

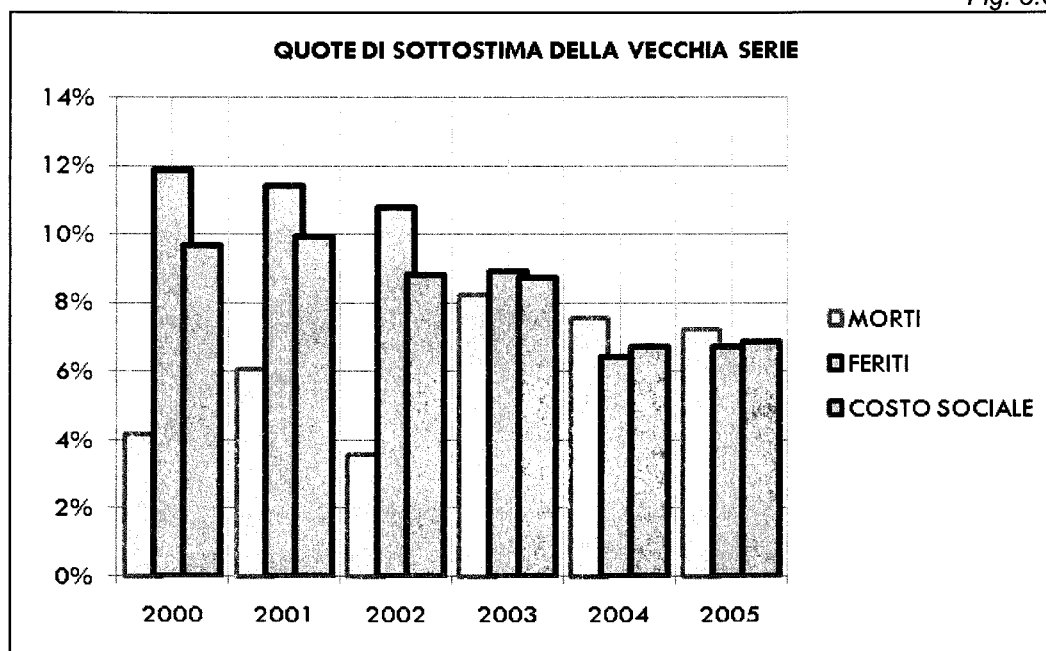
3.2 LA NUOVA SERIE DI DATI ISTAT

Come già accennato, alla fine del 2007 l'Istat pubblica la nuova serie di dati sugli incidenti stradali e sulle vittime da questi determinate. La nuova serie copre i dati del periodo 2000-2005, già pubblicati negli anni precedenti, e aggiunge i dati relativi al 2006.

Si tratta di un aggiornamento di non poco conto in quanto recupera un'evasione statistica che, in sei anni ha "mascherato" 2.248 morti e 184.320 feriti, per un costo sociale complessivo di 16.701 milioni di Euro.⁴² In particolare la nuova serie evidenzia una sottostima (della vecchia serie) con un duplice andamento:

- la sottostima del numero di morti oscilla tra il 4% del 2000 e l'8% del 2003 per attestarsi, negli anni successivi, intorno al 7%;
- al contrario, la sottostima del numero dei feriti è molto elevata nel 2000 e nel 2001 (tra l'11% e il 12%) per poi attestarsi intorno al 6%-7%;
- Infine, la sottostima del costo sociale segue un andamento più omogeneo e oscilla da poco meno del 10% nei primi due anni al 7% degli ultimi due.

Fig. 3.8

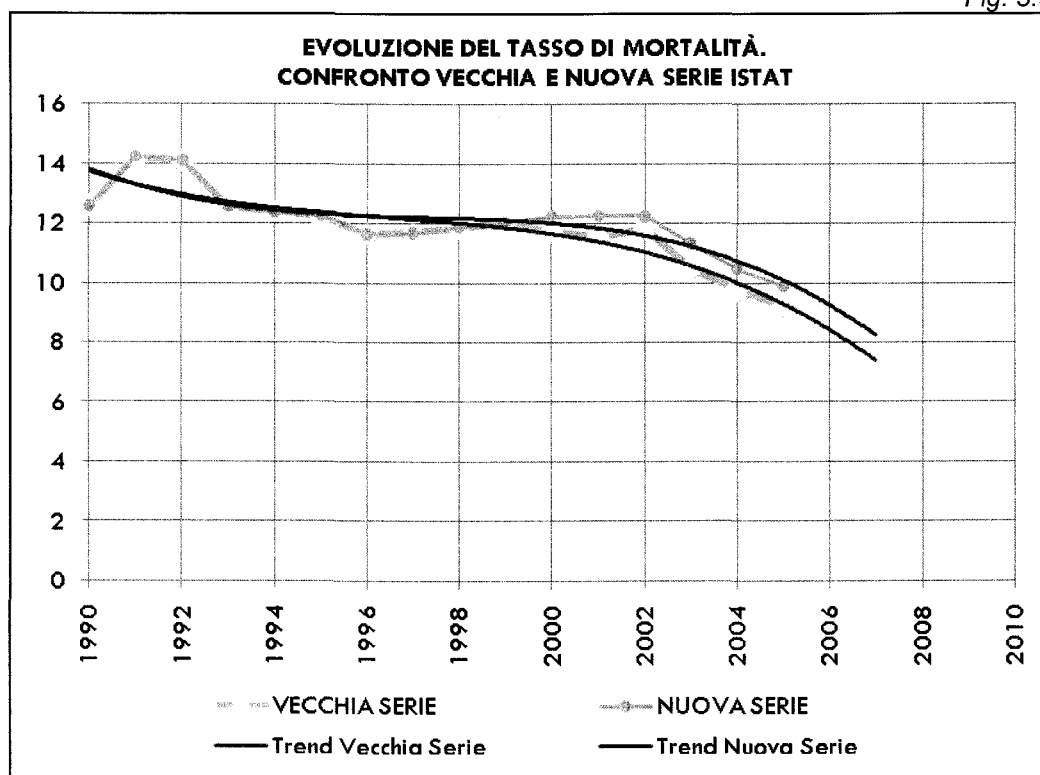


Elaborazioni RST su dati Istat

⁴² Segnaliamo che già negli anni precedenti l'Istat raccoglieva i dati trasmessi tardivamente e sollecitava verifiche che si traducevano in un aggiornamento dei dati nell'anno successivo alla loro pubblicazione. Ciò determinava una maggiore precisione statistica ma anche una rilevante complessità di gestione: l'anno dopo la pubblicazione i dati venivano modificati e occorreva procedere ad aggiornamenti continui. Inoltre, ed è l'aspetto più rilevante, gli aggiornamenti non recuperavano mai tutta l'evasione statistica.

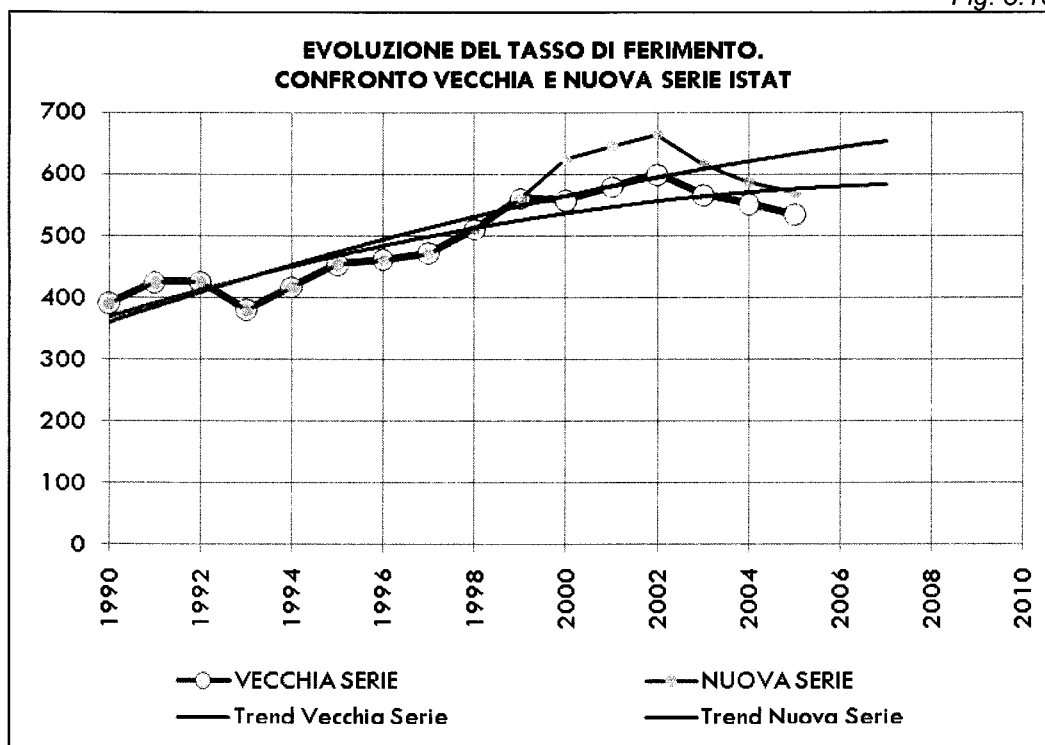
Ma l'aspetto più interessante è che la nuova serie Istat non si limita a registrare un numero di vittime più ampio: modifica anche le tendenze evolutive che - a parità di periodo preso in esame - risultano meno favorevoli che per il passato rispetto all'obiettivo del dimezzamento delle vittime entro il 2010.

Fig. 3.9



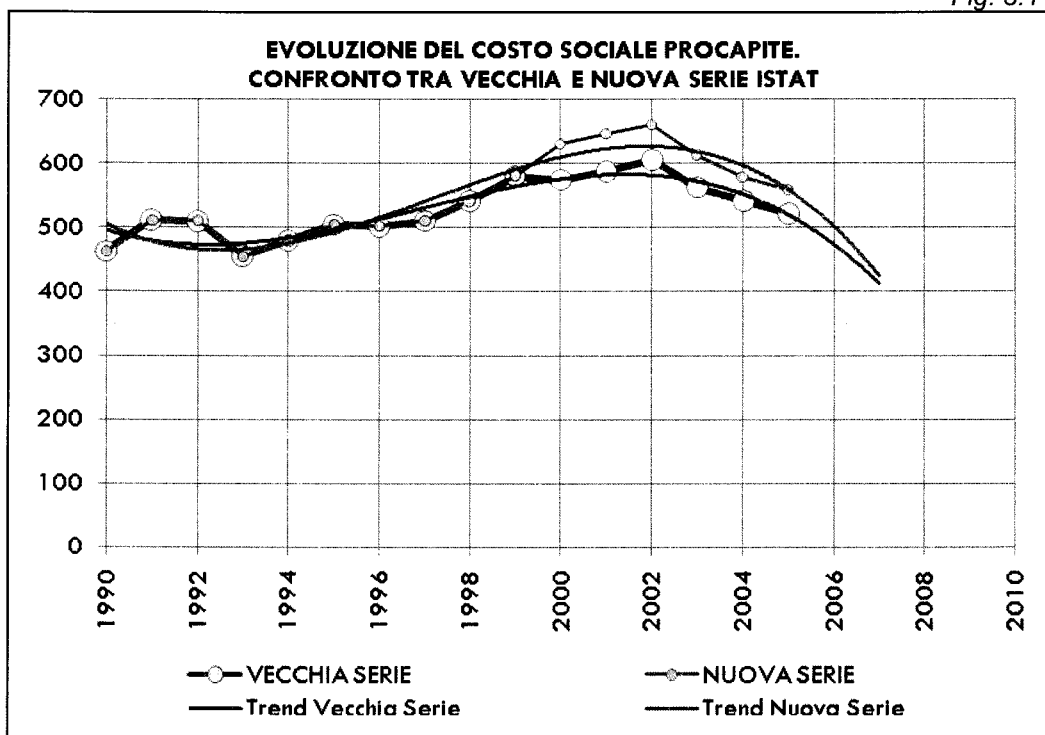
Elaborazioni RST su dati Istat

Fig. 3.10



Elaborazioni RST su dati Istat

Fig. 3.11



Elaborazioni RST su dati Istat

Tab. 3.3

CONFRONTO TRA NUOVA E VECCHIA SERIE ISTAT VALORI ASSOLUTI						
	MORTI⁽¹⁾		FERITI		COSTO SOCIALE	
	Vecchia serie	Nuova serie	Vecchia serie	Nuova serie	Vecchia serie	Nuova serie
1990	7.137	7.137	221.024	221.024	26.220	26.220
1991	8.083	8.083	240.688	240.688	28.985	28.985
1992	8.014	8.014	241.094	241.094	28.919	28.919
1993	7.163	7.163	216.100	216.100	25.893	25.893
1994	7.091	7.091	237.836	239.184	27.393	27.393
1995	7.020	7.020	259.571	259.571	28.893	28.893
1996	6.676	6.676	264.213	272.115	28.755	28.755
1997	6.712	6.712	270.962	270.962	29.301	29.301
1998	6.837	6.837	293.842	293.842	31.160	31.160
1999	6.949	6.949	322.999	316.698	33.462	33.462
2000	6.779	7.061	321.796	360.013	33.136	36.343
2001	6.691	7.096	335.029	373.286	33.988	37.369
2002	6.739	6.980	341.660	378.492	34.543	37.590
2003	6.065	6.563	327.324	356.475	32.548	35.388
2004	5.692	6.122	322.447	343.179	31.669	33.794
2005	5.426	5.818	313.727	334.858	30.656	32.758
2006		5.669		332.955		32.410
2007 ^(A)		5.131		325.850		31.137

⁽¹⁾ Fino al 1998 i dati Istat relativi alla mortalità riguardavano i morti entro il 7° giorno dall'incidente; dal 1999 il dato è stato uniformato allo standard comunitario, che computa i morti fino al 30° giorno dall'incidente. Per tener conto delle diverse modalità di rilevazione, i dati fino al 1998 sono stati incrementati con il coefficiente correttivo adottato dal CEMT e nel 1999 con un coefficiente specifico, di transizione. Ovviamente il diverso metodo di rilevazione non ha effetti sul numero di feriti.

^(A) Stima.

Elaborazioni RST su dati Istat

Tab. 3.4

CONFRONTO TRA NUOVA E VECCHIA SERIE ISTAT TASSI DI MORTALITÀ E FERIMENTO E COSTO SOCIALE PROCAPITE						
	TM		TF		CSP	
	Vecchia serie	Nuova serie	Vecchia serie	Nuova serie	Vecchia serie	Nuova serie
1990	12,6	12,6	389,9	389,9	462	462
1991	14,2	14,2	424,2	424,2	511	511
1992	14,1	14,1	424,8	424,8	510	510
1993	12,6	12,6	379,4	379,4	455	455
1994	12,4	12,4	416,2	416,2	479	479
1995	12,3	12,3	453,3	453,3	505	505
1996	11,6	11,6	460,8	460,8	502	502
1997	11,7	11,7	471,6	471,6	510	510
1998	11,9	11,9	510,5	510,5	541	541
1999	12,1	12,1	560,6	560,6	581	581
2000	11,8	12,2	557,9	624,2	574	630
2001	11,6	12,3	579,2	645,3	588	646
2002	11,8	12,2	599,5	664,1	606	660
2003	10,5	11,3	565,4	615,8	562	611
2004	9,7	10,5	551,5	587,0	542	578
2005	9,2	9,9	534,0	570,0	522	558
2006		9,6		563,1		548
2007 ^(A)		8,5		541,0		517

^(A) Stima

Elaborazioni RST su dati Istat

3.3 I DATI SU INCIDENTI E VITTIME DEL MINISTERO DELL'INTERNO

Il Ministero dell'Interno raccoglie e pubblica numerosi dati sulle infrazioni, e sugli incidenti rilevati dalla polizia stradale di Stato, dall'Arma dei Carabinieri, e dagli altri corpi di polizia e controllo di livello nazionale (Guardia di Finanza, Corpo forestale, etc.)

I dati sugli incidenti stradali sono gli stessi che vengono poi trasmessi all'Istat (opportunosamente completati e formattati). La serie prodotta dal Ministero dell'Interno inizia dal 1° marzo del 2001 e la rilevazione copre circa il 33% dei morti per incidente stradale e poco più del 20% dei feriti.

I limiti di questa serie di dati sono di due ordini.

In primo luogo la rilevazione non copre l'intero universo ma riguarda in modo specifico gli incidenti localizzati sul sistema autostradale (rilevati sostanzialmente in esclusiva dalla Polizia Stradale) e quelli sulla rete stradale nazionale (le strade statali) rilevati dall'Arma dei Carabinieri e, anche dalla Polizia Stradale. Entrambi intervengono anche per rilevare incidenti sulla rete stradale locale (strade regionali, provinciali e comunali extraurbane) e sul sistema viario urbano ma in funzione complementare, su queste strade cioè i corpi di polizia di livello nazionale operano, infatti, quando richiesti dalle Autorità Locali. Queste a loro volta tendono ad operare autonomamente laddove esiste un corpo di polizia municipale e provinciale abbastanza ampio e risorse che consentono di svolgere adeguatamente le attività di formazione del personale e di creare le necessarie specializzazioni. In sostanza si tratta di una rilevazione di incidenti che non riflette la composizione dell'universo ma che è specializzata e riguarda in via prevalente alcune specifiche componenti di incidentalità. Questo aspetto rende onerosa l'utilizzazione dei dati che richiede alcune elaborazioni e stime prima di poter fornire una immagine affidabile dell'incidentalità nazionale.

Il secondo limite è costituito dal fatto che i dati resi disponibili sono aggregati e sintetici: si distingue unicamente tra incidenti e vittime sulla rete autostradale e sul resto delle strade. Manca ogni descrizione della dinamica dell'incidente, dei veicoli coinvolti, delle vittime o, meglio, tali dati ci sono ma saranno resi noti, assieme a quelli di tutti gli altri incidenti, dall'Istat con i tempi usuali.

Per contro la rilevazione del Ministero dell'Interno ha una qualità fondamentale ed irrinunciabili per chiunque intenda governare la sicurezza stradale: fornisce un dato puntuale e pienamente affidabile con 24 / 48 ore di ritardo sull'evento: in sostanza una **rilevazione con restituzione immediata dell'informazione raccolta.**

In questa sede i dati sugli incidenti stradali del Ministero dell'Interno vengono utilizzati, assieme a quelli dell'Istat, per esaminare la risposta del "sistema sicurezza stradale" alle misure a favore della sicurezza stradale poste in essere a partire dal 2002. Più esplicitamente, la revisione del Codice della Strada con particolare riferimento alla introduzione della patente a punti e la riorganizzazione delle sanzioni unitamente con l'aumento dei controlli. Utilizziamo poi la serie del Ministero dell'Interno anche per analizzare l'evoluzione delle vittime degli incidenti durante il periodo dei grandi esodi estivi durante il mese di agosto.

3.4 L'EVOLUZIONE DELLE VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI DURANTE GLI ESODI ESTIVI

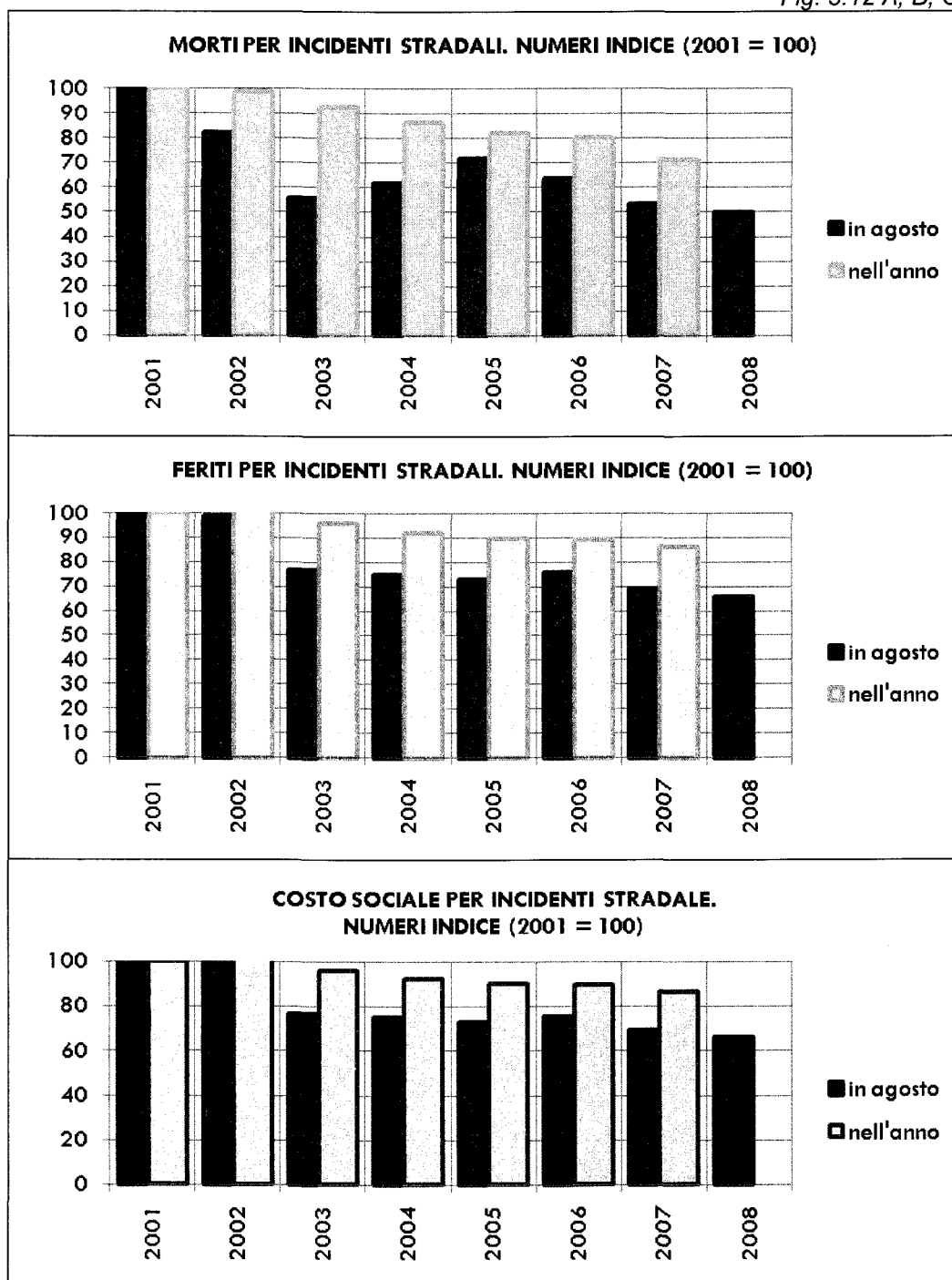
L'esame dell'incidentalità che si verifica nel mese di agosto (**limitatamente a quella rilevata dal Ministero dell'Interno**, che ci consente di analizzare anche i recentissimi dati dell'agosto del 2008) consente anzitutto di evidenziare una evoluzione in controtendenza rispetto alle dinamiche generali per tutto il periodo compreso tra il 2001 e il 2006.

In particolare il numero di vittime (morti e feriti) causate da incidenti sul sistema autostradale e sulle altre strade (urbane ed extraurbane) risulta, nel complesso e per le singole componenti:

- a) in riduzione dal 2001 al 2003, anni durante i quali, negli altri mesi, si registravano consistenti incrementi di morti e feriti;
- b) in aumento nel 2004 e nel 2005, anni durante i quali negli altri mesi si registravano decise diminuzioni di morti e feriti;
- c) in riduzione nel 2007 e nel 2008, anni per i quali negli altri mesi i dati del ministero mostrano un analogo andamento.

L'aspetto più rilevante è costituito tuttavia dal fatto che questa componente di incidentalità, pur con le sue particolare evoluzione, registra una riduzione di vittime e di costo sociale nettamente più ampia di quella generale relativa a tutto l'anno. Tale circostanza (se confermata dai dati complessivi dell'Istat) indurrebbe a ritenere che almeno sul fronte degli spostamenti feriali è stato conseguito un piccolo ma significativo successo.

Fig. 3.12 A; B; C



N.B. La dinamica del mese di agosto è ricostruita sui dati parziali resi disponibili dal Ministero dell'Interno. I dati generali del 2007 sono stimati in base alla serie del Ministero dell'Interno.

Tab. 3.5

EVOLUZIONE DELL'INCIDENTALITÀ NEL COMPLESSO E NEL MESE DI AGOSTO						
Numero di vittime e costo sociale						
	Agosto (1)			Tutto l'anno (2)		
	Morti	Feriti	CS	Morti	Feriti	CS
2001	280	8.259	998	7.096	373.286	37.366
2002	230	8.154	921	6.980	378.492	37.587
2003	155	6.316	681	6.563	356.475	35.385
2004	172	6.190	695	6.122	343.179	33.792
2005	201	6.028	724	5.818	334.858	32.756
2006	178	6.244	708	5.669	332.955	32.408
2007	149	5.707	628	5.053	321.992	30.745
2008	140	5.433	595			

Numeri indice						
	Agosto (1)			Tutto l'anno (2)		
	Morti	Feriti	CS	Morti	Feriti	CS
2001	100	100	100	100	100	100
2002	82	99	92	98	101	101
2003	55	76	68	92	95	95
2004	61	75	70	86	92	90
2005	72	73	73	82	90	88
2006	64	76	71	80	89	87
2007	53	69	63	71	86	82
2008	50	66	60			

(1) Dati parziali, resi disponibili dal Ministero dell'Interno
(2) I dati complessivi per l'anno 2007 sono stimati

In sostanza, a meno del periodo più recente i dati del mese di agosto mostrano che l'incidentalità dei grandi esodi estivi è governata da logiche e fattori affatto dissimili da quelli che governano l'incidentalità che si determina nei restanti 11 mesi dell'anno. Ad un livello superficiale la notazione è del tutto ovvia: la mobilità di agosto si sviluppa su strade, con modalità, con fini del tutto diversi e specifici rispetto agli altri mesi dell'anno e, per una certa quota di difficile valutazione, è agita da conducenti che usualmente non si spostano con mezzi individuali o si spostano con altri mezzi rispetto a quelli usati nel mese di agosto.

Sembra tuttavia rilevante che questa diversità dell'incidentalità agostana si sia fortemente attenuata negli ultimi due anni. È ancora presto per formulare valutazioni definitive ma qualora il dato venisse confermato nei prossimi

anni, starebbe ad indicare che il corpo di misure poste in essere per migliorare la sicurezza stradale (regolamentazione del traffico, tipo di sanzioni, tipo di controlli, azione di informazione e sensibilizzazione) comincia ad avere una efficacia generale, anche sulle componenti di incidentalità più particolari.

Tab. 3.6

EVOLUZIONE DELLE VITTIME NEL MESE DI AGOSTO									
NUMERO DI VITTIME									
	Su Autostrada			Su altre strade			Nel complesso		
	Morti	Feriti	CS	Morti	Feriti	CS	Morti	Feriti	CS
2001	85	2.513	303,5	195	5.746	694,8	280	8.259	998,3
2002	57	2.790	284,8	173	5.364	636,0	230	8.154	920,8
2003	47	2123	221,8	108	4193	459,2	155	6.316	681,0
2004	45	1896	202,3	127	4294	493,1	172	6.190	695,4
2005	58	2024	229,8	143	4004	494,1	201	6.028	723,9
2006	64	2077	242,1	114	4167	465,7	178	6.244	707,8
2007 ⁽¹⁾	39	1887	193,3	110	3820	434,5	149	5.707	627,8
2008 ⁽¹⁾	41	1790	188,9	99	3643	406,2	140	5.433	595,1

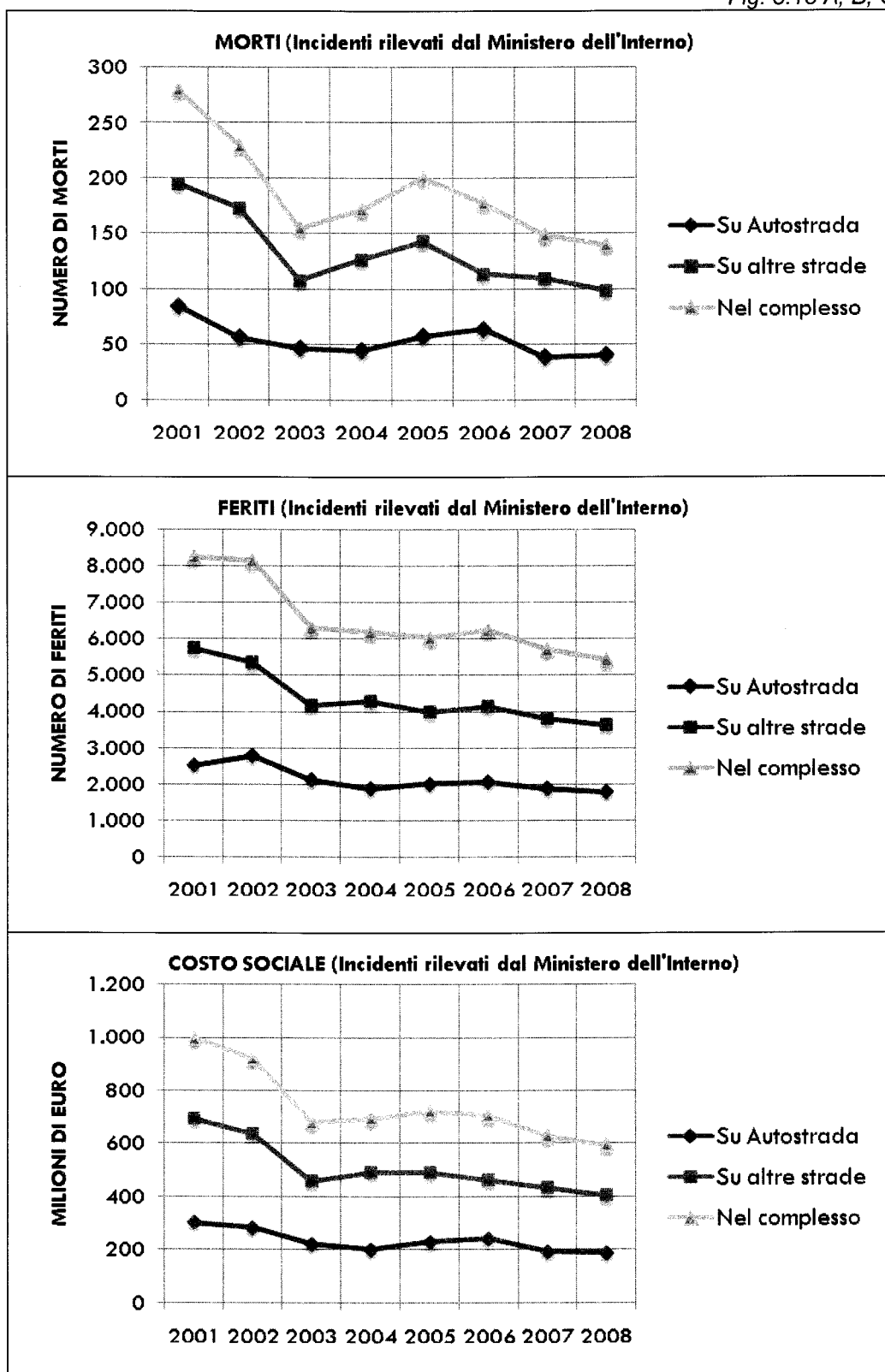
VARIAZIONI RISPETTO ALL'ANALOGO MESE DELL'ANNO PRECEDENTE									
	Su Autostrada			Su altre strade			Nel complesso		
	Morti	Feriti	CS	Morti	Feriti	CS	Morti	Feriti	CS
2002	-32,9%	11,0%	-6,1%	-11,3%	-6,6%	-8,5%	-17,9%	-1,3%	-7,8%
2003	-17,5%	-23,9%	-22,1%	-37,6%	-21,8%	-27,8%	-32,6%	-22,5%	-26,0%
2004	-4,3%	-10,7%	-8,8%	17,6%	2,4%	7,4%	11,0%	-2,0%	2,1%
2005	28,9%	6,8%	13,6%	12,6%	-6,8%	0,2%	16,9%	-2,6%	4,1%
2006	10,3%	2,6%	5,3%	-20,3%	4,1%	-5,8%	-11,4%	3,6%	-2,2%
2007 ⁽¹⁾	-39,1%	-9,1%	-20,2%	-3,5%	-8,3%	-6,7%	-16,3%	-8,6%	-11,3%
2008 ⁽¹⁾	5,1%	-5,1%	-2,3%	-10,0%	-4,6%	-6,5%	-6,0%	-4,8%	-5,2%

NUMERI INDICE (2001=100)									
	Su Autostrada			Su altre strade			Nel complesso		
	Morti	Feriti	CS	Morti	Feriti	CS	Morti	Feriti	CS
2001	100	100	100	100	100	100	100	100	100
2002	67	111	94	89	93	92	82	99	92
2003	55	84	73	55	73	66	55	76	68
2004	53	75	67	65	75	71	61	75	70
2005	68	81	76	73	70	71	72	73	73
2006	75	83	80	58	73	67	64	76	71
2007 ⁽¹⁾	46	75	64	56	66	63	53	69	63
2008 ⁽¹⁾	48	71	62	51	63	58	50	66	60

N.B. I dati del 2007 e 2008 sono stimati sulla base dei dati parziali resi disponibili dal Ministero dell'Interno

Elaborazioni RST su dati del Ministero dell'Interno

Fig. 3.13 A, B, C



Elaborazioni RST su dati Ministero dell'Interno

3.5 GLI EFFETTI DELLA PATENTE A PUNTI E DELLA RIORGANIZZAZIONE DELLE SANZIONI E DEI CONTROLLI

3.5.1 INTRODUZIONE

La Legge 151/2003 che riforma alcuni aspetti del Codice della Strada e introduce la patente a punti è stata applicata a partire dal luglio del 2003. Nello stesso mese di luglio è iniziata, quattro anni più tardi, l'applicazione della Legge 160/2007 che riorganizza il sistema delle sanzioni, tende a razionalizzare le modifiche apportate al meccanismo della patente a punti e, soprattutto, stabilisce pene più severe per i comportamenti di guida ad alto rischio.

Sugli effetti determinati da queste norme, e dalle misure applicative che le hanno accompagnate, in primo luogo lo straordinario incremento dei controlli che sono passati da circa 20.000 a oltre 120.000 ogni mese, sono state avanzate molte ipotesi, non tutte con il conforto di un'analisi sulla evoluzione dell'incidentalità. Oggi, con la pubblicazione della nuova e più attendibile serie statistica Istat (vedi sopra il paragrafo 3.2) e con i dati del Ministero dell'Interno aggiornati al 31 agosto 2008, possiamo tentare un esame più completo degli effetti dei due principali provvedimenti adottati dal Parlamento per migliorare la sicurezza stradale.

Anzitutto occorre tenere conto del fatto che i due provvedimenti diventano operativi all'inizio del secondo semestre: potrebbe sembrare un aspetto di poco conto, in realtà questa circostanza rende assolutamente poco trasparenti le statistiche annuali in quanto in ciascun anno si compongono dinamiche prima e dopo l'introduzione della nuova norma, prima e dopo l'esaurimento della fase di massimo effetto. Inoltre gli effetti delle due norme sopra indicate evolvono molto rapidamente e una analisi di dati con ciclicità annuale restituisce valori medi che mascherano i reali andamenti.

Gli effetti dell'azione normativa nazionale appaiono invece abbastanza evidenti ad un esame della evoluzione semestrale delle vittime (periodo che rappresenta un soddisfacente compromesso tra le più usuali statistiche annuali e scansioni mensili o settimanali che possono fornire un quadro più dettagliato ma che ai nostri fini rischiano anche di essere distraenti laddove l'informazione aggiuntiva non compenserebbe l'incremento di complessità.

Infine, per analizzare gli effetti dei due dispositivi normativi utilizzeremo sia la nuova serie Istat (che copre il periodo gennaio 2002 - dicembre 2006) sia le statistiche rese disponibili dal Ministero dell'Interno (che coprono il periodo che va da marzo 2001 ad agosto 2008). In particolare abbiamo utilizzato i dati del Ministero dell'Interno, che arrivano fino al primo semestre del 2008 per valutare in modo più completo gli effetti della Legge 160/2007.

3.5.2 L'EVOLUZIONE SEMESTRALE DI MORTI E FERITI NEL PERIODO 2000-2008

Il periodo che precede dal 1997 al 2002 è caratterizzato da una consistente crescita delle vittime. Questa evoluzione regressiva:

- a) per quanto riguarda la mortalità è presente nei secondi semestri del 2001 e del 2002 nel primo semestre del 2003 mentre si registra una contenuta riduzione di vittime nei primi semestri del 2001 e del 2002;
- b) per quanto riguarda i ferimenti è presente nei secondi semestri del 2001 e del 2002, nel primo semestre del 2001 e del 2003, mentre si registra una leggera riduzione del primo semestre del 2002.

LA LEGGE 151/2003 (PATENTE A PUNTI)

Con l'entrata in vigore della Legge 151/2003 (riforma del Codice della Strada, con particolare riferimento alla introduzione della patente a punti) nel luglio del 2003:

- a) il secondo semestre del 2003 (primi sei mesi di applicazione della norma) registra una straordinaria riduzione del numero di morti (-602 unità pari a -15,9%) e di feriti (-27.301 unità, pari a -13,8%), si tratta di variazioni che non hanno riscontro nella storia recente della sicurezza stradale italiana;
- b) nel primo semestre del 2004 (secondi sei mesi di applicazione) la tendenza alla riduzione illustrata sopra prosegue integralmente, il numero di morti si riduce di -509 (-15,1%) e quello di feriti di -14.933 unità (-8,0%).

Nei primi dodici mesi di applicazione della nuova norma - grazie anche all'azione di informazione, sensibilizzazione e controllo - si verifica una **riduzione di 1.111 morti 42.234 feriti**. Da notare che questa intensa dinamica risulta ampiamente attutita nelle usuali statistiche annuali perché spalmata su due anni (il 2003 e il 2004). Come invece mostrano le tabelle 3.10 e 3.11 e i grafici 3.20 e 3.21, il primo semestre del 2003 e il secondo semestre del 2004 non hanno registrato una riduzione ma una leggera crescita di morti e di feriti.

In sostanza, la popolazione italiana risponde ampiamente e velocemente alle nuove norme e agli inviti ad adottare comportamenti di guida più sicuri e gli effetti sono rapidi clamorosi ma proprio **la rapidità dell'adeguamento ne determina una efficacia di breve durata**, non già nel senso di una nuova crescita delle vittime (a causa di un temuto effetto rimbalzo) ma nel senso che le vittime, dopo la riduzione, tendono ad attestarsi sui nuovi valori raggiunti, con oscillazioni positive e negative minime.

LA FASE INTERMEDIA DI STABILITÀ

Nei successivi sei semestri (dal 2° semestre 2004 al 1° semestre 2007) le vittime sono sostanzialmente stabili:

- a) le variazioni semestrali dei morti oscillano tra +2% (nel 2° semestre 2004 che è l'unico in crescita) e -6%, **in questi 36 mesi si rileva una riduzione complessiva di 437 morti**, nettamente meno della metà della riduzione rilevata nei 12 mesi successivi all'entrata in vigore della L152/2003;
- b) le variazioni semestrali dei feriti oscillano tra +1,7% (il 1° semestre 2007 che assieme al 2° del 2004 sono gli unici due in crescita) e -4,8%, **in questi 36 mesi i feriti diminuiscono complessivamente di 5.851 unità**, 1/7 della riduzione verificatasi nei dodici mesi successivi all'entrata in vigore della norma.

LA LEGGE 160/2007 (RIORGANIZZAZIONE DELLE SANZIONI)

Nel 2° semestre del 2007 entra in vigore la L. 160/2007 e gli effetti combinati delle nuove norme e del forte incremento dei controlli hanno determinato una riduzione delle vittime di entità analoga a quella causata (prevalentemente) dall'introduzione della patente a punti. Relativamente ai controlli si ritiene doveroso segnalare che nei primi cinque mesi di inasprimento delle sanzioni i corpi di polizia stradale hanno infittito i controlli e hanno svolto una capillare azione dissuasiva. A titolo esemplificativo, si indica che nei primi cinque mesi di applicazione del decreto legge di inasprimento delle sanzioni per i comportamenti a maggiore rischio (agosto-dicembre 2007) la Polizia Stradale e l'Arma dei Carabinieri hanno effettuato 502.213 controlli etilometrici, poco più di 100.000 controlli/mese. Nello stesso periodo dell'anno precedente i controlli erano stati 109.333, meno di 21.900 controlli/mese. Ciò significa un incremento di 3,6 volte dell'attività di controllo e dissuasione, incremento che certamente ha svolto un ruolo importante nel processo di riduzione delle vittime degli incidenti stradali.

In particolare nel periodo immediatamente successivo alla applicazione della nuova norma l'evoluzione delle vittime è stata la seguente:

- a) nel 2° semestre 2007 si stima una riduzione di **-565 morti** (-18,7%) e di **-13.663 feriti** (-8,0%);
- b) nel 1° semestre del 2008 si stima una riduzione di **-303 morti** (-11,7%) e di **-17.771 feriti** (-10,8%).

Nel complesso, nei dodici mesi successivi all'applicazione della nuova norma si stima una **riduzione di 868 morti e di 31.434 feriti** (ricordiamo

che si tratta di stime prudenziali condotte sui dati del Ministero dell'Interno che coprono poco meno di 1/3 del fenomeno, confortate da ricognizioni puntuali sui dati provinciali già disponibili).

LA RIDUZIONE DISCONTINUA

Si assiste cioè ad una **riduzione discontinua**, che procede per forti decrementi innescati da nuovi provvedimenti e per successivi periodi di stabilità, senza che fino ad ora si siano manifestati effetti di rimbalzo o, più propriamente evoluzioni regressive che annullano i vantaggi conseguiti, al contrario anche nei periodo intermedi si è registrata una leggera riduzione delle vittime. Il punto è che fino ad ora le misure poste in essere non sono state in grado di attivare un meccanismo di riduzione costante e stabile nel tempo. Questa peculiare andamento si vede molto chiaramente nelle figure 3.20. e 3.21 riportate di seguito.

Ovviamente anche attraverso un'evoluzione discontinua (*"a gradini"*) è possibile raggiungere l'obiettivo del dimezzamento delle vittime indicato dalla Commissione Europea e dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

In realtà le due norme sopra indicate hanno determinato una riduzione complessiva di circa 2.000 morti e 74.000 feriti e ciò significa che al raggiungimento dell'obiettivo comunitario e nazionale manca una riduzione di 1.300 morti e di 100.000 feriti, da realizzare in due anni.

La prima potrebbe essere alla portata di politiche determinate ed efficaci poiché ha la dimensione di uno dei gradini di riduzione già realizzati nel 2003/2004 e nel 2007/2008. La seconda non sembra rientrare tra le possibilità del nostro Paese poiché dovremmo realizzare in due anni una riduzione di ampiezza pari a 1,5 volte la riduzione complessiva determinata da due azioni normative scalate nell'arco di 4 anni (insomma, dovremmo determinare una riduzione 3 volte più ampia di quelle precedenti).

Sul rapporto tra evoluzione tendenziale e sentiero obiettivo si veda il successivo capitolo 4.