

STUDIO DI SUPPORTO ALLA PREDISPOSIZIONE DEL NUOVO PROGRAMMA EUROPEO PER LA SICUREZZA STRADALE 2011-2020

CLIENTE: *Commissione Europea, Direzione Generale Trasporti e Energia*

ANNO: 2009

DESCRIZIONE DELLE ATTIVITÀ:

Lo studio è stato commissionato dalla Commissione Europea nell'ambito della preparazione del nuovo Programma d'Azione Europeo per la Sicurezza Stradale 2011-2020.

La ricerca aveva un doppio obiettivo:

1. effettuare una valutazione ex-post delle azioni contenute nell'attuale Programma d'Azione per la Sicurezza stradale 2001-2010 (Road Safety Action Plan, RSAP);
2. preparare una valutazione (impact assessment) dell'impatto atteso del nuovo Programma 2011-2020 (European Road Safety Action Programme, ERSAP).

Il progetto è stato condotto da Transport & Mobility Leuven (TML), coordinatore e responsabile dello svolgimento dell'impact assessment (la Parte 2 dello studio) e da TRT, responsabile della Parte 1 riguardante la valutazione ex-post del RSAP attuale.

Obiettivi dello studio

La valutazione dell'efficacia delle 62 misure contenute nell'RSAP è stata effettuata considerando il target europeo di riduzione del 50% dei morti per incidenti stradali entro il 2010, rispetto al valore del 2000. Le 62 misure coprono i tre principali ambiti con cui le politiche della sicurezza stradale si debbono misurare: il comportamento degli utenti del trasporto stradale, la sicurezza dei veicoli e l'infrastruttura.

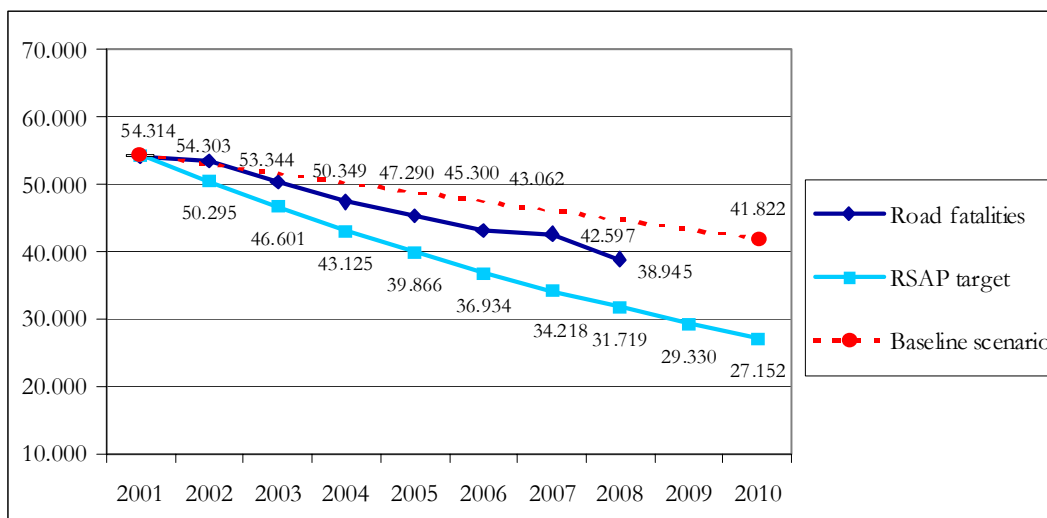
Lo studio ha indagato lo stato di avanzamento e l'impatto delle misure dell'RSAP nei 27 Paesi dell'Unione Europea (EU27), valutando in particolare:

- **efficacia:** quali effetti, in termini di sicurezza stradale, sono stati ottenuti?
- **efficienza:** in che modo gli input sono stati trasformati in risultati? I benefici ottenuti (o attesi) superano i costi?
- **coerenza:** le misure sono coerenti tra loro e con gli obiettivi?
- **sostenibilità:** le misure implementate avranno un effetto duraturo nel lungo periodo?

Sviluppo dello studio

La ricerca è stata sviluppata seguendo le seguenti attività:

- analisi della letteratura e dei dati esistenti;
- consultazione degli stakeholder rilevanti, coinvolgendo associazioni europee e autorità nazionali che operano nell'ambito della sicurezza stradale;
- valutazione ex-post delle misure a livello individuale ed aggregato;
- esame dell'impatto sulla sicurezza stradale e identificazione delle priorità da affrontare nel prossimo Programma.



Trend temporale del numero di morti per incidente stradale nei 27 Paesi dell'Unione Europea

Dato che le misure contenute nell'RSAP sono molto eterogenee, non solo per quanto riguarda la loro natura, ma anche per quanto riguarda il loro livello di avanzamento, ogni misura è stata valutata in relazione alle sue specifiche caratteristiche, in modo da assicurare il miglior approccio possibile. Non sempre è stato possibile effettuare un'analisi quantitativa; in alcuni casi è stato adottato un approccio più qualitativo.

Risultati

La valutazione ex-post ha portato ad una sintetica classificazione delle misure nelle quattro classi seguenti:

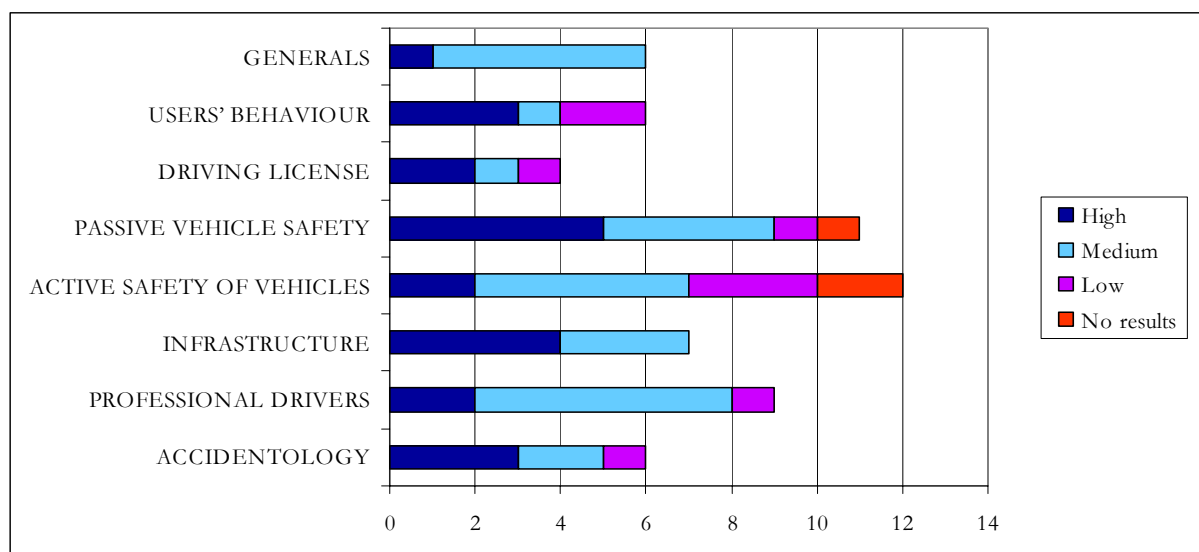
- *no result*, quando la misura non ha contribuito (o ha contribuito negativamente) al miglioramento della sicurezza stradale e alla riduzione delle morti per incidente;
- *low result*, quando la misura ha contribuito solo in piccola parte alla riduzione delle morti per incidenti o al miglioramento della sicurezza stradale;
- *medium result*, quando la misura ha contribuito al miglioramento della sicurezza stradale e alla riduzione delle morti per incidente;

- *high result*, quando la misura ha fortemente contribuito al miglioramento della sicurezza stradale e alla riduzione delle morti per incidente.

L'analisi conclude che, in generale, l'RSAP ha avuto un impatto positivo in termini di sicurezza sulle strade. È possibile stimare che circa 20.000 morti sono state evitate grazie all'attuazione delle misure, corrispondenti ad un beneficio per la società pari a 31,2 miliardi di euro.

Tuttavia, dai dati sembra emergere che l'obiettivo del 2010 di ridurre della metà le morti per incidente non sarà raggiunto. Infatti, anche se il numero di morti si è costantemente ridotto dal 2001, fino a raggiungere un totale di 38.900 morti nel 2008, la riduzione media nella UE27 è stata solo del 28%, ben lontano dal 42% che sarebbe stato necessario raggiungere nel 2008 per restare in linea con il target.

È stato calcolato che la differenza tra il numero effettivo delle morti per incidente e l'obiettivo dell'RSAP è pari a circa 7.200, che corrisponde ad una perdita sociale di 11 miliardi di euro.



Valutazione ex-post delle misure dell'RSAP: classificazione delle misure (numerosità) per livello di impatto