

In particolare, la corsia ciclabile e il doppio senso ciclabile possono essere realizzati solo se non c'è lo spazio per una pista ciclabile.

E' cancellato l'obbligo per gli automobilisti di dare la precedenza alle bici se la strada è stretta.

La casa avanzata viene sostituita da una "zona di attestamento ciclabile" ammessa solo su carreggiate con un'unica corsia per senso di marcia e solo se c'è una pista o corsia ciclabile.

La strada urbana ciclabile non è più identificabile con la segnaletica orizzontale.

Tutte queste soluzioni vengono sospese, in attesa di un futuribile regolamento di attuazione.

Anche la nuova zona ciclistica sembra voler confinare le biciclette in riserve protette.

Noi osteggiamo decisamente questa impostazione, decisamente opposta alla nostra, che si basa sulla **condivisione rispettosa dello spazio stradale urbano**.

4. Per quanto concerne il rafforzamento dell'educazione stradale nelle scuole, è previsto soltanto il bonus di 2 punti sulla patente per i ragazzi che abbiano frequentato corsi sulla sicurezza stradale.

Trattasi di un provvedimento debole, mentre per mettere in sicurezza i ciclisti, è necessario promuovere fortemente l'uso della bicicletta e ridurre la velocità dei veicoli motorizzati.

Il disegno di legge appare andare nella direzione opposta, con principi e criteri di delega che si fondano sull'idea errata che il problema della sicurezza dei ciclisti sono i comportamenti dei ciclisti stessi e le infrastrutture ciclabili, anziché, il traffico motorizzato.

La soluzione non è aggravare le regole di comportamento per i ciclisti, costringendoli a dotarsi di targa identificativa (mentre il casco obbligatorio è assolutamente opportuno), né limitare l'autonomia dei Comuni nella regolazione della mobilità urbana.

Inoltre, deve essere evitata l'equiparazione tra velocipedi e dispositivi di micro-mobilità elettrica e l'assoggettamento alle medesime regole.

Infine, si considera assolutamente pericoloso e da scongiurare la possibilità di un aumento dei limiti massimi di velocità, quale prima causa di incidentalità mortale.

5. Proposte di modifica al DDL Sicurezza Stradale

Articoli da stralciare dal DDL Sicurezza stradale

Si ritiene necessario eliminare dal disegno di legge le seguenti disposizioni, fortemente restrittive dell'autonomia dei Comuni nell'esercizio delle competenze di regolazione della mobilità urbana, oltre che contrastanti con le finalità di miglioramento della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile.

Art. 6, c. 1, lett. c), capov. 2-bis): Violazioni plurime di ZTL e AP

La disposizione, consentendo ai conducenti di veicoli non autorizzati di entrarvi anche ripetutamente nella stessa giornata 'al costo' di una sola sanzione, riduce in modo irragionevole l'efficacia deterrente della sanzione e favorisce gli accessi non autorizzati a ZTL e aree pedonali.

Art. 6, c. 1, lett. d), n. 1 e n. 2: Uso dei dispositivi di controllo automatico

La disposizione (n. 1) comprime l'autonomia dei Comuni nell'esercizio dei poteri di polizia stradale per l'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico (non solo gli autovelox, ma qualsiasi tipo di telecamera per qualsiasi tipo di infrazione), sottoponendoli ad un regolamento ministeriale, che ne dovrebbe fissare condizioni restrittive di installazione e di uso.

Art. 8 Ciclabilità

La disposizione restringe pesantemente l'infrastrutturazione ciclabile delle città italiane, contrastando ingiustamente la promozione e la messa in sicurezza della circolazione delle biciclette nelle aree urbane.

Si chiede di stralciare l'intero articolo 8 dal disegno di legge in questione e di non modificare le norme attualmente vigenti.

Art. 8, c. 1, lett. b), n. 3, e c. 2 Corsia ciclabile

Rispetto all'attuale norma, viene peggiorata e ristretta la fattispecie:

- ne viene bloccata l'applicazione con effetto immediato, sia togliendo dalla norma primaria tutti gli elementi di segnaletica prima presenti e indispensabili per applicarla in via diretta, sia soprattutto prevedendo l'emanazione futura di un apposito nuovo regolamento ministeriale (che tra l'altro restringerà pesantemente l'autonomia dei Comuni stabilendo condizioni e modalità di progettazione e realizzazione delle corsie ciclabili);

- ne viene in ogni caso limitata l'applicabilità generale, subordinandola all'impossibilità accertata di creare una pista ciclabile, così togliendo la valutazione della soluzione migliore nel caso concreto da parte del progettista;
- viene eliminata la doppia tipologia di corsia ciclabile, a uso esclusivo o a uso promiscuo, che consentiva di adattare questo strumento agli specifici contesti e alle necessità progettuali;
- viene eliminata la possibilità di collocare la corsia ciclabile, in particolari situazioni tipiche delle strade urbane, anche al centro o a sinistra della carreggiata, come avviene in tanti Paesi e città europee.

Art. 8. c. 1. lett. b), n. 3. lett. c), n. 1.2. e lett. h) Doppio senso ciclabile

Rispetto all'attuale norma, viene peggiorata e ristretta la fattispecie, sotto molteplici profili:

- ne viene di fatto bloccata l'applicazione con effetto immediato e fino al futuro aggiornamento del regolamento di esecuzione e attuazione, togliendo dalla norma primaria tutti gli elementi di segnaletica prima presenti e indispensabili per applicarla in via diretta
- ne viene in ogni caso pesantemente ristretta l'applicabilità generale, eliminando la clausola che consentiva espressamente di realizzarla senza limitazioni relative alla larghezza della carreggiata, alla presenza e posizione dei parcheggi laterali e alla massa dei veicoli, come avviene in tanti Paesi e città europee e invece contestato nella relazione tecnica;
- ne viene ulteriormente limitata l'applicabilità generale, subordinandola all'impossibilità accertata di creare una pista ciclabile, così togliendo la valutazione della soluzione migliore nel caso concreto da parte del progettista;
- viene eliminato l'obbligo per i conducenti dei veicoli a motore di dare la precedenza ai ciclisti in caso di incrocio malagevole lungo le strade con doppio senso ciclabile, peggiorando la sicurezza per gli utenti vulnerabili.

Art. 8. c. 1. lett. b), n. 5. e lett. c), n. 1.4. Casa avanzata

Rispetto all'attuale norma, viene peggiorata e ristretta la fattispecie (ridenominata "zona di attestamento ciclabile"), sotto molteplici profili:

- ne viene limitata l'applicabilità alle sole strade con un'unica corsia per senso di marcia, mentre tipicamente è ancora più importante poter realizzarla a protezione dei ciclisti dove ci sono più corsie veicolari;
- ne viene limitata l'applicabilità alle sole strade con la presenza strutturale di una pista o corsia ciclabile, mentre adesso è possibile anche realizzare ad hoc un breve tratto di ciclabile di accesso lungo 5 metri.

Art. 8. c. 1. lett. c), n. 1.3 Corsie bus+bici

Viene eliminata completamente la possibilità di consentire la circolazione delle biciclette sulle corsie preferenziali, come avviene in tanti Paesi e città europee.

Art. 8, c. 1, lett. a), e lett. f), n. 1 Strada urbana ciclabile

Rispetto all'attuale norma, viene peggiorata e ristretta la fattispecie, sotto molteplici profili:

- viene eliminata la possibilità di rendere più visibile e riconoscibile la strada urbana ciclabile anche mediante segnaletica orizzontale (simboli di 30 km/h, auto e bici disegnati sulla sede stradale);

- viene eliminata una delle caratteristiche essenziali di questa tipologia di strade per renderla diversa dalle strade normali, cioè l'obbligo per i conducenti di veicoli a motore di dare la precedenza ai ciclisti, sostituito da un generico e inapplicabile obbligo di prestare attenzione.

Art. 8, c. 1, lett. g) Metro e mezzo

L'obbligo della distanza di sicurezza di un metro e mezzo da mantenere nel sorpasso delle biciclette è completamente reso inefficace e inapplicabile con l'inciso: "ove le condizioni della strada lo consentano".

Art. 15, c. 1 ZTL

La disposizione pregiudica gravemente l'autonomia dei Comuni nella istituzione e regolamentazione delle ZTL e restringe le possibilità applicative di questo strumento, che rappresenta da decenni una leva fondamentale di gestione della mobilità urbana e dello spazio pubblico nelle città.

Si chiede perciò di stralciare l'intero comma 1 dell'articolo 15 dal disegno di legge in questione e di non modificare le norme attualmente vigenti, in quanto l'indebolimento della fattispecie della ZTL, rendendo più difficile limitare e contenere il traffico motorizzato nelle città, avrebbe come effetto di peggiorare la sicurezza stradale nelle aree urbane, in contrasto con l'oggetto stesso del disegno di legge.

Commi da stralciare dall'art. 17 DDL Sicurezza stradale

Si ritiene indispensabile stralciare dal disegno di legge, nella parte di delega al Governo per il nuovo codice della strada (articolo 17), i principi e criteri direttivi sotto indicati relativi alle biciclette e alle infrastrutture ciclabili, nonché ai limiti di velocità.

Art. 17, c. 3, lett. e) "Revisione della disciplina della circolazione dei velocipedi e ridefinizione organica della disciplina dei veicoli, includendo i velocipedi e gli altri dispositivi di micromobilità individuale, (...) individuando sistemi di identificazione dei medesimi veicoli e rendendo obbligatorio l'uso di sistemi di protezione personale"

Art. 17, c. 3, lett. f) "adozione di misure per la tutela dell'utenza debole della strada come definita nel codice, con particolare riguardo ai ciclisti e ai conducenti di velocipedi a propulsione prevalentemente elettrica"

Art. 17, c. 3, lett. o) "attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre (...) linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti

la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote;"

Art. 17, c. 3, lett. q) "miglioramento della fluidità della circolazione, anche mediante la revisione della disciplina relativa ai limiti di velocità"

Norme da modificare o introdurre

Si chiede di modificare o integrare le norme del disegno di legge al fine di recepire le proposte di modifiche al codice della strada che ANCI ha avanzato nel documento inviato al MIT lo scorso aprile. Di seguito si riepilogano le principali.

Si ritiene indispensabile ampliare i presupposti legittimanti per l'installazione di autovelox almeno sulle strade urbane, aggiungendo le esigenze di tutela delle utenze più vulnerabili tra quelle che consentono di ottenere l'autorizzazione prefettizia.

Al decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 1 agosto 2002, n. 168, all'articolo 4, comma 2, al termine del primo periodo sono aggiunte infine le seguenti parole: «, ovvero, nel caso di strade poste all'interno del centro abitato, tenendo conto delle preminenti esigenze, anche preventive, di tutela della vita umana degli utenti vulnerabili della strada in ambito urbano».

Estensione del controllo automatico delle violazioni

Le violazioni in materia di guida distratta al cellulare, mancate precedenza, etc. sono tra le principali cause di incidentalità (ISTAT). A fronte di ciò, l'attuale normativa non consente un impiego della tecnologia per controllare e far rispettare queste regole di comportamento fondamentali per la sicurezza stradale. Si ritiene perciò indispensabile aggiungere ulteriori articoli tra le fattispecie che possono essere rilevate mediante dispositivi automatici e senza obbligo di contestazione immediata

All'articolo 201, comma 1-bis del codice, la lettera g-bis) è sostituita dalla seguente:

«g-bis) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 10, 40, comma 11, 61, 62, 72, 78, 79, 80, 141, 143, commi 11 e 12, 145, 146, 147, commi 2-bis e 3, 148, 149, 158, comma 2, 167, 170, 171, 173, comma 3-bis, 191, comma 4, 193, 213, 214, 216 e 217, nonché delle violazioni in materia di fermata di cui all'articolo 158, comma 1, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento».

Interventi infrastrutturali di moderazione

Sulle strade urbane avvengono il 73% degli incidenti stradali e la velocità eccessiva è la prima causa di mortalità.

A fronte di ciò, l'attuale normativa italiana, a differenza di quella degli Stati europei con tassi di incidentalità ben inferiori, non consente una realizzazione diffusa di interventi infrastrutturali di moderazione in ambito urbano. Si ritiene perciò indispensabile dare una

adeguata copertura legislativa agli interventi di messa in sicurezza e moderazione della velocità sull'infrastruttura stradale in ambito urbano.

Il disegno di legge prevede al riguardo solo una leggera modifica del tutto generica (art. 13, c. 1, lett. b). Si ritiene invece indispensabile una clausola di portata più ampia e direttamente applicativa per i Comuni.

Principio della sicurezza dei comportamenti stradali

Nessuna norma giuridica, controllo delle forze dell'ordine o miglioramento dell'infrastruttura stradale sarà mai sufficiente ad aumentare il livello di sicurezza stradale, se non si accompagna anche ad una più intensa responsabilizzazione individuale di tutti gli utenti della strada tesa al rispetto delle regole di comportamento, secondo canoni di proporzionalità al potenziale lesivo di ciascuno (in armonia con i principi generali dell'UE). Si ritiene importante inserire in tal senso un apposito principio generale informatore dei comportamenti degli utenti stradali.

Infine, si invoca ed auspica l'approvazione delle seguenti modifiche al codice della strada:

Art. 149 cds (Distanza di sicurezza tra veicoli) inserimento di un nuovo comma 2-bis, del seguente tenore:

“Durante la marcia i veicoli devono mantenere una distanza laterale dai ciclisti di almeno 1,50 metri”. Tale modifica ad oggi non ancora approvata.

Art. 182 cds (Circolazione dei velocipedi)

Sostituzione dell'attuale 1° comma:

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.

Con 1. “I ciclisti possono procedere affiancati in numero non superiore a due”. (1)

La modifica dell'art. 149 cds, con l'introduzione del comma 2-bis, dovrà essere accompagnata dall'introduzione, nella segnaletica allegata al codice della strada, del relativo cartello di pericolo.

Tale cartello è presente in tutti gli stati europei dove da tempo è vigente la norma che impone la distanza di 1,50 metri. Tale segnaletica dovrebbe avere la massima diffusione ed applicazione per fungere anche da informazione e sensibilizzazione, soprattutto in strade di collina e montagna.

(1) Attualmente la norma è formulata in modo confuso e contraddittorio, basti pensare che se uno dei ciclisti è minore di dieci anni procedere affiancati è SEMPRE consentito ANCHE FUORI DAI CENTRI ABITATI. Qual è la ratio? Che vi è più sicurezza per il minore. Quindi se è una

questione di sicurezza perché non estenderla a tutti i ciclisti? Visto che l'“ingombro” è lo stesso?

Notevoli sono le ragioni di sicurezza e di ordine pratico a favore della circolazione “affiancata” dei ciclisti:

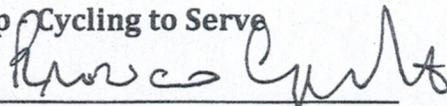
1. una fila di ciclisti “affiancati” dimezza la sua lunghezza e pertanto il sorpasso diventa più semplice e meno pericoloso per gli automobilisti;
2. due ciclisti affiancati sono più visibili;
3. per superare due ciclisti affiancati l'automobilista DEVE rallentare e non può semplicemente “sfiorare” il ciclista singolo, arrecando ancor maggior pericolo;
4. viene da alcuni indicata anche l'esigenza “tecnica” dell'avvicinarsi alla testa dei gruppi dei ciclisti.

Nell'auspicio che le modifiche suggerite vengano accolte e recepite, si ringrazia fin d'ora per l'attenzione riservata alla esponente Associazione, che si rende disponibile a ogni eventuale chiarimento e/o ausilio finalizzato al raggiungimento dell'obiettivo della sicurezza stradale dei ciclisti e degli utenti deboli della strada e al raggiungimento del risultato delle “zero vittime” entro il 2050, secondo le risoluzioni dell'Unione Europea.

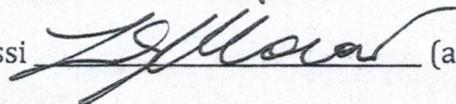
Roma, 21 novembre 2023

Rotary Fellowship Cycling to Serve

Dott. Enrico Guida



Avv. Luisa Giua Marassi



(anche per A.I.M.A.N.C.)