
CONSULTA NAZIONALE SUL-
LA SICUREZZA STRADALE

FEDERAZIONE CICLISTICA
ITALIANA

P R O G E T T O T A N D E M



PROGRAMMA D I A Z I O N I

SEGRETERIA TECNICA DELLA CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE

OTTOBRE 2009

Questo documento è parte integrante del protocollo di intesa siglato tra la Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale e la Federazione Ciclistica Italiana. Il documento traccia le linee di attività del “Progetto tandem” che punta a promuovere misure e azioni per sviluppo della mobilità si bicicletta in quanto modalità di spostamento che favorisce una maggiore fluidità del traffico urbano, che riduce il livello di rischio stradale e di inquinamento atmosferico, che contribuisce a migliorare lo stato di salute dei cittadini.

Il documento è riservato agli operatori del “Progetto tandem”.

Il responsabile della Segreteria Tecnica della
Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale
arch. Maurizio Coppo

1. INTRODUZIONE

Uno studio diffuso dalla Commissione europea, DG Ambiente nel 1999¹, indicava che:

- a) i cittadini dell'Unione europea che utilizzano in modo più o meno sistematico la bicicletta costituiscono circa il 15% del totale, con picchi che superano il 50% in Danimarca e nei Paesi Bassi;
- b) la mobilità su bicicletta impegna circa 1/12 dello spazio stradale utilizzato da un'automobile, non inquina e costituisce un fattore di rischio per la sicurezza stradale 50 volti più basso di quello generato dal traffico automobilistico **ma** nello stesso tempo i ciclisti sono molto più vulnerabili dei conducenti di autovetture e per tale motivo hanno bisogno di spazi di spostamento protetti e di regolamentazioni del traffico ed interventi sulla rete che favoriscano la mobilità in sicurezza in tutte le declinazioni;
- c) contrariamente a quanto si è soliti credere, la bicicletta viene utilizzata sistematicamente anche in climi freddi o piovosi o in aree non pianeggianti, la discriminante del livello di diffusione della ciclomobilità non è determinata tanto dalle condizioni climatiche od orografiche, quanto dalla presenza di un sistema più o meno ampio ed efficace di aree e percorsi protetti;
- d) in quasi tutte le aree urbane, grandi e piccole, è possibile aumentare in misura rilevante la quota degli spostamenti in bicicletta, fino a raggiungere il 30% degli spostamenti;
- e) un aumento della quota di spostamenti in bicicletta determina **forti vantaggi** in termini di:
 - a. di **fluidità del traffico** e rapidità degli spostamenti;
 - b. **riduzione dell'inquinamento**;
 - c. miglioramento della **sicurezza stradale** e riduzione delle vittime;
 - d. **salute dei cittadini** (sia di quelli che utilizzano la bicicletta, sia di quelli che non la utilizzano ma godono del minore inquinamento);
 - e. **riduzione dei costi e delle diseconomie esterne** generate dalla mobilità delle persone.

¹ Commissione europea, DG Ambiente, "Città in bicicletta, pedalando verso l'avvenire", 1999.

Sulla base di queste - e molte altre considerazioni che per brevità vengono omesse - la Commissione europea invitava i Paesi membri e i governi nazionali e locali ad adottare misure atte ad incentivare l'uso della bicicletta e ad "... **osare una ridistribuzione dello spazio e dei mezzi.**"² In sostanza la Commissione proponeva - più di dieci anni orsono - di orientare i modelli di mobilità verso configurazioni più coerenti con le esigenze di salubrità e di sicurezza dei cittadini e di riorganizzare i sistemi viari per favorire una diversa composizione modale, più sensibile alle esigenze degli utenti deboli e della mobilità non motorizzata (piste ciclabili, zone con limite di velocità a 30 km/h, aree riservate esclusivamente alla mobilità ciclopedenale, etc.).

I Paesi e, soprattutto, i governi locali hanno reagito a questo invito in modi diversi. Alcuni hanno sostanzialmente ignorato le proposte della Commissione europea, limitandosi, nel migliore dei casi, a realizzare qualche pista ciclabile concepita per le passeggiate di fine settimana e pochi segmenti non raccordati di piste ciclabili ricavate nel tessuto viario cittadino senza una reale attenzione per le esigenze della ciclomobilità. Altri hanno realizzato veri e propri sistemi ciclabili interconnessi che consentono a gran parte dei cittadini - compresi quelli in età scolare - di effettuare in piena sicurezza gli spostamenti quotidiani in bicicletta.

L'Italia nel suo complesso, nonostante alcune eccellenti eccezioni generalmente riconosciute come buone prassi anche a livello internazionale, rientra tra i Paesi dove le politiche di mobilità nazionali, regionali e locali hanno conseguito risultati minimi sia sul versante dell'allargamento della quota degli spostamenti in bicicletta, sia su quello della messa in sicurezza dei percorsi ciclabili. Più che la analisi dei singoli interventi è il quadro complessivo dei risultati a indurci a tale valutazione. In Italia infatti:

- a) la quota di mobilità in bicicletta è rimasta molto bassa: il 3,8% come numero di spostamenti e l'1,2% in termini di traffico (passeggeri/Km);³
- b) i percorsi ciclabili urbani non costituiscono quasi mai una rete chiusa e protetta che attraversa tutte le parti della città né esistono adeguati sistemi di protezione;
- c) il numero di ciclisti uccisi a causa di incidenti stradali è il più alto tra tutti i Paesi europei (nel 2007 sono stati 350; in Olanda i ciclisti morti a

² Ivi, pag. 39.

³ Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. "Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2007-2008", Cap. IX, pag. 220, Tab. IX.2.2.

causa di incidenti stradali sono stati 150; in Francia 140; nel Regno Unito 130; circa 90 in Belgio e Spagna; poco più di 50 in Danimarca; circa 30 in Belgio e Austria; ancora meno negli altri Paesi).

Il dato sulla mortalità per incidente stradale a carico dei ciclisti italiani appare ancora più grave laddove si consideri che l'Italia, nel suo complesso, ancorché venti larga diffusione del ciclismo nelle sue diverse declinazioni non rientra tra i Paesi con le maggiori quote di spostamenti e traffico (pass/Km) in bicicletta.

I dati più significativi sono però quelli che emergono dal confronto tra le grandi aree urbane europee e non europee. Le città italiane sono caratterizzate da tassi di mortalità che sono sa 2 a 5 volte più elevati di quelli delle maggiori aree urbane della UE15. A titolo esemplificativo notiamo che nel 2007:

- a) Roma, con una popolazione di 2,7 milioni di abitanti, contava 201 morti con un tasso di 7,4 morti per 100.000 abitanti;
- b) Parigi, con una popolazione oltre due volte più ampia (6,5 milioni di abitanti), contava 127 morti, con un tasso di 1,9 morti per 100.000 abitanti);
- c) Londra, con 7,5 milioni di abitanti, contava 220 morti, con un tasso di 2,9 morti per 100.000 abitanti;
- d) e, per cambiare continente, New York, con 8,2 milioni di abitanti contava 270 morti, con un tasso di 3,3 morti per 100.000 abitanti.

E Roma non è la città italiana a più alto rischio: Catania e Messina hanno tassi di mortalità ben superiori a quello romano (fino a 9,5 morti per 100.000 abitanti), Verona, Bologna e Bari hanno livelli di mortalità analoghi a quello romano, Milano, Trieste, Venezia, Napoli, Torino, Firenze e Palermo presentano livelli di mortalità solo leggermente inferiori a quello romano ma più che doppi rispetto a quelli rilevati a Tokio, Hong Kong, Parigi, Vienna, Berlino, etc. In effetti le grandi città italiane sono così pericolose soprattutto perché **non proteggono adeguatamente le componenti di mobilità più tipicamente urbane: i pedoni, i ciclisti, gli anziani, i giovani, i conducenti di ciclomotori e scooter**. Per tutte queste categorie di utenti della strada il nostro Paese fa registrare sempre le quote più elevate di vittime tra i Paesi della UE15. Questo imbarazzante divario di sicurezza urbana si è ampliato negli ultimi anni, quando città come Parigi,

Londra, Helsinki, Dublino, Madrid, Barcellona e molte altre si sono fortemente impegnate ad ampliare gli spazi stradali riservati ai pedoni e ai ciclisti, a regolamentare il traffico tenendo conto delle esigenze di mobilità e di sicurezza degli utenti deboli, a costruire reti integrate e protette di percorsi ciclabili. Oggi, un numero sempre maggiore di città europee punta agli spostamenti su bicicletta come componente strategica della mobilità urbana. New York, Londra e Parigi costituiscono, ciascuna per un aspetto, casi esemplari di questa nuova politica di mobilità.

Il fatto che in Italia – salvo rare eccezioni – non si sia osato realizzare “... *una ridistribuzione dello spazio e dei mezzi.*”, come suggeriva la Commissione europea, ha determinato un forte e crescente ritardo con effetti macroscopici in termini di congestione del traffico, di qualità dell'aria, di sicurezza stradale. Il solo costo economico e sociale del ritardo di sicurezza stradale nei 14 comuni maggiori genera un onere aggiuntivo (e cioè una quota di morti e feriti in più rispetto a quelli che si verificherebbero con gli standard di sicurezza urbana usuali nella UE15) valutabile in 400 morti e 70.000 feriti aggiuntivi ogni anno, con costo sociale – aggiuntivo – di 5.700 milioni di Euro. Ciò significa che **solo nei 14 maggiori comuni italiani⁴ si determinano 1,1 morti in più ogni giorno, 192 feriti in più ogni giorno, un costo sociale aggiuntivo di 15,6 milioni di Euro ogni giorno.**

A livello nazionale il costo sociale del ritardo italiano è certamente molto più elevato ma mancano i dati per una sua quantificazione e il fatto che su questa materia manchino le conoscenze di base per poter valutare le opportunità e individuare le priorità è chiaramente indicativo di quanto il tema della riorganizzazione della mobilità e del sistema infrastrutturale sia sottovalutato.

⁴ Torino, Genova, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Catania, Palermo, Messina.

2. FINALITÀ GENERALI E LINEE DI AZIONE

Il “Progetto tandem” nasce con cinque finalità di base che vengono indicate di seguito.

- I. **Richiamare l'attenzione del Parlamento, del Governo nazionale, dei Governi regionali e delle Amministrazioni locali** sui ritardi di sicurezza stradale del nostro Paese in materia di mobilità ciclopedonale e informare questi stessi soggetti, e il **sistema scolastico**, sui benefici sociali ed economici che in altri Paesi sono stati acquisiti attraverso lo sviluppo strategico della mobilità su bicicletta e su quelli che possono essere raggiunti nel nostro Paese.
- II. **Stimolare lo sviluppo di tutte le componenti della mobilità su bicicletta** (spostamenti quotidiani, nel tempo libero, per turismo e per sport) sia attraverso la sensibilizzazione degli organismi preposti al governo della mobilità e del sistema viario urbano ed extraurbano, sia attraverso la promozione di specifiche linee di azione e tipologie di interventi. Promuovere la realizzazione di **progetti pilota**, sensibilizzando a tale fine gli organismi pubblici che possono favorire, regolamentare e incentivare economicamente la realizzazione di tali progetti.
- III. Contribuire alla definizione di **standard e obiettivi di riferimento** e individuare gli interventi e le azioni più soddisfacenti sia in termini di efficacia nel raggiungere tali obiettivi, sia in termini di efficienza nell'uso delle risorse finanziarie e professionali. Promuovere la conoscenza e la diffusione delle misure sopra indicate, organizzando a tale fine anche una sede di confronto, valutazione e approfondimento e coinvolgendo il mondo della scuola.
- IV. Favorire una **maggiore consapevolezza dei cittadini sui benefici della ciclomobilità** e sulla priorità che gli organismi preposti al governo della mobilità e del sistema infrastrutturale dovrebbero attribuire alla mobilità su bicicletta.
- V. Sensibilizzare il legislatore nazionale e regionale affinché sia definito un **quadro normativo più favorevole all'innovazione dei modelli di mobilità**, alla riorganizzazione degli spazi viari, alla tutela degli utenti deboli e allo sviluppo della mobilità ciclabile.

A tale fine il “Progetto tandem” si articola in quattro linee di attività di seguito sinteticamente descritte.

3. LINEA DI AZIONE 1: LIBRO BIANCO SULLE POTENZIALITÀ DELLA CICLOMOBILITÀ IN ITALIA

Realizzazione di un Libro bianco sulla ciclomobilità in Italia mirato prevalentemente a individuare e valutare il contributo che può essere offerto dalla ciclomobilità sul versante:

- a) della riduzione della congestione del traffico e dell'inquinamento atmosferico;
- b) del miglioramento della sicurezza stradale;
- c) della salute dei cittadini;
- d) della coesione sociale;
- e) della formazione alla mobilità sicura e sostenibile della popolazione in età scolare;
- f) della riduzione dei costi e delle esternalità negative della mobilità.

Il Libro bianco costituisce supporto alle tre linee di azione descritte successivamente e pone particolare attenzione all'analisi dello stato attuale della mobilità in Italia, della riconfigurazione della composizione modale a favore della ciclomobilità (e, più in generale, a favore degli spostamenti non motorizzati) in alcuni Paesi e, in particolare, in alcune aree urbane europee, degli strumenti normativi e delle risorse finanziarie e professionali impiegate per realizzare le nuove configurazioni di mobilità. Dalle analisi sopra indicate il Libro bianco intende desumere elementi per individuare le linee di sviluppo più soddisfacenti per determinare una diffusa riorganizzazione della composizione modale a favore della mobilità in bicicletta nella situazione italiana e per valutare i costi da sostenere e i benefici conseguibili.

In questa direzione il Libro bianco tende ad individuare obiettivi e standard generali, definiti anche in termini quantitativi, sui quali richiamare l'attenzione sia del legislatore, sia dei diversi livelli di governo, sia delle rappresentanze sociali.

Il Libro bianco è costituito da un corpo centrale con un carattere informativo generale rivolto anche ai cittadini e da allegati tecnici rivolti agli operatori del settore, con particolare riferimento a tecnici e decisori con responsabilità dirette in materia di sicurezza stradale e di inquinamento ambientale.

4. LINEA DI AZIONE 2: PER LO SVILUPPO DELLA CICLOMOBILITÀ SISTEMATICA NELLE AREE URBANE

La seconda linea di azione è costituita da iniziative mirate a promuovere una sistematica riconfigurazione della composizione modale degli spostamenti e degli spazi viari mirata a favorire e mettere in sicurezza gli spostamenti ciclopedonali in ogni loro declinazione, ciò che la Commissione europea indicava, nello studio del 1999 come *“ridistribuzione dello spazio e dei mezzi”*. Gli esempi di successo di tale riconfigurazione modale e infrastrutturale mostrano chiaramente come questa strategia sia intimamente collegata ad una decisa qualificazione degli spazi urbani.

Questa linea di azione si articola in diversi filoni di attività.

- a) Organizzazione di seminari e conferenze di confronto con amministratori e manager di grandi e piccole città dove lo sviluppo sistematico della mobilità ciclopedonale è stato applicato con successo.
- b) Costituzione di un tavolo di confronto e valutazione tra manager di Amministrazioni pubbliche con competenze in materia di mobilità, sistema viario, sicurezza stradale, etc. per definire programmi, interventi e strategie tese a innescare un processo di riorganizzazione modale e infrastrutturale della mobilità urbana ed extraurbana che favorisca lo sviluppo sistematico degli spostamenti quotidiani ciclopedonali e l'incremento delle attività in bicicletta per il tempo libero e lo sport. Una misura centrale di questa attività è costituita dalla informazione sulle esigenze di mobilità e infrastrutturali di ciclisti e pedoni, da rappresentare ai gestori della mobilità e dei sistemi stradali.
- c) Realizzazione di iniziative di informazione, sensibilizzazione e addestramento all'uso della bicicletta rivolte ai cittadini in generale. In questo ambito rientrano sia l'informazione per una guida in sicurezza della bicicletta in area urbana, sia la promozione dell'uso turistico e sportivo della bicicletta in funzione promozionale dell'uso per la mobilità quotidiana e sistematica.
- d) Realizzazione di iniziative rivolte a conducenti di autoveicoli, motocicli e ciclomotori per migliorare la loro consapevolezza sulle caratteristiche della ciclomobilità e sulle esigenze dei ciclisti, al fine di ridurre le occasioni di conflitto determinate dai comportamenti di guida.
- e) Promozione di programmi e progetti regionali che incentivino le Amministrazioni locali ad avviare una riconfigurazione complessiva della

composizione modale e del sistema infrastrutturale tale da favorire l'uso sistematico della mobilità cicloppedonale.

- f) Promozione di specifici progetti pilota per la riorganizzazione della mobilità e del sistema stradale e lo sviluppo sistematico della mobilità cicloppedonale. L'obiettivo di tali progetti è quello di evidenziare in concreto la fattibilità di una strategia di sviluppo e valorizzazione della mobilità non motorizzata nelle aree urbane, con particolare riferimento alla ciclomobilità e di disporre in tempi relativamente brevi di valutazioni concrete sui costi da sostenere e sui benefici conseguibili. Ovviamente, la Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale e la Federazione Ciclistica Italiana non possono proporre in assoluta autonomia e indipendenza un programma di Progetti pilota in grado di modificare significativamente i modelli di mobilità e infrastrutturali in atto. In questa azione il "Progetto tandem" deve cercare l'adesione e l'accordo con il livello di governo nazionale e regionale e con le rappresentanze delle Amministrazioni locali che sono il solo soggetto con le competenze, le risorse e le abilità necessarie a definire e attuare progetti pilota con i caratteri sopra delineati.
- g) Monitoraggio delle iniziative mirate a riorganizzare i modelli di mobilità e i sistemi infrastrutturali, valutazione della efficienza e della efficacia di tali iniziative e individuazione degli interventi più soddisfacenti. Tale attività consente da un lato di premiare gli interenti più soddisfacenti offrendo un riconoscimento pubblico all'impegno e ai risultati conseguiti e dall'altro di analizzare le misure e le condizioni che, nei diversi contesti hanno consentito i livelli di efficacia e di efficienza più elevati. In altri termini il monitoraggio degli interventi costituisce la premessa sia per un'azione di informazione/sensibilizzazione, sia per un'azione di affinamento tecnico.
- h) Creazione di intese e accordi con le associazioni e le rappresentanze sociali che possono favorire lo sviluppo della presente linea di azione.

5. LINEA DI AZIONE 3: PERCORSI CICLABILI PER LA MOBILITÀ CASA SCUOLA DEI PIÙ GIOVANI

La terza linea di azione può essere intesa come un caso particolare e specifico della precedente: l'obiettivo, in questo caso, è quello di creare dei percorsi ciclopedonali a massima sicurezza, utilizzabili dalla popolazione in età scolare per spostamenti autonomi casa-scuola.

Questa linea di azione è in pieno sviluppo in diversi Paesi europei e negli USA ed è stata oggetto di una competizione europea nell'ambito della Conferenza dei Ministri competenti in materia di sicurezza stradale di Verona. In questa occasione il nostro Paese ha ben figurato tra i Paesi europei poiché due progetti si sono collocati al primo e al secondo posto e un terzo si è collocato al quinto. Sebbene la competizione di Verona non abbia avuto un seguito, l'esperienza dei percorsi casa scuola per la mobilità autonoma della popolazione scolare non è andata persa: oggi si contano diverse decine di importanti interventi che tuttavia restano isolati, senza una cassa di risonanza e senza una sede di confronto e sviluppo che consenta di individuare quelli più soddisfacenti e di mettere a profitto di tutti l'esperienza di ciascuno.

Il "Progetto tandem" intende riprendere e sviluppare questa linea di azione che oggi si colloca all'interno degli investimenti prioritari di molti Paesi europei e degli USA. La realizzazione di percorsi sicuri casa-scuola e la promozione della mobilità autonoma dei bambini su questi percorsi costituisce un investimento strategico sul futuro dei più giovani. Oltre a migliorare la sicurezza stradale dei bambini infatti uno degli obiettivi principali del progetto è costituito dalla formazione di una maggiore capacità di gestire la propria mobilità e a riconoscere condizioni di rischio che diventa essenziale quando i bambini avranno raggiunto il 14° anno di età e cominceranno ad usare sistematicamente il ciclomotore. Lo scarto assoluto tra essere sempre trasportati dai genitori e gestire una mobilità su un mezzo che per caratteristiche intrinseche presenta un fattore di rischio specifico molto elevato ha effetti drammatici sulla crescita delle vittime stradali tra gli adolescenti (14 - 18 anni). Lo sviluppo di una mobilità autonoma in percorsi ad alto livello di sicurezza viene generalmente riconosciuto come uno degli strumenti più efficaci per abbattere la mortalità stradale giovanile.

Più in generale, lo sviluppo di percorsi di massima sicurezza per gli spostamenti casa-scuola della popolazione in età scolare consente:

- a) di definire progetti a basso costo e sufficientemente semplici da consentire un controllo diretto a tutte le componenti della comunità locale;
- b) di far partecipare alla progettazione e alla attuazione settori e competenze che non sempre lavorano insieme: sistema scolastico, uffici tecnici comunali, polizia locale, associazioni di cittadini, società sportive ciclistiche, etc.
- c) di coinvolgere nella progettazione e realizzazione di interventi a basso costo tutta la comunità locale sia in quanto genitori, sia in quanto adulti coinvolti nella sorveglianza e assistenza della popolazione scolare e giovanile;
- d) di migliorare la sicurezza stradale per i più giovani;
- e) di creare le premesse per una guida più consapevole e sicure nelle fasce di età successive;
- f) di migliorare la salute della popolazione più giovane attraverso l'esercizio fisico (in particolare questo e la lotta all'obesità infantile rappresentano due obiettivi primari del progetto federate USA "Strade sicure per andare a scuola");
- g) di sviluppare più velocemente un corretto rapporto tra giovani e comunità locale;
- h) di offrire ai cittadini la possibilità di misurare direttamente i risultati di una politica di mobilità e sicurezza stradale;
- i) di far crescere la consapevolezza dell'intera comunità sui rischi stradali e ambientali connessi ad un uso distorto e disequilibrato dei mezzi di trasporto.
- j) di promuovere la scelta permanente della bicicletta quale opzione privilegiata negli spostamenti quotidiani, nell'impiego del tempo libero e nello sport

Gli strumenti di attuazione della terza linea di azione non sono radicalmente differenti da quelli indicati per la seconda, a meno di una scala più minuta, alla dimensione delle unità scolastiche e di un **particolare e specifico coinvolgimento del sistema scolastico**, che resta l'autore principale (anche se non l'unico) di questa linea di azione.

6. LINEA DI AZIONE 4: SUPPORTI NORMATIVI E PRO- GRAMMATORI

L'ultima linea di azione riguarda la informazione e sensibilizzazione del legislatore nazionale e regionale al fine di **creare un contesto normativo, programmatico e di risorse finanziarie più favorevole ad una riorganizzazione della mobilità e dei sistemi viari**.

Tale azione si sviluppa in quattro filoni principali:

- a) un'attività di informazione, confronto e sensibilizzazione rivolta direttamente ai legislatori (a quello nazionale e a quelli regionali) e mirata ad evidenziare costi e vantaggi di una strategia di riconfigurazione modale e infrastrutturale delle nostre città;
- b) un'attività di proposta specifica di standard, regolamenti, programmi, schemi normativi;
- c) un'attività di rappresentazione degli interessi di settori economici e sociali in questa materia;
- d) un'attività mirata a riconoscere e rafforzare il ruolo del “Progetto tandem” e dei due soggetti promotori, al fine di acquisire maggiori strumenti e risorse per lo sviluppo dello stesso programma.

Preliminare alle attività sopra indicate è, ovviamente, la realizzazione del Libro bianco (vedi linea di azione 1) che evidenzia le potenzialità, i costi e i benefici della “... ridistribuzione dello spazio e dei mezzi ...” o, più precisamente, di una riorganizzazione degli spazi urbani e della mobilità meno penalizzante nei confronti dei pedoni, dei ciclisti, degli anziani e dei giovani.⁵ Le città, se non interveniamo con decisione e con efficacia, rischiano di diventare un ambiente sempre più ostile alle componenti più deboli della nostra società, rischiano di essere percepite come uno spazio avverso. Il del “Progetto tandem” è uno dei possibili strumenti per invertire una tendenza in atto e recuperare un ritardo crescente che separa le nostre città da quelle di molto altri Paesi europei.

⁵ Ovviamente iniziative e azioni del “Progetto Tandem” potranno essere avviati prima della conclusione del Libro Bianco, fermo restando che le misure più sistematiche e complessive richiedono un livello di analisi e valutazioni allo stato non disponibile.