

**Aldo Pavan
Adriana Di Liberto**

IL MONDO CHE CAMBIA

FrancoAngeli

OPEN  ACCESS



Il presente volume è pubblicato in open access, ossia il file dell'intero lavoro è liberamente scaricabile dalla piattaforma **FrancoAngeli Open Access** (<http://bit.ly/francoangeli-oa>).

FrancoAngeli Open Access è la piattaforma per pubblicare articoli e monografie, rispettando gli standard etici e qualitativi e la messa a disposizione dei contenuti ad accesso aperto. Oltre a garantire il deposito nei maggiori archivi e repository internazionali OA, la sua integrazione con tutto il ricco catalogo di riviste e collane FrancoAngeli massimizza la visibilità, favorisce facilità di ricerca per l'utente e possibilità di impatto per l'autore.

Per saperne di più:

http://www.francoangeli.it/come_publicare/publicare_19.asp

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio "Informatemi" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Aldo Pavan
Adriana Di Liberto

IL MONDO CHE CAMBIA

FrancoAngeli
OPEN  ACCESS

Publicazione del Dipartimento di scienze economiche e aziendali dell'Università degli Studi di Cagliari.

Il Comitato scientifico è presieduto dal direttore del dipartimento Aldo Pavan, ed è composto da Rinaldo Brau, Francesca Cabiddu, Riccardo De Lisa, Chiara Di Guardo, Adriana Di Liberto, Paolo Mattana, Emanuela Marrocu, Carla Massidda, Andrea Melis, Marco Micocci, Francesco Mola, Raffaele Paci e Stefano Usai.

Il Comitato editoriale è composto da Adriana Di Liberto, Fabrizio Crespi e Simone Sbaraglia.

Copyright © 2019 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

Publicato con licenza *Creative Commons Attribuzione-Non Commerciale-Non opere derivate 4.0 Internazionale* (CC-BY-NC-ND 4.0)

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.it>

INDICE

Introduzione pag. 9

BANCA E FINANZA

- 1. Modelli di Machine Learning per la previsione dei trend azionari**, di *Giacomo Camba* » 13
- 2. L’offerta di servizi non finanziari nel settore del wealth management italiano: a che punto siamo?**, di *Fabrizio Crespi* » 21
- 3. Etica e banking: un sodalizio vincente? L’esempio di banca popolare etica**, di *Cinzia Maciocco* » 30
- 4. Alcune considerazioni sulle Implicazioni Comportamentali della Finanza d’impatto**, di *Luca Piras* » 37
- 5. A Review of Static Optimization Techniques for Optimal Asset-Liability Management**, by *Simone Sbaraglia* » 50

ECONOMIA APPLICATA

- 6. Abuso di alcol, incidenti stradali e ricoveri ospedalieri alcol-correlati. Un’analisi esplorativa su dieci anni di politiche di intervento in Italia**, di *Silvia Balia, Rinaldo Brau e Marco Nieddu* » 65
- 7. Ciclo economico e interventi normativi nel meccanismo di selezione dei guidatori in Italia**, di *Silvia Balia, Rinaldo Brau e Marco Nieddu* » 79
- 8. La valutazione dell’efficacia dei contributi De Minimis alle imprese: un approccio basato sul Regression Discon-**

tinuity Design , di <i>Adriana Di Liberto, Margherita Meloni e Alessandra Mura</i>	pag. 90
9. La transizione dell'Albania verso un'economia di mercato , di <i>Gabriella Serra</i>	» 100

ECONOMIA DEL SETTORE PUBBLICO

10. Change Management in the Public Sector: A Comparative Case Analysis , by <i>Alberto Asquer</i>	» 111
11. Le competenze manageriali dei Dirigenti Scolastici Italiani , di <i>Adriana Di Liberto, Fabiano Schivardi, Marco Sideri e Giovanni Sulis</i>	» 120

ECONOMIA DEL TURISMO

12. Sostenibilità e competitività delle destinazioni turistiche: la visione degli operatori turistici di Villasimius , di <i>Marcello Atzeni, Antonio Cocco and Stefano Usai</i>	» 133
13. A Kaya decomposition analysis of tourism-related CO₂ emissions in Italy , by <i>Giovanni Bella and Carla Massidda</i>	» 143
14. Misurare l'impatto di un evento culturale: analisi del fenomeno Monumenti Aperti , di <i>Michela Cordeddu e Stefano Usai</i>	» 152
15. Il recente sviluppo turistico in Albania , di <i>Gabriella Serra</i>	» 162

GESTIONE E MISURE D'IMPRESA

16. Mapping Research on Corporate Social Responsibility and Innovation , by <i>Manuel Castriotta, Maria Chiara Di Guardo and Elona Marku</i>	» 175
17. A review of Interorganizational Cost Management , di <i>Silvia Macchia</i>	» 186
18. Meccanismi di prevenzione e tempestiva emersione della crisi d'impresa. Il ruolo degli assetti ex articolo 2086 c.c. , di <i>Silvia Marci</i>	» 198

- 19. Mutualità ed economicità delle imprese cooperative. Prime evidenze empiriche nel settore agricolo sardo**, di *Laura Mulas e Silvia Macchia* pag. 210
- 20. Il dualismo tra tempo fisico ed economico nell'identificazione dei fini del bilancio: dal dibattito dottrinario all'evidenza empirica delle imprese italiane**, di *Alessandro Mura e Gianluigi Roberto* » 222

STATISTICA E ANALISI QUANTITATIVA

- 21. Approcci basati sulla distanza per lo studio dei dati di preferenza: una breve rassegna**, di *Alessio Baldassarre* » 235
- 22. Four community detection algorithms for direct and indirect graphs**, by *Giulia Contu, Luca Frigau and Maurizio Romano* » 250
- 23. A statistical model of developers reputation in peer review discussion using affects analysis**, by *Marco Ortu, Giuseppe Destefanis, Daniel Graziotin, Roberto Tonelli and Michele Marchesi* » 263
- 24. Valutazione della web usability attraverso l'eye tracking: il caso studio del portale dell'Università di Cagliari**, di *Gianpaolo Zammarchi, Francesco Mola, Giulia Contu e Luca Frigau* » 278

STORIA ECONOMICA

- 25. Evoluzione dei sistemi di controllo del Monte di Pietà di Ferrara nel XVII secolo**, di *Greta Cestari* » 293
- 26. Una riforma zoppa in Sardegna: l'Editto delle chiudende**, di *Cecilia Ferrai* » 324

7. CICLO ECONOMICO E INTERVENTI NORMATIVI NEL MECCANISMO DI SELEZIONE DEI GUIDATORI IN ITALIA

di *Silvia Balia, Rinaldo Brau e Marco Nieddu**

Abstract

Economic downturns, policy interventions and the selection of young drivers in Italy

Lowering the number of injuries and deaths due to traffic accidents represents a priority in both developed and developing countries. While most national governments implemented policies oriented at discouraging risky behaviors in the population of existing drivers, little emphasis has been posed on how individuals select into the pool of drivers. This analysis focuses precisely on the selection mechanism behind the decision to start driving – that is, to earn a driving permit – and, specifically, on the role of economic downturns and policy interventions targeting new drivers. We study the case of Italy during the years 2011-2013, a period characterized by a deep decline in employment opportunities and household spending. Furthermore, in 2011 a reform deeply modified the written driving test and imposed a *power-ban* on new drivers, who are no longer allowed to drive high- and middle-power cars during the first year of their license. We find a substantial decrease in the number of licenses issued, whose number dropped by 20% between 2011 and 2014. This drop is more pronounced in areas with a higher population, with limited heterogeneity arising when looking at the regions which were hit the most by the crisis. Our findings have important policy implication, as they shed light on the mechanisms through which young people – who represent the group of road users exhibiting the highest mortality rate – select into the pool of drivers.

Keywords: Driving license, Traffic accidents, Composition effect, Economic cycle.

Gli interventi di politica pubblica orientati alla riduzione del numero degli incidenti automobilistici – una priorità assoluta sia nei paesi sviluppati che in quelli in

* *Corresponding author.* Marco Nieddu (mgrieddu@unica.it), Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali & CRENoS – Università di Cagliari viale S. Ignazio, 17 – 09123 Cagliari.

via di sviluppo – si sono prevalentemente concentrati su come scoraggiare e penalizzare i comportamenti rischiosi dell’universo dei guidatori esistenti. Al contrario, l’evidenza empirica sull’efficacia di politiche che regolino i meccanismi di selezione dei giovani nell’insieme dei guidatori è limitata. Questo studio si concentra sui fattori economici alla base della decisione dei giovani di conseguire la patente di guida e, di conseguenza, di entrare a far parte della popolazione dei guidatori. L’analisi riguarda il caso italiano negli anni della crisi economica del 2011-2013, un periodo caratterizzato da una forte contrazione dell’occupazione e dei consumi delle famiglie. Negli stessi anni – dal 2011 – un’importante riforma del codice della strada ha introdotto limiti alla potenza specifica dei veicoli utilizzabili dai neopatentati e modificato la struttura dell’esame teorico per il conseguimento della patente. I risultati mostrano una sostanziale diminuzione del numero delle patenti emesse nello stesso periodo (-20%). Questa riduzione - più pronunciata nelle aree dove il trasporto privato è più facilmente sostituibile con mezzi di trasporto alternativi – sembra essere determinata in larga parte dagli interventi normativi. Questi risultati hanno importanti implicazioni di politica pubblica, in quanto fanno luce sull’importanza dei meccanismi di selezione nella popolazione dei guidatori: in questo caso dei giovani, la categoria di conducenti con il più alto tasso di incidentalità.

Parole-chiave: patenti di guida, incidenti stradali, effetto di composizione degli incidenti, crisi economica.

1. Introduzione

Gli incidenti stradali impongono un costo sociale ed economico quantificabile, per la maggioranza dei paesi, nel 3% del prodotto interno lordo (World Health Organization, 2018). La riduzione del numero di vittime di incidenti stradali – a livello mondiale circa 1,35 milioni ogni anno – e in generale dell’incidentalità stradale rappresenta quindi una assoluta priorità di politica pubblica. Nonostante la grande maggioranza dei paesi abbia messo in atto un’ampia varietà di interventi pubblici in questa direzione, l’obiettivo della riduzione entro il 2020 del 50% del totale dei morti a causa di incidenti stradali, indicato dalla *World Health Organization* (WHO), sembra di difficile realizzazione. La grande maggioranza delle politiche identificate come *best practice* riguarda la lotta ai principali fattori di rischio: l’eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza, il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza, dei caschi per i motociclisti e dei sistemi di ritenuta per i bambini. Si tratta, quindi, di interventi che mirano a prevenire o limitare comportamenti potenzialmente pericolosi dei conducenti o dei passeggeri, o l’incidenza degli incidenti stradali più gravi. Poca enfasi è stata invece posta sul controllo dei meccanismi di selezione della popolazione dei guidatori,

ossia sulle norme che regolano *chi* guida e, di conseguenza, possa potenzialmente causare un incidente stradale.

Questo contributo si concentra sulle forze economiche che influenzano la selezione degli individui – soprattutto dei giovani – nella popolazione dei guidatori. L’analisi descrittiva, condotta a partire dai dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che includono sia gli esiti degli esami per il conseguimento della patente di guida che l’universo delle patenti in corso di validità al 2017, mostra come in Italia sia avvenuto un netto calo (-20%) nel numero delle patenti emesse a partire dal 2011. Comprendere le dinamiche economiche alla base di questo declino è particolarmente interessante perché permette di fare luce sui meccanismi che determinano la composizione dell’insieme dei guidatori e, di conseguenza, come possa cambiargli il profilo di rischio. La composizione della popolazione dei guidatori rappresenta infatti una dimensione finora poco esplorata dalla letteratura economica che si è occupata degli incidenti stradali e dell’efficacia degli interventi pubblici introdotti per combatterli. L’esistenza di un *effetto di composizione* nell’incidentalità stradale è stata evidenziata, tra gli altri, da Bertoli *et al.* (2018), che mostrano come la crisi economica del 2008 in Spagna abbia portato a una riduzione dell’incidentalità anche in conseguenza di una minore propensione alla guida degli individui più giovani, che notoriamente presentano profili di rischio più alti e che al tempo stesso sono stati maggiormente colpiti dalla crisi. Un risultato simile emerge dagli studi di Cotti e Tefft (2011) e Mahreshri e Winston (2016) per il caso degli Stati Uniti.

I cicli economici giocano un ruolo chiave nell’influenzare la composizione dell’insieme dei guidatori, in quanto possono determinare sia un minore utilizzo dei veicoli da parte dei conducenti esistenti – coloro che sono titolari di patente di guida – che una minore propensione al conseguimento della patente dei giovani. Il conseguimento della patente di guida rappresenta infatti per le famiglie un “bene” di consumo e investimento. Nello specifico, la patente costituisce un bene di consumo durevole che da un lato è una fonte diretta di utilità del consumatore (la “gioia” di cominciare a guidare per conto proprio, in particolare durante il tempo libero), dall’altro rappresenta indubbiamente un investimento (l’utilizzo dell’auto per rendere più agevole e produttivo l’espletamento di un’attività lavorativa). La letteratura economica si è da tempo interessata alle relazioni che intercorrono tra le grandi crisi economiche e le decisioni di spesa delle famiglie (ad esempio, De Nardi *et al.*, 2012). Questi studi hanno evidenziato come, in periodi in cui il tasso di disoccupazione sale ed il reddito disponibile si riduce, le famiglie tendano a ridurre in maniera particolarmente sensibile il consumo di beni durevoli e gli investimenti di lungo periodo (tra gli altri Berger e Vavra, 2014; 2015).

L'effetto sui consumi risulta inoltre particolarmente forte nel caso di individui giovani (Attanasio e Weber, 2010). Gli effetti attesi di un periodo di recessione sulla domanda di patenti sono di tipo negativo, ma la loro composizione relativa non risulta immediatamente identificabile. Da un lato si comprime il vincolo di bilancio delle famiglie, che vedono ridotte le possibilità di spesa. Dall'altro, la crisi agisce direttamente sul mercato del lavoro rendendolo più debole e frammentato. Si riduce quindi l'utilità marginale associata al conseguire la patente, considerando quest'ultima come bene complementare allo svolgimento di un'attività lavorativa: in situazioni di precarietà lavorativa e basso reddito, la spesa si sposta su mezzi di trasporto alternativi.

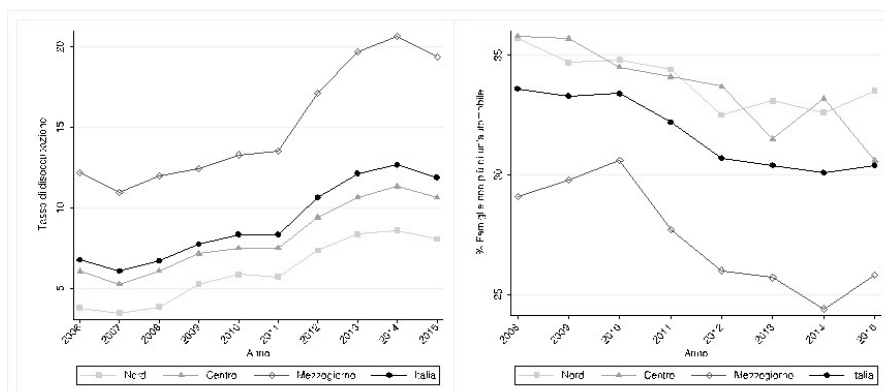
La riduzione del numero delle patenti emesse in Italia a partire dal 2011, considerata in questo contributo, può quindi essere interpretata alla luce della crisi economica del 2011-2013. Questo periodo è infatti segnato da una forte contrazione dell'occupazione e del reddito nazionale. Tuttavia, l'analisi dei dati evidenzia anche come la minore propensione dei giovani al conseguimento della patente possa essere stata determinata, almeno in parte, dall'introduzione a partire da gennaio 2011 di nuove norme del codice della strada. Un'importante riforma ha infatti definito un limite sulla potenza specifica dei veicoli che possono essere guidati dai titolari della patente B durante il primo anno dal rilascio. Questo vincolo riduce l'utilità marginale derivante dall'ottenimento della patente – per coloro che non hanno già a disposizione un veicolo conforme alla normativa – in quanto ritarda le possibilità di consumo. Inoltre, nello stesso anno è stata modificata la struttura dell'esame teorico per il conseguimento della patente B, con un aumento del numero delle domande. Anche questo intervento legislativo può tradursi in un minor numero di patenti di guida emesse. Gli effetti sulla composizione dei guidatori, in altre parole, passano per una riduzione del totale dei neopatentati. Cambiano le scelte di trasporto degli individui al margine tra la guida di un'automobile privata e i mezzi di trasporto alternativi. Questi individui, almeno nel breve periodo, non entrano a far parte dell'insieme dei guidatori. Questa dinamica può avere importanti conseguenze sull'incidentalità stradale, perché i neopatentati sono coloro che hanno maggiore propensione a mettere in atto comportamenti rischiosi e, di conseguenza, presentano un profilo di rischio più alto. Ricordiamo infatti che il tasso di incidentalità tra guidatori tra i 18 e i 20 anni in Italia, al momento dell'introduzione della riforma, è quasi il doppio di quello tra i guidatori tra i 30 e i 44 anni¹.

¹ I numeri si basano sui dati ISTAT dell'Indagine sugli Incidenti Stradali con Lesioni a Persone (anno 2011).

2. Il contesto italiano e i dati

Il periodo di recessione affrontato dall'economia italiana a partire dal 2011, anno che segna l'inizio della seconda fase della crisi del debito sovrano, è stato particolarmente severo. Il prodotto interno lordo, come evidenziato dai dati ISTAT, ha registrato variazioni negative nel 2012 (-2,4%) e 2013 (-1,9%) che, alla fine del periodo di recessione, hanno riportato il livello dell'attività economica ai livelli precedenti al 2000. Tutti i principali indicatori macroeconomici – l'attività industriale, la domanda interna, i consumi delle famiglie – hanno mostrato una significativa contrazione (ISTAT, 2014). Anche il mercato del lavoro ed i consumi delle famiglie hanno risentito fortemente della crisi, come mostrato dalla Figura 1. Negli anni successivi al 2011, infatti, si osserva un consistente incremento del tasso disoccupazione, ed una riduzione della spesa delle famiglie per consumi durevoli quali, ad esempio, le automobili.

Fig. 1



Fonte: nostre elaborazioni sui dati ISTAT

Nel complesso, la Figura 1 indica il triennio 2011-2013 come il periodo in cui gli effetti della crisi economica si sono manifestati con maggiore intensità. Inoltre, nonostante il peggioramento degli indicatori macroeconomici sia comune a tutte le aree territoriali, il Mezzogiorno rappresenta la macroregione Italiana dove gli effetti della crisi sono più evidenti. L'analisi sulle dinamiche del numero delle patenti di guida e sul ruolo della recessione in Italia, presentata nella sezione seguente, si concentra quindi su questo triennio.

In questo contesto si inserisce anche un'importante riforma del codice della strada. In particolare, la legge n. 160 del 29 luglio 2010, entrata in vigore a partire da gennaio 2011, introduce un limite sulla potenza specifica dei veicoli che possono essere guidati dai titolari della patente B durante il primo anno dal rilascio. Questo limite, definito sul rapporto potenza/peso del veicolo e fissato a 70kw, riduce fortemente il numero e la tipologia delle vetture che i neopatentati possono utilizzare nel primo anno dal conseguimento della patente di guida. Sempre a partire da gennaio 2011 viene inoltre introdotto il nuovo formato dell'esame teorico per il conseguimento della patente di guida A e B. Il numero delle domande aumenta (da 30 a 40), così come il numero degli argomenti la cui conoscenza è verificata ad ogni esame (da 10 a 25).

Lo studio dell'andamento del numero di patenti emesse è possibile grazie alle statistiche pubblicate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), che rilascia annualmente le elaborazioni riguardanti l'attività svolta dagli Uffici Periferici del Dipartimento per i Trasporti Terrestri. I dati, disponibili a livello regionale, includono il numero totale delle prove d'esame per le diverse tipologie di patente (AM, A, B, C, D ed E) ed il loro esito (idonei e respinti) alla prova teorica e a quella pratica. L'analisi si concentra sul totale delle patenti di tipo B conseguite nel periodo 2006-2015. La variabile di interesse è il totale dei candidati riconosciuti idonei alla prova di guida per la patente B in ogni anno, corrispondente al numero delle patenti emesse nello stesso anno. Al dataset relativo alle prove d'esame è affiancato quello relativo all'universo delle patenti di guida dei veicoli stradali in corso di validità al 2017, anch'esso rilasciato dal MIT e costruito a partire dagli archivi amministrativi della Motorizzazione Civile. Esso contiene l'elenco delle patenti di guida che risultano attive alla data del 26/05/2017 e riporta, per ognuna di esse, le date di conseguimento e scadenza, il comune di residenza e la data di nascita del titolare. I dati a disposizione offrono quindi una fotografia della popolazione dei conducenti al 2017, ed includono preziose informazioni che permettono di determinare quando ogni conducente ha conseguito la patente di guida².

La Tabella 1 mostra alcune statistiche descrittive ottenute a partire dalle informazioni rilasciate dal Ministero. Le statistiche si riferiscono ai quasi 6 milioni di patenti emesse nel decennio 2007-2016, ed evidenziano una forte omogeneità di genere in tutte le aree geografiche considerate, ed una quota di conducenti nati all'estero più marcata nel Nord e nel Centro Italia. In

² È importante notare che l'informazione sulla data di primo conseguimento della patente si sovrappone in alcuni casi alla data dell'ultimo rinnovo. Inoltre, il dataset include solo i conducenti in possesso di una patente al 2017, e non include le patenti ritirate o non rinnovate.

media, l'età di conseguimento della patente nel periodo considerato è di poco superiore ai 21 anni, con due terzi delle patenti conseguite entro i 20 anni. È opportuno notare come il dato sul numero delle patenti rilasciate ad individui di età superiore ai 20 anni (25% dell'intero campione) sia trainato in larga parte dagli stranieri, che rappresentano il 47% del totale. La percentuale di conducenti che ha conseguito la patente dopo i 20 anni scende infatti al 15% se si considerano esclusivamente i nati in Italia. Questa differenza può essere spiegata da una minore propensione alla guida nei paesi di origine degli immigrati, o dalle procedure per il riconoscimento di patenti emesse in paesi al di fuori dell'Unione Europea.

Tab. 1 – Statistiche descrittive sulle patenti di guida in Italia (2006-2015), per ripartizione geografica

	Italia		Nord		Centro		Mezzogiorno	
	Media	Dev. Std.	Media	Dev. Std.	Media	Dev. Std.	Media	Dev. Std.
Donna	0,50	0,50	0,50	0,50	0,51	0,50	0,50	0,50
Nascita all'estero	0,16	0,37	0,21	0,41	0,20	0,40	0,07	0,25
Età al conseguimento	21,18	5,94	21,45	6,29	21,50	6,37	20,66	5,17
Patente conseguita a 18 anni	0,30	0,46	0,29	0,45	0,29	0,46	0,32	0,47
Patente conseguita a 19 anni	0,35	0,48	0,35	0,48	0,35	0,48	0,34	0,47
Patente conseguita a 20 anni	0,10	0,30	0,10	0,30	0,10	0,30	0,11	0,31
Patente conseguita a 21 anni o più	0,25	0,43	0,26	0,44	0,26	0,44	0,23	0,42
Osservazioni	5.746.580		2.468.425		1.231.324		2.046.831	

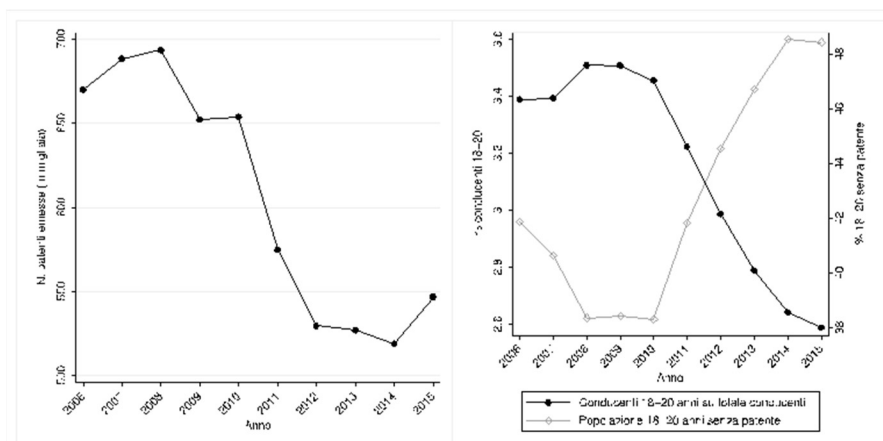
Fonte: nostre elaborazioni sui dati delle Patenti di guida – Veicoli Stradali (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) 2006-2015.

3. Le patenti di guida nel periodo 2011-2013

La Figura 2 riassume il principale risultato dell'analisi: il numero delle patenti di guida emesse ogni anno in Italia, dopo un periodo di sostanziale stabilità, esibisce un netto calo a partire dal 2011. Questo calo avviene in corrispondenza sia del periodo del più sostenuto aumento della disoccupazione, che dell'introduzione delle nuove norme del codice della strada che regolano la potenza massima dei veicoli per i neopatentati nel primo anno di

guida. L'andamento nel tempo del numero delle patenti di guida emesse in Italia, riportato nel grafico a sinistra, è calcolato sulla base delle prove d'esame superate, e mostra una riduzione quantitativamente rilevante: tra il 2010 e il 2013 si registrano complessivamente oltre 300mila patenti in meno.³ Il grafico di destra evidenzia invece come, al minore afflusso di guidatori giovani – i due terzi dei conducenti italiani ottengono la patente entro i 20 anni – corrisponda una variazione significativa nella composizione dell'universo dei conducenti. La percentuale di neopatentati sul totale dei guidatori scende infatti di quasi un punto percentuale, passando dal 3,4% al 2,6%. Simmetricamente, cresce di 10 punti percentuali la quota di popolazione tra i 18 e i 20 anni senza una patente di guida, che passa dal 38% al 48% tra il 2010 e il 2011.

Fig. 2



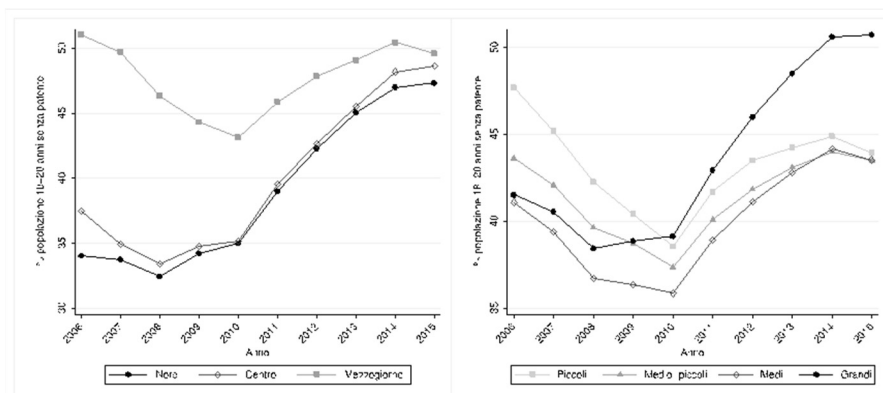
Fonte: nostre elaborazioni sui dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

A partire dal 2011 si assiste quindi ad una minore propensione dei giovani italiani al conseguimento della patente. Per provare a far luce sulle dinamiche economiche alla base di questo effetto è possibile investigare le eventuali differenze territoriali nell'andamento delle patenti nel periodo considerato. La Figura 3 mostra la percentuale di giovani tra i 18 e i 20 che decidono di non conseguire la patente di guida separatamente per macroregione (nel grafico a sinistra) e dimensione del sistema locale del lavoro (SLL) di

³ Nello specifico, ogni punto del grafico di destra della Figura 2 rappresenta il totale delle prove pratiche per il conseguimento della patente B con esito positivo.

appartenenza (nel grafico a destra)⁴. L'analisi per macroregione permette di catturare gli effetti asimmetrici della crisi economica che, come evidenziato nella Figura 1, ha colpito maggiormente le regioni del Mezzogiorno. Al contrario, la scomposizione dell'andamento del numero delle nuove patenti emesse per tipologia di SLL consente di studiare se l'effetto sia più marcato in aree con una maggiore popolazione, al fine di valutare i possibili effetti di sostituzione del trasporto privato con il trasporto pubblico per gli individui giovani. I SLL sono infatti aggregazioni extra-amministrative di comuni definite dall'ISTAT sulla base dei flussi di pendolarismo rilevati nel Censimento generale della popolazione del 2011. Rappresentano quindi l'unità ideale di analisi, in questo contesto, perché definiscono l'area degli spostamenti giornalieri tra casa e lavoro – o casa e studio – degli individui. La distinzione tra sistemi piccoli, medi e grandi, in termini di numero di abitanti, dovrebbe quindi permettere di distinguere tra aree molto urbanizzate – tipicamente dotate di maggiori e più capillari reti di trasporto pubblico – e aree a minore densità abitativa, in cui le alternative al trasporto privato sono ridotte.

Fig. 3



Fonte: nostre elaborazioni sui dati ISTAT e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

La Figura 3 evidenzia una moderata eterogeneità tra macroregioni nella propensione al conseguimento della patente. Tuttavia, la percentuale di

⁴ I sistemi locali del lavoro sono classificati come piccoli (popolazione inferiore ai 20mila abitanti), medio-piccoli (popolazione tra i 20 e i 50mila abitanti), medi (popolazione tra i 50 e i 100mila abitanti) e grandi (popolazione superiore ai 100mila abitanti).

giovani senza patente non sembra aumentare in maniera più sostenuta nel Mezzogiorno, più severamente colpito dalla crisi, rispetto al Centro e al Nord Italia. Al contrario, il grafico di destra suggerisce come questo incremento sia nettamente più forte nei sistemi locali del lavoro grandi, ossia con una popolazione residente superiore ai 100mila abitanti. In queste aree, la percentuale di giovani tra i 18 e i 20 anni che non ottengono la patente di guida passa da poco sotto il 40% nel 2010 a oltre il 50% nel 2014. Questo incremento è decisamente più ridotto nei sistemi piccoli (dal 38 al 45%).

La Figura 3 sembra quindi suggerire come l'offerta di trasporto pubblico, alternativo al trasporto privato, possa rivestire un ruolo chiave nello spiegare il calo delle patenti emesse nel periodo 2011-2013. Questo dato sembra quindi suggerire come la riforma del codice della strada del 2010 possa avere, almeno in parte, determinato la minore propensione al conseguimento della patente. È importante sottolineare, tuttavia, come l'analisi descrittiva dei *trend* non permetta di distinguere in maniera netta gli effetti della riforma da quelli della crisi economica che, agendo sulle decisioni di consumo delle famiglie, riduce la spesa per beni di consumo e investimento durevoli quali le automobili e, appunto, la patente di guida.

4. Conclusioni

L'analisi descrittiva proposta in questo contributo evidenzia una marcata riduzione del numero delle patenti di guida emesse nel periodo 2011-2013 e, di conseguenza, una variazione della composizione dell'universo dei guidatori con un innalzamento dell'età media, e una minore partecipazione di giovani tra i 18 e i 20 anni. Questa riduzione può essere riconducibile sia alla crisi economica del 2011-2013 – e alla conseguente riduzione della spesa delle famiglie verso i beni di consumo durevoli – che a una riforma del codice della strada che ha, da un lato, modificato l'esame teorico per il conseguimento della patente nella direzione di una maggiore selettività, e dall'altro ha limitato la possibilità di guidare per i neopatentati nel primo anno dal conseguimento della patente, proibendo l'utilizzo di veicoli con un rapporto potenza/peso superiore ai 70kw.

Pur non permettendo di identificare univocamente l'effetto di ognuna di queste due forze, i risultati presentano sostanziali implicazioni economiche. La composizione dell'insieme dei guidatori, e i meccanismi che ne sono alla base, hanno importanti conseguenze sull'incidentalità stradale che rappresenta una delle principali cause di mortalità e disabilità nella popolazione. In quest'ottica, gli sviluppi futuri di questa ricerca si concentreranno sulla stima

degli effetti della diversa selezione dei guidatori sul numero e la gravità degli incidenti stradali. Da un lato infatti, almeno nel breve periodo, la minore quota di neopatentati, categoria con il più alto profilo di rischio in termini di tasso di incidentalità e di mortalità stradale, può meccanicamente determinare una riduzione del numero degli incidenti complessivi. Dall'altro, la recessione e l'intervento normativo del 2010 possono avere un effetto combinato sulle caratteristiche di coloro che entrano nell'insieme dei conducenti. La selezione del guidatore *marginale*, ossia l'individuo al margine tra la decisione di conseguire la patente e quella di optare per un trasporto alternativo alla vettura privata in un particolare momento del tempo, può infatti determinare variazioni nel profilo di rischio rappresentando, di conseguenza, un aspetto non trascurabile dai decisori delle politiche di sicurezza stradale.

Bibliografia

- Attanasio O.P., Weber G. (2010). Consumption and saving: models of intertemporal allocation and their implications for public policy. *Journal of Economic Literature*, 48(3): 693-751.
- Berger D., Vavra J. (2014). Measuring how fiscal shocks affect durable spending in recessions and expansions. *American Economic Review*, 104(5): 112-15.
- Berger D., Vavra J. (2015). Consumption dynamics during recessions. *Econometrica*, 83(1): 101-154.
- Bertoli P., Grembi V., Castello J.V. (2018). Not all silver lining? The Great Recession and road traffic accidents. *Regional Science and Urban Economics*, 70: 274-288.
- Cotti C., Tefft N. (2011). Decomposing the relationship between macroeconomic conditions and fatal car crashes during the great recession: alcohol-and non-alcohol-related accidents. *The BE Journal of Economic Analysis & Policy*, 11(1): 48-48.
- De Nardi M., French E., Benson D. (2012). Consumption and the Great Recession. *Journal of Economic Perspectives*, 36(1): 1-17.
- ISTAT (2014). Rapporto Annuale 2014: La Situazione del Paese.
- Maheshri V., Winston C. (2016). Did the Great Recession keep bad drivers off the road? *Journal of Risk and Uncertainty*, 52(3): 255-280.
- World Health Organization (2018). *Global status report on road safety 2018*. Geneva: World Health Organization.