



Automobile Club d'Italia



XVIII RAPPORTO ACI - CENSIS 2010

Guidare meno, guidare sempre

Roma, dicembre 2010

Indice

Premessa		Pag.3 - 5
1. Ci si muove di più ... ma siamo più intermodali	Grafico 1 - 2 Tab. 1 - 4	Pag.6 - 12
2. Il trasporto pubblico conquista il suo pubblico più severo: il genere maschile	Tab. 5 - 7	Pag.13 - 16
2.1 Le richieste degli automobilisti in tema di trasporto	Grafico 3 Tab.8 - 9	Pag. 17 - 19
3. Benzina mia quanto mi costi ...	Tab.10	Pag. 20 - 21
3.1 Self – Service o servito? Un questione di genere	Grafico 4 - 5 Tab.11	Pag. 22 - 25
3.2 I Benza – cartelloni: un valido aiuto per chi tiene al risparmio e vuole selezionare la marca del gestore	Tab.12	Pag. 26 - 28
4. La sicurezza stradale: uno sguardo più attento ai giovani e agli utenti deboli della strada		Pag. 29
4.1 La guida in stato di ebbrezza: tasto dolente della sicurezza stradale	Grafico 6	Pag. 30
4.2 Giovani – alcol – guida – incidenti: occorre quadrare il cerchio	Tab. 13 - 15	Pag. 31 - 35
4.3 Giovani al volante si “raccontano”	Tab. 16	Pag. 36 - 38
4.3.1 Alla guida delle micro – car scorrettezza ed imprudenza la fanno da padrone		Pag. 38 - 39
4.3.2 Alla guida delle 2 ruote: è più “facile” infrangere il Codice della Strada		Pag. 39
4.3.3 “Bere alcolici” svago principale del sabato sera		Pag. 40
4.4 Le trasgressioni al volante: tra i giovani i comportamenti più a rischio	Tab. 17 - 18	Pag. 41 - 44
4.5 Alla guida della bici si diventa più virtuosi	Tab. 19	Pag. 45 - 47
4.6 Il telefono cellulare “nemico” sottovalutato della sicurezza stradale	Tab. 20	Pag. 48 - 49
4.7 Un breve flash sullo stato della manutenzione delle strade	Tab. 21	Pag. 50 - 51
5. Il Codice della Strada	Tab. 22	Pag. 52
5.1 Il Codice della Strada: facile da comprendere (ma non per i giovani), troppo poco severo in tema di guida in stato di ebbrezza	Tab. 23 - 24	Pag. 52 - 55
6. Il mercato dell’auto	Tab. 25 - 28	Pag. 56 - 60
6.1 L’auto che vorrei	Grafico 7 Tab. 29 - 30	Pag. 61 - 63
6.2 Il GPL raggiunge il motore a benzina nelle scelte degli automobilisti	Grafico 8 Tab. 31	Pag. 63 - 65
6.3 L’auto ideale: pratica e maneggevole per le donne, potente e di lusso per gli uomini	Grafico 9 Tab. 32	Pag. 66 - 67
7. I costi delle 4 ruote	Tab. 33	Pag. 68 - 69
8. Tempus fugit: gli over 65	Grafico 10 - 13	Pag. 70 - 73
8.1 Gli over 65 al volante: meno abili, ma più prudenti		Pag. 73 - 75

Gruppo di lavoro coordinato da R. Ciampicacigli, composto da: Simona Maresca, Francesco Russo, R. Cassa

Premessa

Gli high lights del XVIII Rapporto

ACI - Censis

1. La mobilità è un' esigenza irrinunciabile malgrado le nuove tecnologie disponibili, il ciclo economico avverso, lo stress ed il caos del traffico. E' questo il primo elemento che scaturisce nel XVIII Rapporto Aci - Censis. E' vero che si assiste ad una leggera riduzione dei km percorsi e di conseguenza ad una spesa diminuita del 3%, ma è anche vero che crescono gli spostamenti – anche quelli micro – ed i giorni dell'uso dell'auto privata.
2. E' mutevole il modo di interpretare soggettivamente l'intermodalità: più mezzi pubblici, maggiore ricorso alla bicicletta, più passeggiate, ecc.. Il consumatore di mobilità fa arbitraggio delle opportunità in relazione ai propri bisogni (di economicità, di comfort, di tempo, di ruolo sociale, ecc.).
3. La crescita dell'uso del trasporto pubblico ha riguardato in quest'ultimo anno anche il genere maschile certamente più restio – nel passato – a privarsi della propria autovettura. E' un segnale di cambiamento o un fatto episodico? E come interpretare – al contrario – la crescente indisponibilità del genere femminile a rinunciare al mezzo privato, fatto di costume o esigenze strutturali legate ai carichi professionali e familiari?
4. L'esigenza di mobilità trova il suo contraltare nei comportamenti trasgressivi dei più, ma – come una litania – in particolare dei giovani. Il senso di onnipotenza sfocia in comportamenti drammatici per sé e per gli altri.

La crescita purtroppo esponenziale nell'uso di sostanze che alterano le capacità di guida sembrano non trovare un proprio asintoto né nella campagna di comunicazione (“sono false le situazioni e gli annunci”) né nei controlli (seppure più che raddoppiati). “Se non si beve, se non si sballa che piacere c'è a frequentare le discoteche e le serate fuori? (frase tratta da un focus group sui giovani 16-24 anni)”. Anche i comportamenti a rischio non legati a sostanze alteranti trovano una loro giustificazione (“siamo riusciti ad entrare in cinque in una microcar.”).

5. Il tema della trasgressione giovanile ricorre da anni nel rapporto Aci - Censis. Il mancato raggiungimento di stabili positivi risultati deve far riflettere profondamente su altre, nuove possibili azioni: non solo spot ma reali strategie di contrasto (c'è un forte accordo sulla nuova norma del codice della strada sull'abuso dell'alcool... molto meno da parte dei giovani), politiche di educational, assunzione di responsabilità genitoriali, alleanze con il mondo dell'intrattenimento, miglioramento delle abilità di guida in situazioni di difficoltà, ecc..

6. La crescita degli incidenti che riguarda drammaticamente gli utenti deboli della strada (ciclisti e pedoni) deve far riflettere su due complementari aspetti:

- da un lato l'esigenza di “ri-progettare” effettivi percorsi ciclabili “riservati” e protetti;
- dall'altro l'esigenza di migliorare lo stato delle strade e della segnaletica (in particolare le strisce pedonali anche utilizzando apparecchiature sonore). In special modo gli over 65 sentono l'esigenza di conformare alle loro mutate capacità sensoriali la segnaletica stradale (in particolare quella orizzontale).

7. Il mercato ingessato – o meglio in forte caduta nel 2010 – trova una sua rilevante causa nella fine del periodo degli incentivi, sia per quanto riguarda le autovetture che le due ruote. La previsione per il 2011 – almeno potenzialmente – non fanno intravedere scenari di sicura ripresa. E' però molto interessante notare come (per la prima volta nella storia del Rapporto Aci – Censis)l'attenzione del consumatore si indirizzi in maggioranza verso la trazione diesel. Permangono forti perplessità su l'auto elettrica, almeno fino a quando non si darà risposta ai fattori di criticità (durata della carica, tempi di ricarica, costi, ecc.).

8. Nell'ambito delle iniziative ACI per il Sociale, quest'anno si è prestata particolare attenzione al segmento 3^a età.

Nel 2030 un cittadino italiano su 4 avrà più di 64 anni, si tratterà di circa quindici milioni di individui (oggi “solo” 11 milioni). Le tendenze demografiche inerziali difficilmente potranno essere modificate ed il sistema della mobilità si troverà significativamente a fare i conti con un quadro mutato sul piano delle scelte (“da quando sono pensionato me la prendo comoda.... vado in autobus”, “alterno macchina e mezzi pubblici, dipende dove devo andare), sul piano dei consumi (la perdita di valore simbolico dell'automobile) sul piano della sicurezza (oltre il 60% degli attuali over 65 si autopercepisce come automobilista che ha perso lentamente una serie di capacità sensoriali...), generando l'esigenza di più controlli ma, soprattutto più severi.

1. Ci si muove di più ... ma siamo più intermodali

L'anno scorso nel Rapporto “Da una congiuntura costrittiva ad una mobilità eco-compatibile” segnalammo il sorgere di nuove tendenze in tema di mobilità. Tendenze generate da una serie di eventi di natura economico-sociale – in primis la congiuntura economica negativa - che stavano lentamente e gradualmente modificando stili e scelte degli automobilisti senza, tuttavia, arrestare il desiderio ed il bisogno di mobilità. Non è, dunque, possibile analizzare i dati del 2010 - ancora in corso - senza considerare i fenomeni registrati nel 2009: un anno di transizione, a cavallo tra il sorgere della crisi economica ed il suo pieno manifestarsi.

Nel 2009 l'auto si confermava come il mezzo *super favorito* dagli italiani, ma il suo utilizzo tendeva a diventare più modico e consapevole: meno giorni a settimana, meno Km percorsi, con effetti positivi sulla propensione all'intermodalità (crescita dell'uso dei mezzi pubblici e delle due ruote).

Gli automobilisti scossi e intimoriti dall'avanzare della crisi economica avevano cominciato ad adottare dei comportamenti più “virtuosi” senza, tuttavia, rinunciare all'utilizzo del loro inseparabile mezzo di trasporto: l'auto privata.

Oggi, ad un anno di distanza, la situazione socio-economica del nostro paese non presenta significativi aspetti di miglioramento: la congiuntura economica continua a presentare un andamento stazionario senza crescite significative (il Pil si *fermerà* nel 2010 all'1,1% al di sotto della media UE – prossima al 2% - e, secondo le stime, non dovrebbe fare meglio nel 2011); il prezzo della benzina- altro tema *caldo* del 2008-2009 - ha continuato a mantenersi elevato (gennaio - novembre 2010 prezzo medio al consumo 1.358,48 euro rispetto agli 1.227,73 dello stesso periodo del 2009- Fonte: Ministero dello Sviluppo economico); il mercato dell'auto è in piena crisi (nel mese di novembre è stato registrato l'ottavo calo consecutivo del 2010 con 22,7% immatricolazioni in meno rispetto allo stesso mese del 2009 - Fonte: Auto Trend ACI); il tasso di disoccupazione - pari nel mese di ottobre all'8,6% - è in costante crescita (Fonte: Istat, Occupati e disoccupati, novembre 2010).

Il desiderio di mobilità dei patentati italiani sembra, tuttavia, essere in netta ripresa. Quest'anno i valori registrati nell'indagine appaiono tutti in crescita rispetto al 2009 e richiamano quelli del 2007, quando i segnali dell'attuale congiuntura economica negativa non si erano ancora evidentemente manifestati:

- il numero medio di giorni d'uso dell'auto privata in una settimana (inclusi i festivi) è quasi ritornato ai valori del 2007. I giorni di utilizzo sono, infatti, mediamente 5,1 in crescita rispetto ai 4,9 del 2009 e “vicini” ai 5,3 del 2007 (tab.1).

Tab. 1 Numero medio giorni d'uso dell'auto privata in una settimana inclusi i giorni festivi
anni 2007 - 2009* - 2010**

	2007	2009	2010**
N° di giorni inclusi i festivi	5.3	4.9	5.1

* La rilevazione si è conclusa nel maggio 2009

** La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

- il numero medio degli spostamenti compiuti ogni giorno con l'autovettura è in netta crescita soprattutto nei giorni feriali: 4,1 in media, rispetto ai 3,4 del 2009 e ai 3,3 del 2007 (tab.2).

Tab. 2 Numero medio spostamenti compiuti ogni giorno con l'autovettura
anni 2007 - 2009* - 2010**

	2007	2009**	2010*
N° medio spostamenti in un giorno feriale	3.3	3.4	4.1
N° medio spostamenti in un giorno festivo	2.2	2.0	2.1

* La rilevazione si è conclusa nel maggio 2009

** La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

- in crescita rispetto alla precedente rilevazione anche il numero medio degli spostamenti compiuti - sia nei giorni feriali che in quelli festivi- con l'autovettura privata inferiori ad 1 km . La media è, infatti, 0,6 spostamenti nei giorni feriali (così come registrato nel 2007) rispetto agli 0,2 del 2009. Nei giorni festivi è, invece, 0,4 rispetto agli 0,2 del 2009 – tab.3-

	2007	2009	2010
<i>N° medio spostamenti inferiori ad 1 Km in un giorno feriale</i>	0.6	0.2	0.6
<i>N° medio spostamenti inferiori ad 1 Km in un giorno festivo</i>	0.5	0.2	0.4

* La rilevazione si è conclusa nel maggio 2009

** La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

- il mezzo di trasporto preferito per gli spostamenti ricorrenti si conferma, senza dubbio l'auto privata che raccoglie il 90,4% delle preferenze (graf.1).

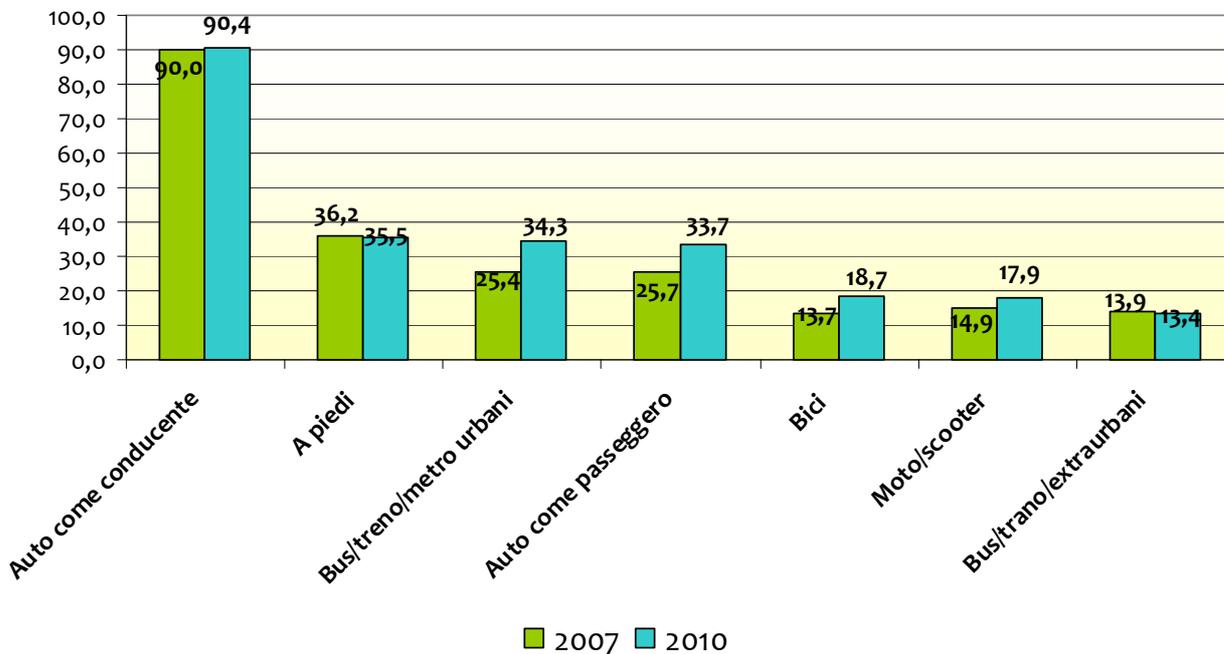
Preme, tuttavia, evidenziare il notevole aumento del ricorso ai mezzi pubblici urbani (+ 8,9 punti percentuali nel 2010 rispetto al 2007); il maggiore utilizzo delle due ruote sia della moto/scooter (17,9% rispetto al 14,9% del 2007;) che della bici (18,7% rispetto al 13,7% del 2007).

la crescita nell'utilizzo dell'auto come passeggero (+ 8 punti percentuali rispetto al 2007) indice di un costante incremento nei sistemi di condivisione "fai da te" dell'auto con amici, parenti, colleghi.

Avevamo, d'altra parte, già parlato nel 2009 dell'incremento del "car sharing casalingo" a scopo di risparmio e di ottimizzazione degli spostamenti.

Graf. 1 * Mezzo di trasporto utilizzato per gli spostamenti ricorrenti- 2007, 2010 ** - Val.%

Mezzo di trasporto utilizzato per gli spostamenti ricorrenti (val.%)



Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

* Il totale non è 100 perché erano possibili più risposte

** La rilevazione è stata conclusa nell'ottobre 2010

Tuttavia, anche se ad uno primo sguardo non risulta evidente, il 2009 ha lasciato alcune tracce significative che hanno prodotto modifiche profonde negli stili di mobilità.

In primis una quota non marginale di automobilisti ha scoperto che della macchina, in determinate situazioni, può anche fare a meno, sostituendola con i mezzi di trasporto pubblici, le due ruote, o semplicemente facendo una passeggiata a piedi.

L'anno scorso, infatti, le continue oscillazioni al rialzo del prezzo del carburante (fino ad 1,50 euro) avevano indotto 21 automobilisti su 100 a modificare le modalità di ricorso all'auto privata, riducendone l'utilizzo anche quando il costo della benzina si era nuovamente ridotto (1,15 al litro).

Il bisogno di risparmiare sul consumo di benzina ha, dunque, consentito l'innescarsi di un circolo virtuoso per cui la sperimentazione di modalità di spostamento alternative all'auto ha cominciato a rivelarsi ad alcuni come una scelta vincente, più idonea alle proprie esigenze, da perpetrare, dunque, nel tempo.

Nel 2010 quella che nel 2009 era una tendenza, diventa un dato di fatto.

La quota di automobilisti che **di fronte ad un prezzo del carburante ancora troppo alto** (gennaio - novembre 2010 prezzo medio al consumo 1.358,48 euro) ha ridotto il ricorso all'auto privata è, infatti, incrementata di oltre 5 punti percentuali: dal 21,0% del 2009 al 26,6% del 2010 (tab.4).

Più che mai come quest'anno, tuttavia, il **minore utilizzo dell'auto non ha comportato una rinuncia all'uso del mezzo tout court**. Ed i dati lo confermano.

Abbiamo, infatti parlato di una crescita sia nel numero degli spostamenti, che nei giorni di utilizzo (ivi tabb.1 - 3).

Il tutto sembrerebbe paradossale, eppure rispettando pienamente le leggi di un sistema tendente all'**omeostasi** in cui "*si cambia per non cambiare*", i patentati cercano di *reagire* alle circostanze esterne (prezzo del carburante in aumento; crisi economica; calo del potere d'acquisto ...) che gli *suggerirebbero* di ridurre il più possibile l'uso dell'auto privata, adottando *soluzioni alternative* che gli consentano di utilizzare la macchina con la stessa frequenza di prima anzi, quando possibile, in misura maggiore.

Gli automobilisti nostrani, infatti, appaiono pronti, in percentuale crescente rispetto allo scorso, anno a modificare le proprie abitudini di utilizzo (73,4% non le ha modificate di contro al 79% del 2009) – tab. 4- ma, allo stesso tempo, non sono intenzionati a rinunciare ad un uso pressoché quotidiano (i giorni medi di utilizzo sono pari a 5,1) della propria vettura, dimostrando verso la stessa un *affetto* ed una fiducia che nessun altro mezzo di trasporto sembra meritare e che neanche la dura crisi economica e l'aumento del prezzo della benzina sono in grado di scalfire.

Tab. 4 Modifica delle abitudini d'uso dell'auto correlate all'aumento del prezzo della benzina anni 2009* - 2010** (Val.%)

	2010	2009
Non ho modificato le mie abitudini	73,4	79,0
Ho utilizzato di meno l'auto	26,6	21,0
Totale	100,0	100,0

* La rilevazione si è conclusa nel maggio 2009

** La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

Utilizzare di meno l'auto, dunque, significa effettuare un numero inferiore di Km nel corso dell'anno (-3,9 % di km percorsi nel 2010 rispetto al 2007), non certamente rinunciare a muoversi in automobile, neanche quando bisogna effettuare spostamenti inferiori ad 1 km (in media 0,6 nei giorni feriali in netta crescita rispetto al 2009 – (tab.3).

Meglio, dunque, servirsi della macchina per percorrere tratte brevi piuttosto che per effettuare spostamenti lunghi che richiederebbero una spesa maggiore di benzina.

Meglio incrementare l'utilizzo combinato dell'auto e dei mezzi pubblici e/o dell'auto e delle 2 ruote, piuttosto che lasciare tutti i giorni la macchina in garage.

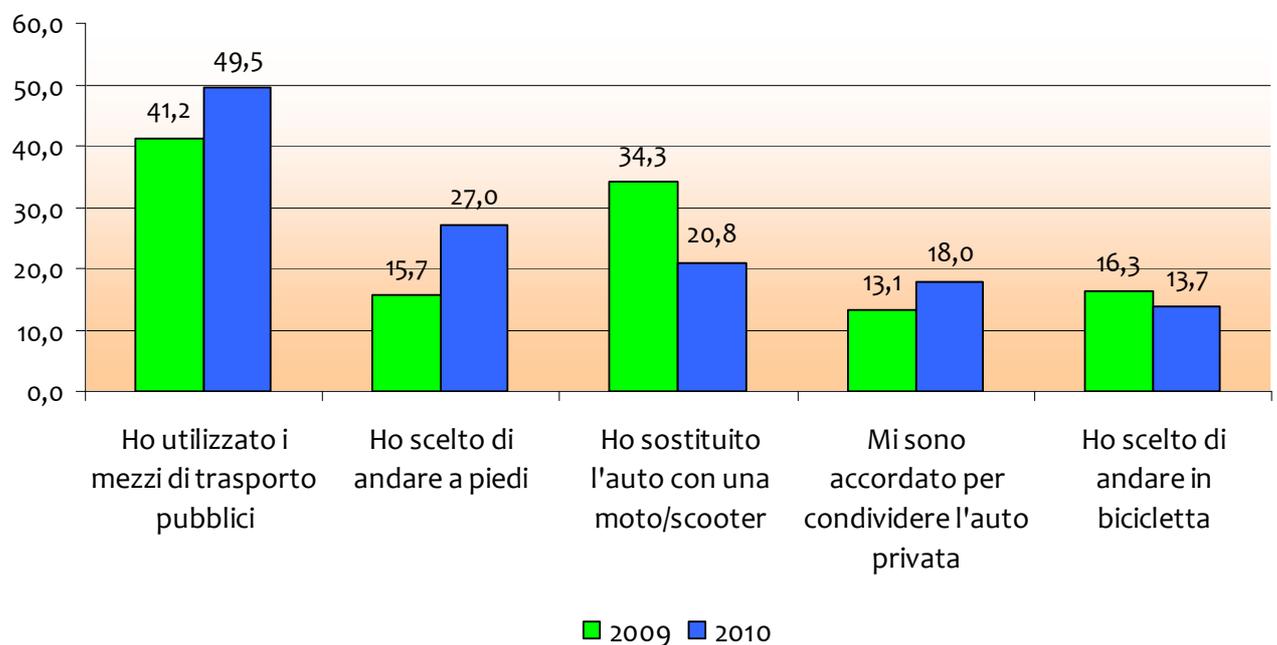
Non a caso il 18,0% dei patentati (in crescita rispetto al 13,1% del 2009) si è accordato con amici/parenti/colleghi per condividere l'auto continuando, quindi, a preferirla seppur con una diversa e più organizzata modalità di utilizzo (graf.2) e l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici è in crescita costante: 49,5% rispetto al 41,2% del 2009.

Ciononostante la possibilità che l'auto venga sostituita progressivamente dal trasporto pubblico per gli spostamenti ricorrenti appare, ad oggi, alquanto remota.

I patentati sembrano avere semplicemente accolto l'idea che per non essere costretti a rinunciare ad utilizzare il proprio mezzo di trasporto favorito - l'auto - ne devono fare un uso diverso: meglio utilizzarla per tratte brevi, favorendo l'intermodalità e la condivisione del mezzo.

Appare, dunque, oltremodo evidente che la mobilità dei patentati italiani tende alla *conservazione*, all'omeostasi facendo sì che l'equilibrio del sistema auto - patentati ed il suo strettissimo legame non vengano né alterati né tanto meno scomposti.

Graf.2 Modalità di sostituzione/alternanza dell'auto privata per gli spostamenti ricorrenti per fronteggiare i costi elevati del carburante (val.%)
anni 2009*, 2010**



Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

¹ Il totale non è 100 perché erano possibili più risposte

* La rilevazione è stata conclusa nel maggio 2009

** La rilevazione è stata conclusa nell'ottobre 2010

2. Il trasporto pubblico conquista il suo pubblico più severo: il genere maschile

Il primo semestre 2010 conferma un trend positivo nell'utilizzo del trasporto pubblico: +1,5% rispetto ai primi sei mesi del 2009 e rappresenta il 13% sul totale dei mezzi prescelti¹ - Fonte: Isfort, primo semestre 2010 -.

L'aumento dei viaggiatori del trasporto collettivo non sembra, tuttavia, aver penalizzato tra i patentati il ricorso alla vettura privata, considerata ancora come il mezzo preferito per gli spostamenti ricorrenti in oltre il 90% dei casi (tab.5).

Tab. 5 Mezzo di trasporto utilizzato per gli spostamenti ricorrenti
Anni 2007 - 2010* (val.%)**

Mezzo	2007	2010
Automobile come conducente	90,0	90,4
A piedi	36,2	35,5
Bus/treno/metropolitana urbani	25,4	34,3
Automobile come passeggero	25,7	33,7
Moto/scooter	14,9	17,9
Bici	13,7	18,7
Bus/treno/extraurbani	13,9	13,4

* La rilevazione è stata conclusa nell'ottobre 2010

** Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

Non possiamo, d'altra parte, non evidenziare i notevoli passi avanti fatti, nell'ultimo triennio, dal trasporto pubblico urbano: più 9 punti percentuali nel 2010 rispetto al 2007 (tab.5).

Un successo, forse, collegabile più alle modifiche prodotte nella gestione dei consumi delle famiglie italiane dal difficile periodo di crisi economica, che non ad un reale cambiamento negli stili di mobilità legato ad una "scelta di preferenza".

¹Il peso percentuale degli spostamenti a piedi o in bici si attesta sul 21,6%,quelli su mezzi motorizzati al 78,4% di cui l'83,1% con l'auto privata – Isfort primo semestre, 2010

Le famiglie italiane, infatti, nel 2009 hanno ridotto del 3% rispetto al 2008 la spesa media per generi alimentari e bevande (461 euro al mese) mentre, rispetto ai generi non alimentari, spicca proprio la contrazione subita dalla spesa per i trasporti (14,7% nel 2007, 14,3% nel 2008, 13,8% nel 2009) ed in particolare quella per la benzina e gli altri carburanti (l'indice dei prezzi al consumo indica una variazione rispettivamente del -10,7% e del -19,1%) – Fonte: Istat “ I consumi delle famiglie” luglio 2010 su dati 2009 -.

In tale contesto la scelta del mezzo pubblico risulta, verosimilmente, preferibile perché più *economica*²

Solo il crescente bisogno di risparmiare può aver, infatti, spinto anche il sesso maschile, fino ad oggi restio a ricorrere a bus e metro urbani, a rivedere le proprie scelte in merito: nel 2007 gli automobilisti di sesso maschile che se ne servivano erano il 19,2 %, nel 2010 la percentuale di utilizzo ha toccato quota 31,0%.

Tra le donne, invece, la percentuale d'uso è pure aumentata, ma in misura minore: dal 31,4% del 2007 al 37,2% del 2010 (tab.6).

Anche il sesso maschile, dunque, nonostante le iniziali reticenze, si è visto costretto - date le mutate condizioni socio-economiche - a modificare il proprio atteggiamento in tema di trasporto collettivo, rinunciando al comfort assicurato dall'auto privata in cambio del risparmio.

² Occorre tenere presente che il prezzo medio al consumo del carburante nel periodo gennaio - novembre 2010 è stato di 1.358,48 euro rispetto agli 1.227,73 dello stesso periodo del 2009, con dei picchi prossimi ad 1,40 euro per la benzina senza piombo nei mesi di aprile e maggio - Fonte: Ministero dello Sviluppo economico-.

Tab.6 Mezzo di trasporto utilizzato per gli spostamenti ricorrenti secondo il sesso
(val. %)
anni 2007 e 2010**

Mezzo	2007		2010	
	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine
Automobile come conducente	90,3	89,7	88,9	91,8
Bus/treno/metropolitana urbani	19,2	31,4	31,0	37,2
Moto/scooter	19,7	10,2	25,5	11,0
Bici	11,0	16,5	18,5	18,8
A piedi	30,3	42,0	31,0	39,7

¹ Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte

** La rilevazione si è conclusa ad ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

Proprio tra gli uomini, infatti, la percentuale d'uso della macchina è in leggero calo (dal 90,3% del 2007 all'88,9% del 2010) a vantaggio del trasporto pubblico urbano e delle più maneggevoli e parcheggiabili, ma meno confortevoli, due ruote (19,7% nel 2007 , 25,5% nel 2010).

Al contrario il genere femminile mostra, con una significativa inversione di tendenza rispetto al 2007 (+2,1%), un maggiore utilizzo dell'auto. Dopo essersi a lungo *sacrificate* per questioni di praticità e risparmio, le donne sembrano, dunque, voler riconquistare il *pieno diritto* all'utilizzo del mezzo di trasporto più comodo e confortevole.

Resta ora da vedere se questo trend continuerà a mantenersi costante nel tempo e se il 53,6% dei maschi (rispetto al 45,5% delle femmine) ancora convinto che *nessuna iniziativa potrebbe indurli ad un uso più frequente del trasporto collettivo* sia pronto a ricredersi (tab.7).

Tab. 7 Iniziative che potrebbero indurre ad un uso più frequente dei mezzi pubblici secondo il sesso (val. %) anni 2007 e 2010 **

	MASCHI	FEMMINE	MASCHI	FEMMINE
<i>Iniziativa</i>	2007		2010	
Nessuna iniziativa	51,0	36,0	53,6	45,5
Corse più frequenti	22,8	34,2	22,9	26,3
Diverso orario dei mezzi pubblici di trasporto	10,5	13,0	8,8	15,3
Maggior numero di parcheggi di scambio	9,8	8,0	7,3	7,0
Contributi sui biglietti e/o abbonamenti	4,9	7,0	6,3	3,9
Altro	1,0	1,8	1,1	2,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

** La rilevazione si è conclusa ad ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

2.1 Le richieste degli automobilisti in tema di trasporto pubblico

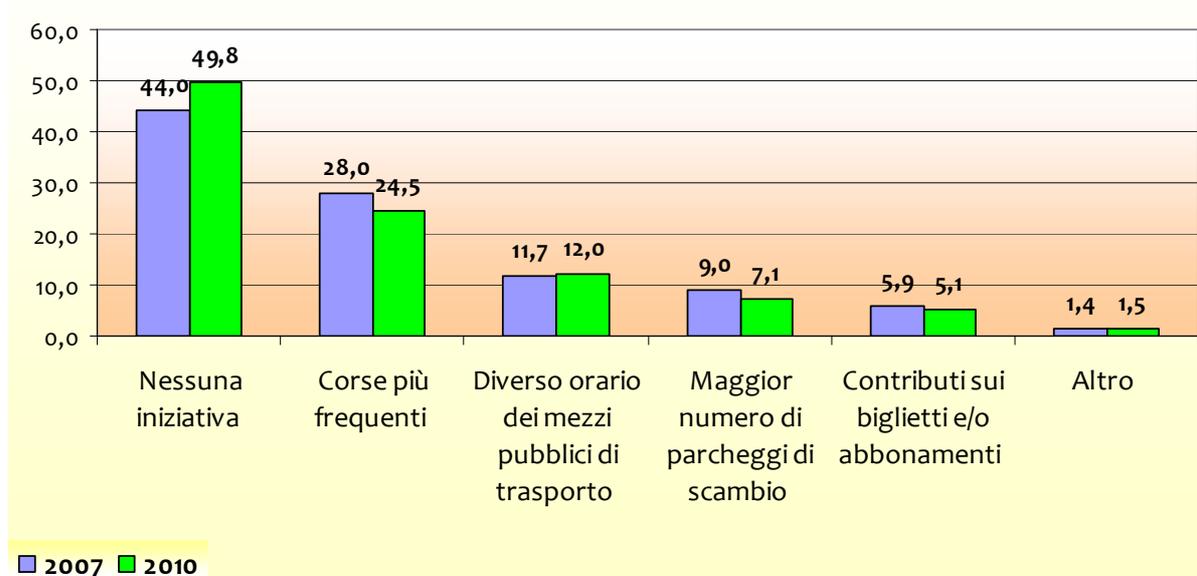
Ma in cosa dovrebbe “migliorare” il servizio del trasporto pubblico per riuscire ad incrementare ulteriormente il suo appeal nei confronti dei patentati?

Nonostante il ricorso a bus e metro sia notevolmente incrementato permane, infatti, una percentuale molto alta (49,8% in crescita rispetto al 44,0% del 2007) di automobilisti che non sarebbe indotta da nessun tipo di iniziativa a servirsene per gli spostamenti abituali (graf.3).

Tra le azioni che potrebbero invertire questa linea di tendenza emergono - in particolare tra le donne (26,3% rispetto ad un media totale del 25,4%) - le corse più frequenti, a seguire il diverso orario dei mezzi pubblici di trasporto (12,0%); il maggior numero dei parcheggi di scambio (7,1%) ed i contributi sui biglietti e /o gli abbonamenti (5,1%).

L'ordine delle priorità in tema di proposte da attuare è rimasto costante nell'ultimo triennio. Seppur tutte le tipologie di iniziative previste dagli items mostrano un lieve calo in termini percentuali, indice di un progresso nella qualità del servizio offerto, le problematiche nell'efficienza dello stesso rimangono invariate.

Graf.3 Iniziative che potrebbero favorire un maggiore utilizzo dei mezzi pubblici per gli spostamenti ricorrenti (val.%)
anni 2007, 2010*



* La rilevazione si è conclusa ad ottobre 2010

† Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

Rispetto alle diverse fasce d'età i giovani (18-29 anni) sono i più interessati ad iniziative che *alleggeriscano* il costo del viaggio (9,9% rispetto ad una media del 5,1%) e all'incremento del numero dei parcheggi di scambio (9,4% rispetto ad una media totale del 7,1%).

Tra i 30-44enni emerge la necessità di un miglioramento negli orari del servizio (13,7% rispetto ad una media del 12,0%) verosimilmente collegabile alle esigenze di tipo lavorativo.

Il segmento dei 45-69enni, verosimilmente in relazione all'avanzare dell'età *chiede*, invece, un incremento nella frequenza delle corse (27,6% rispetto ad una media del 24,5%) - Tab.8-.

Tab.8 Iniziative che potrebbero indurre ad un uso più frequente del trasporto pubblico secondo l'età (val. %) - anno 2010* -

	Età			Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-69 anni	
Nessuna iniziativa	49,1	52,2	48,1	49,8
Corse più frequenti	20,4	22,4	27,6	24,5
Diverso orario dei mezzi pubblici di trasporto	10,4	13,7	11,2	12,0
Maggior numero di parcheggi di scambio	9,4	6,9	6,5	7,1
Contributi sui biglietti e/o abbonamenti	9,9	4,0	4,2	5,1
Altro	0,8	0,8	2,4	1,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

** La rilevazione si è conclusa ad ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

Anche la *classifica* delle ragioni del **mancato utilizzo** è rimasta pressoché costante nell'ultimo triennio.

Emerge con percentuale più elevata (34,8%) ed invariata rispetto al 2007 (34,9%) la questione dell'assenza di un collegamento diretto e di coincidenze non buone; a seguire in netta crescita rispetto a 3 anni fa, si attesta lo scarso comfort del viaggio (+10 punti percentuali nel 2010 rispetto al 2007).

Ad ulteriore conferma di quanto fin'ora evidenziato diminuisce ulteriormente la percentuale di chi ritiene la scelta del mezzo pubblico un'alternativa non valida in termini di economicità e risparmio (- 1,5% nel 2010 rispetto al 2007); diminuisce nettamente, invece, la motivazione legata alla fermata distante dall'abitazione e/o dalla sede di lavoro/studio (23,7% nel 2007, 15,2% nel 2010) – tab.9 - .

Tab. 9 Ragioni del mancato utilizzo dei mezzi pubblici per gli spostamenti ricorrenti
anni 2007, 2010* (val.%)¹

Motivo	2007	2010
Non esiste un collegamento diretto e le coincidenze non sono buone	34,9	34,8
Comfort di viaggio scarsi	20,7	30,9
Collegamenti saltuari/poco frequenti	21,7	23,5
Orario di lavoro diverso	17,5	18,9
Fermata distante dall'abitazione o sede di lavoro/studio	23,7	15,2
Non economicità dell'alternativa	8,0	6,5

* La rilevazione è stata conclusa nell'ottobre 2010

¹ Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

3. Benzina mia, quanto mi costi ...

Secondo l'Unione Petrolifera, in Italia vi sono 22.800 punti vendita che producono un erogato medio di 1.539 metri cubi di benzina e gasolio.

Per fare un paragone, in Germania i distributori sono 14.800 (circa 8.000 in meno dell'Italia) e generano un erogato medio quasi il doppio di quello italiano, pari a 3.014 metri cubi.

La Francia è in grado di realizzare performance ancora migliori con un erogato medio di 3.340 m³ attraverso i suoi 12.700 punti vendita.

L'Italia, dunque, presenta un numero maggiore di distributori rispetto agli altri paesi europei - solitamente giustificato dalla presenza di una diversa mobilità, dalla minore urbanizzazione e dall'alta diffusione di veicoli a due ruote e cilindrata più piccole - con effetti negativi sul costo del carburante che presenta prezzi ancora superiori di qualche centesimo rispetto alla media UE.

La nostra rete distributiva mostra, inoltre, notevoli segnali di ritardo rispetto all'Europa soprattutto se consideriamo che l'andamento dell'erogato medio - uno dei principali indicatori della funzionalità della rete carburanti - nel periodo 2005 - 2007 ha mostrato nel nostro paese un notevole calo, correlato alla diminuzione dei consumi e al contemporaneo aumento dei punti vendita. Si è attestato, infatti, a 1,5 milioni, rispetto ad una media europea di 2,5 milioni di litri.

Non possiamo, poi, dimenticare che, in rapporto agli altri paesi europei, la presenza dei distributori self-service post - pay è scarsissima e pari al 29% rispetto al 90% del resto d'Europa³.

La lentezza nell'adeguamento della rete distributiva si innesta nel difficile contesto di crisi economica vissuto dal nostro paese dove, nei primi dieci mesi del 2010, la somma dei soli carburanti (benzina + gasolio) ha evidenziato una flessione del 2,4% (-733.000 tonnellate)

Fonte :Unione Petrolifera italiana, Novembre 2010 - .

³ Fonte: Unione Petrolifera italiana –Relazione annuale 2010 – e “La rete carburanti nel 2009: il confronto con l'Europa”.
Studio Nomisma Energia

La benzina, d'altra parte, continua ad essere percepita dai patentati come la voce di spesa nettamente più cara rispetto a tutte le altre che rientrano nella *normale* gestione di un'auto vettura (tab. 10).

E' stata indicata come voce di costo *superiore al giusto* dal oltre il 68% degli automobilisti in netta crescita rispetto al 2009 (64,1%).

Solo il costo dell'assicurazione viene considerato altrettanto eccessivo anche se con un valore percentuale inferiore - 55,8% - ed in calo rispetto all'anno scorso.

Precisiamo che in un contesto di difficoltà economiche crescenti come quello che ci troviamo attualmente a vivere, non stupisce che quasi tutte le voci di spesa mostrino valori percentuali più elevati rispetto a quelli dello scorso anno (in particolare il bollo +14 punti percentuali, i costi di riparazione/manutenzione +9,9) ma risulta di tutta evidenza l'accento posto dagli automobilisti sul costo smisurato del carburante.

Tab. 10 Voci di spesa attualmente superiori al giusto (val.%)¹
Anni 2009* e 2010**

	2009	2010
Carburante	64,1	68,6
Assicurazione	57,3	55,8
Bollo	14,5	28,8
Costo di acquisto dell'auto	15,4	21,2
Riparazione/manutenzione	14,0	23,9
Pedaggi autostradali	7,7	12,2
Parcheggio a ore	5,8	10,5
Garage	4,6	1,8

¹Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte

* La rilevazione è stata conclusa nel maggio 2009

** La rilevazione è stata conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

3.1 Self-service o servito? Una questione di genere.

La modalità servito risulta la preferita sia sulle strade urbane/comunali che in autostrada.

In particolare sulle strade urbane il rifornimento con l'intervento del gestore raccoglie oltre il 58,9% delle preferenze, mentre in autostrada il 64,5% (tab.11).

Notevoli le differenze nelle modalità di rifornimento in base al sesso: "solo" il 30,4% delle donne utilizza il self-service in città, percentuale che scende ulteriormente - 27,1% - in autostrada.

Se prendessimo in considerazione esclusivamente il comportamento degli uomini, dunque, la modalità self-service risulterebbe in città nettamente favorita con oltre il 52%.

Tab. 11 Modalità preferita per il rifornimento di carburante secondo il sesso e la tipologia di strada (val. %) - anno 2010* -

	Sesso		Totale
	Maschio	Femmina	
Strade urbane/comunali			
In modalità servito	47,3	69,6	58,9
Da solo al Self-Service	52,7	30,4	41,1
Totale	100,0	100,0	100,0
Autostrade			
In modalità servito	55,5	72,9	64,5
Da solo al Self-Service	44,5	27,1	35,5
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

* La rilevazione si è conclusa ad ottobre 2010

Le differenze di uso rilevate tra i due sessi sono ancora più evidenti se andiamo ad esaminare le motivazioni di scelta. Anche se rispetto ad alcuni aspetti maschi e femmine risultano schierati sulle stesse posizioni emergono, infatti, interessanti punti di divergenza.

Partendo dai punti in comune, è innegabile che sia gli uomini che le donne **che prediligono la modalità servito** rintracciano la loro principale ragione di preferenza nella comodità.

Nello specifico il genere femminile indica quest'ultima come primo motivo di scelta con il 78,2%, gli uomini con il 78,6% (Graf.4).

Il 9,3% dei maschi e il 9,8% delle femmine indica, in maniera analoga, tra le ragioni di scelta del servito la professionalità del gestore, mentre l'offerta di servizi aggiuntivi (controllo liquidi, pressione delle gomme ...) raccoglie, rispettivamente, il 6,1 e dal 6,2%.

Tre sono, invece, le motivazioni che vedono uomini e donne *schierati* su posizioni diverse: la difficoltà di utilizzo del distributore, la sensazione di maggiore sicurezza offerta dal rifornimento con l'intervento del gestore, la maggiore importanza riconosciuta alla cordialità di quest'ultimo.

Nello specifico il 18,3% delle donne ricorre al servito perché trova difficile utilizzare il distributore self-service, percentuale che scende al 9,2% tra gli uomini.

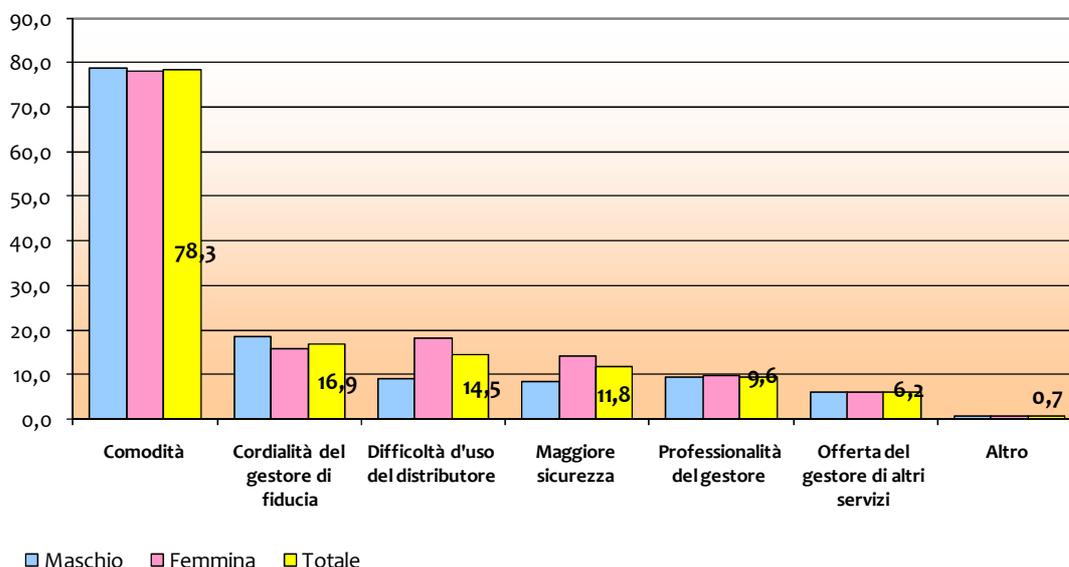
Stessa distanza in termini percentuali riguarda la sensazione di maggiore sicurezza offerta dalla modalità servito: 14,1% per le donne, 8,6% per gli uomini.

Il mancato ricorso al distributore automatico non è solo una questione di *imbrantaggine* del sesso *debole* che incontra maggiori difficoltà a cimentarsi nell'operazione del rifornimento della propria auto, come solitamente si tende a pensare, bensì anche di tranquillità e senso di sicurezza.

Il sesso femminile preferisce effettuare il rifornimento della propria auto all'interno di un'area *protetta* dove è più difficile ritrovarsi da sole - soprattutto, nelle ore notturne e quando si viaggia in autostrada - e dove poter ricevere assistenza in caso di necessità.

Non a caso gli uomini nel gestore di fiducia ricercano principalmente cordialità (18,6% rispetto al 15,8% delle femmine) mentre le donne danno notevole importanza anche alla professionalità, alla sensazione di protezione e all'assistenza.

Graf.4 Motivi per cui preferisce ricorrere alla modalità servito per il rifornimento dell' auto secondo il sesso (val.%)¹- anno 2010*



* La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

¹ Il totale non è uguale a 100 perché erano possibili più risposte

Fonte: Rapporto Acì - Censis Servizi, 2010

Chi preferisce ricorrere alla modalità self - service lo fa, ovviamente, per risparmiare (graf.5).

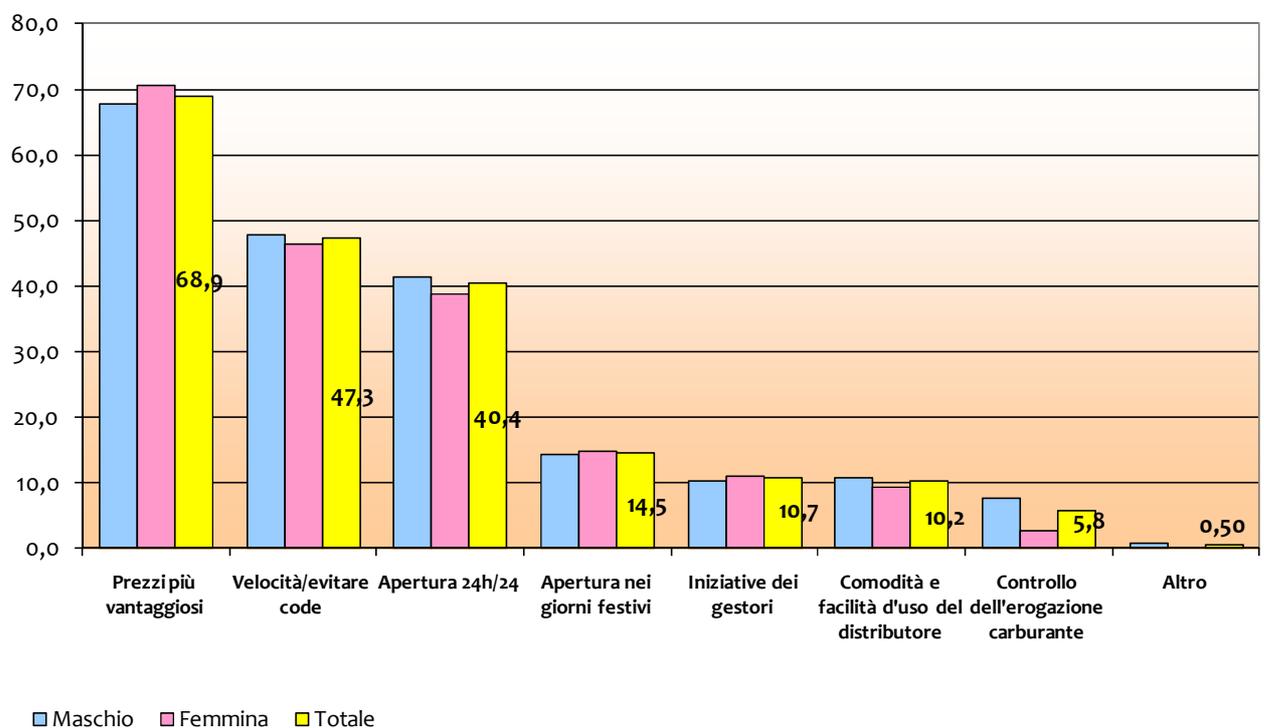
I prezzi più vantaggiosi attraggono, infatti, il 67,8% degli uomini ed oltre il 70% delle donne.

A seguire troviamo la velocità/possibilità di evitare le code (47,9% degli uomini e 46,4% delle donne) e l'apertura 24h/24 (41,4% dei maschi, 38,8% delle femmine).

Le donne che scelgono di utilizzare il self - service pensano comunque che sia meno comodo e meno facile da utilizzare rispetto ai maschi (9,4% rispetto al 10,7%) e trovano meno rilevante in termini di criteri di scelta la possibilità di poter controllare la corretta erogazione del carburante.

Quest'ultima opzione è, infatti, indicata dal 7,7% degli uomini e “solo” dal 2,7% delle donne. I maschi sono, dunque, più *diffidenti* quando si tratta di rifornimento dell'auto e, conseguentemente, danno maggiore importanza alla possibilità di controllare con i propri occhi la corretta erogazione del carburante.

Graf.5 Motivi per cui preferisce ricorrere alla modalità self - service per il rifornimento dell'auto secondo il sesso (val.%)¹ - anno 2010^{*} -



^{*} La rilevazione è stata conclusa nell'ottobre 2010
¹ Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

3.2 I Benza - cartelloni: un valido aiuto per chi tiene al risparmio e vuole selezionare la marca del gestore

Per aiutare i consumatori a fronteggiare il caro-carburante dal luglio 2007 Autostrade per l'Italia ha posizionato lungo la rete, in prossimità dei principali nodi (Milano, Roma, Firenze, Bologna, Napoli), i cartelli prezzo carburante che mettono a confronto in tempo reale i prezzi self-service (benzina verde e gasolio) delle aree di servizio presenti (4 consecutive) sulla rete di Autostrade per l'Italia. Al 31 dicembre 2008 erano stati installati già 53 impianti, a copertura di circa il 95% dell'intera rete.

A 3 anni di distanza dalla loro introduzione siamo andati a testarne il livello di gradimento e notorietà presso gli automobilisti italiani con il risultato di un bilancio ancora un po' incerto rispetto al loro utilizzo ed alla loro efficacia. Conforta, comunque, che appena lo 0,5% dichiara di non averne mai sentito parlare e/o che non sappia cosa siano (tab.12).

Un primo elemento che salta all'occhio è che i benza - cartelloni non sono giudicati utili solo per individuare il distributore meno caro (33,8%) ma anche per poter selezionare la marca del gestore (20,0%). E' di tutta evidenza, quindi, che i programmi fedeltà attuati dai punti vendita esercitino una buona dose di *appealing* sui clienti.

Ad apprezzare maggiormente il funzionamento del benza - cartello sono i giovani tra i 18 e i 29 anni che li ritengono un valido aiuto sia per individuare il distributore più economico (38,4% rispetto ad una media totale del 33,8%) che per selezionare la marca del gestore (18,9%). All'interno della stessa fascia d'età, tuttavia, è presente una notevole quota di automobilisti pari al 21,2% che dichiara di non averli mai visti e che sono troppo difficili da leggere (11,6%).

Oltre il 30% degli adulti tra i 30 e i 44 anni riconosce la loro utilità per finalità di risparmio ed il 23,7% li utilizza per selezionare il *brand*. In questa fascia d'età è alto il malcontento per la loro difficoltà di lettura (15,8% rispetto ad una media del 15,4%) e per il fatto che spesso riportano informazioni inesatte e/o sono mal funzionanti (11,4% rispetto ad una media totale del 10,1%).

Tab.12 Giudizio sui “benza - cartelloni “ secondo la classe di età (val. %)¹
anno 2010*

Giudizio	Età			Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-69 anni	
Sono un valido aiuto per individuare il distributore meno caro	38,4	30,8	34,1	33,8
Penso siano inutili perché in autostrada non bado al prezzo della benzina	18,0	19,3	22,2	20,4
Sono un valido aiuto per scegliere la marca del gestore	18,9	23,7	17,7	20,0
Penso siano utili, ma non li ho mai visti	21,2	14,6	14,4	15,8
Sono troppo difficili da leggere	11,6	15,8	16,7	15,4
Spesso riportano informazioni inesatte o sono mal funzionanti	9,0	11,4	9,6	10,1
Non ne ho mai sentito parlare/non so cosa siano	0,6	0,5	0,3	0,5

*La rilevazione è stata conclusa nell'ottobre 2010

¹Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

Nella fascia d'età 45-69 anni è presente la percentuale più alta di chi trova difficoltà nel leggerli (16,7% rispetto ad una media totale del 15,4%) e di chi pensa siano inutili perché in autostrada tendono a non prestare attenzione al prezzo della benzina (22,2% rispetto ad una media totale del 20,4%).

La ragione principale della scarsa utilità di questa tipologia di cartelloni è rintracciabile, d'altra parte, proprio in quest'ultimo fattore: in autostrada si tende ad occuparsi meno del costo del carburante, verosimilmente perché è più facile incappare in circostanze in cui il rifornimento del mezzo di trasporto su cui si viaggia è inevitabile e non ulteriormente rinviabile nel tempo.

Semaforo verde, dunque, rispetto all'utilità del benza - cartello, ma occorre migliorarne la funzionalità in termini di visibilità, facilità di lettura ed esattezza delle informazioni soprattutto per agevolare gli automobilisti over 65.

4. La sicurezza stradale: uno sguardo più attento ai giovani e agli utenti deboli della strada

Secondo i dati Aci – Istat nel 2009 in Italia sono stati rilevati **215.405** incidenti stradali che hanno causato il decesso di **4.237** persone e prodotto lesioni di diversa gravità in altri **307.258** casi.

Ciò vuol dire che, ogni giorno, durante il 2009, si sono verificati mediamente **590** incidenti stradali⁴ che hanno comportato la morte di 12 persone ed il ferimento di altre 842.

Rispetto al 2008 si riscontra una diminuzione del numero degli incidenti (-1,6%) e dei feriti (-1,1%) e un calo più consistente del numero dei morti (-10,3%).

Se guardiamo all'andamento dell'incidentalità stradale nel periodo 2001 - 2009 i dati sono ancora più confortanti: gli incidenti con danni a persone sono diminuiti del 18,1%, i morti del 40,3% ed i feriti del 17,7%. Nello stesso periodo, d'altra parte, il parco veicolare è cresciuto di circa il 18% (+0,2% tra il 2008 e il 2009).

Il 76% del totale degli incidenti è avvenuto su strada urbana, il 5,7% in autostrada, il restante 18,3% sulle altre strade (comprendenti di statali, provinciali, comunali, extraurbane e regionali). L'indice di mortalità mostra che gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane (escluse le autostrade) dove si registrano 5,1 decessi ogni 100 incidenti. Gli incidenti sulle strade urbane sono meno gravi, con 1,2 morti ogni 100 incidenti. Sulle autostrade si registra un indice di mortalità di 2,9 morti ogni 100 incidenti pari a quasi la metà di quello relativo alle strade extraurbane.

In un pur positivo miglioramento del quadro generale della sinistrosità preoccupa il livello della mortalità e delle lesioni fra i pedoni, anello debole della nostre strade.

In netta controtendenza sul dato generale, le vittime fra i pedoni sono, infatti, in aumento con 667 morti e un incremento che sfiora il 3% rispetto ai 648 decessi del 2008.

Anche il numero dei feriti ristagna: 20.326 appena l'1,5% in meno rispetto ai 20.640 del 2008.

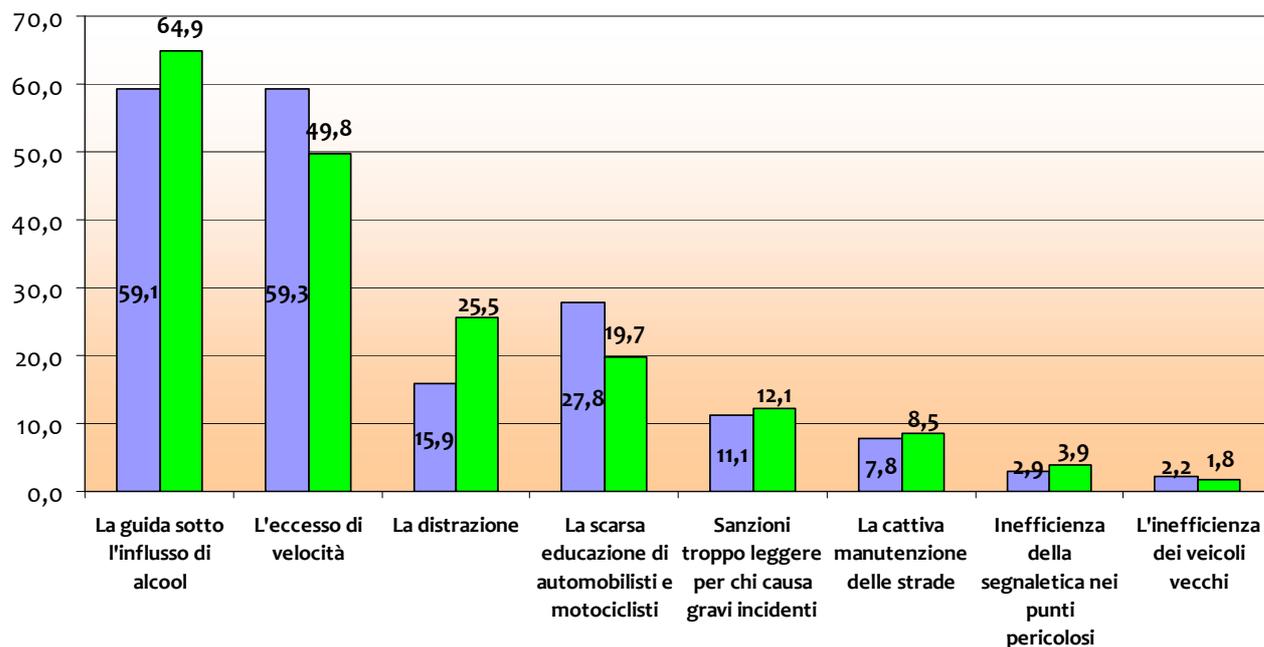
Nel 2009, dunque, i pedoni vittime di incidenti stradali rappresentano il 15,7% del totale, ben 2 punti percentuali in più rispetto al 2008.

⁴ L'incidente stradale viene definito come "quell'evento in cui è coinvolto almeno un veicolo in circolazione sulla rete stradale che comporti lesioni alle persone (morti entro il trentesimo giorno e/o feriti)". Fonte Aci – Istat Incidenti stradali anno 2009

4.1 La guida in stato di ebbrezza: tasto dolente della sicurezza stradale

La rilevazione di quest'anno sul tema "principali problemi della sicurezza stradale" mostra un importante cambiamento rispetto al 2009: **la guida sotto l'influsso di alcol con il 64,9% si attesta nettamente come la principale preoccupazione degli automobilisti, seguita dall'eccesso di velocità con il 49,8%** (graf.6).

Graf.6 Principali problemi della sicurezza stradale (val.%)¹
anni 2009* e 2010**



■ 2009 ■ 2010

*¹ Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte

* La rilevazione si è conclusa nel maggio 2009

** La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Acì Censis Servizi, 2010

I recenti episodi di cronaca - spesso tristemente collegati ad eccesso di alcol e sostanze stupefacenti - che hanno riempito le prime pagine dei nostri quotidiani hanno evidentemente colpito l'immaginario degli automobilisti portandoli a rivedere le loro sensazioni in tema di comportamenti pericolosi al volante.

4.2 Giovani – alcol - guida – incidenti: occorre quadrare il cerchio

La preoccupazione per i giovani cresce ancor di più se consideriamo che nel corso degli ultimi anni in Italia si sono consolidate in particolare tra i 15-24enni abitudini di consumo di alcolici fuori pasto e in maniera “occasionale”, tipiche dei paesi del Nord Europa.

Nello specifico dal 2003, la quota dei 18-24enni coinvolti nel *binge drinking* (il consumo di 6 o più bicchieri di bevande alcoliche in un'unica occasione) è ormai un dato stabile e riguarda il 22,6% dei maschi e l'8,4% delle femmine tra coloro che adottano comportamenti a rischio nel consumo di alcolici – Fonte: Istat L'uso e l'abuso di alcol in Italia, 2010 su dati 2009 –

Anche se i cambiamenti in atto nelle modalità di consumo sono maggiormente evidenti tra i giovani di 18-24 anni, non va sottovalutata la forte crescita del consumo di alcol fuori pasto tra gli adolescenti. Considerando la fascia di età tra i 14 e i 17 anni, tra il 1999 e il 2009 questa modalità di consumo di bevande alcoliche passa dal 15,4% al 18,9%. Il consumo di alcol fuori pasto cresce maggiormente per le ragazze (dal 12,8% al 17,4%), ma rimane più diffuso tra i maschi, per i quali passa dal 18% al 20,4%. Inoltre è elevata la quota di ragazzi di 11-15 anni che dichiara di aver consumato una o più bevande alcoliche almeno una volta nell'anno (il 18,5% tra i maschi e il 15,5% tra le femmine).

Alcuni comportamenti a rischio nel consumo di alcolici si associano fortemente all'abitudine ad andare nelle discoteche e più in generale nei luoghi in cui ci si s - balla.

Si tratta di comportamenti più diffusi proprio laddove ci sono occasioni di incontro e socializzazione. Tra chi frequenta assiduamente le discoteche (più di 12 volte nell'anno) la quota di quanti dichiarano un comportamento di consumo a rischio è più alta. Se consideriamo soltanto i maschi, sono il 35,1% (rispetto al 23,8% di coloro che non vanno in discoteca), mentre tra le donne tali quote sono, rispettivamente, il 14,5%, il 6,2%. Se si prendono in considerazione le sole *ubriacature*, queste riguardano il 29,1% tra gli uomini che vanno in discoteca più di una volta al mese, contro l'8,9% di quelli che non ci vanno e l'11,4% contro l'1,8%, nel caso delle donne. Il fenomeno riguarda soprattutto i giovani fino a 24 anni e gli adulti fino a 44 anni.

È importante valutare quanto l'associazione di entrambi questi comportamenti sia diffusa proprio tra i guidatori abituali, al fine di stimare la quota di popolazione a rischio anche se solo in termini potenziali. Tra questi ultimi emerge una forte associazione tra la assiduità con cui si frequentano discoteche o, in generale, luoghi in cui si balla, e il consumo di alcol, soprattutto tra i giovani. Tra gli uomini di 18-24 anni guidatori abituali, infatti, la quota di consumatori a rischio passa dal 13,3% di chi non frequenta discoteche, al 39,2% di chi, invece, le frequenta più di una volta al mese. Analogamente tra le giovani guidatrici il dato passa, rispettivamente, dal 3,9% al 16,7%⁵

In Italia, d'altra parte, il 58% degli incidenti dovuti allo stato di ebbrezza si è verificato nel 2008 tra le 22 e le 7 del mattino. Il dato in leggero calo rispetto al 2000 (era il 62%) è tra i più alti in Europa. Peggio di noi solo la Francia (65%).

Pur non volendo “demonizzare” i nostri giovani, è evidente che per garantire a tutti un'ottimale dose di sicurezza sulle strade occorre intervenire in maniera significativa per porre un freno a queste viziose tipologie di comportamento.

Il 4,2% degli automobilisti tra i 18 e i 29 anni dichiara, infatti, di non limitare il consumo di alcol pur sapendo di doversi mettere al volante contro una media totale dell'1,8% che decresce all'avanzare degli anni. Dichiara di non essere un bevitore abituale il 38,6% degli under 30 contro il 49,1% dei 30-44enni e il 56,8 degli over 45. Il 12,7% dei giovani dichiara, infine, di non limitare il consumo ma di lasciar guidare qualcuno al posto suo (tab.13).

“Fortunatamente” cresce rispetto all'anno scorso la quota dei 18-29enni che sceglie di limitare il consumo (44,5% rispetto al 36,6% del 2009), ma è ancora troppo alta ed in crescita la percentuale di chi sceglie di non limitarsi (4,2% rispetto al 3,4% del 2009).

⁵ I dati si riferiscono all'indagine Istat “L'uso e l'abuso di alcol in Italia”, 2010 su dati 2009

**Tab.13 Comportamento alla guida dopo aver consumato alcolici
secondo l'età (val. %) - anno-2010* -**

	Età			Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-69 anni	
Ne limita il consumo	44,5	38,7	33,6	37,4
Non ne limita il consumo ma qualcuno guida al posto suo	12,7	10,7	8,6	10,1
Non ne limita il consumo Non se ne preoccupa non è un bevitore abituale	4,2	1,5	1,0	1,8
Totale	38,6	49,1	56,8	50,7
	100,0	100,0	100,0	100,0

* La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

I controlli per la guida in stato di ebbrezza, d'altra parte, crescono sensibilmente (dai circa 250mila del 2006 agli 1,4 milioni del 2008) ma rappresentano soltanto il 4% delle patenti attive. Le infrazioni accertate dalla polizia stradale nel 2009 per guida sotto l'effetto di alcol sono state in totale 26.912. A queste si aggiungono le 5.625 rilevate dalla Polizia Municipale. Ancora 16 province, tuttavia, risultano sprovviste della strumentazione necessaria ad effettuare le opportune verifiche. (Fonte: Aci - Fondazione Caracciolo, 2010).

Sempre nell'ottica di fronteggiare il fenomeno della guida in stato di ebbrezza da segnalare la recente modifica al Codice della Strada che ha previsto il divieto assoluto di bere bevande alcoliche per i conducenti di età inferiore ai 21 anni e i conducenti nei primi 3 anni dal conseguimento della patente B.

Gli automobilisti sembrano avere accolto con piena approvazione l'introduzione di questa modifica: con un grado di accordo che supera il 93% (59,7% molto d'accordo e 34,1% abbastanza d'accordo) - Tab.14 -.

La popolazione degli automobilisti è, ormai, pienamente consapevole dell'enorme rischio collegato alla guida in stato di ebbrezza.

Rischio che diventa ancora più alto quando coinvolge i giovanissimi, spesso consumatori solo "occasionalmente" di alcol e, quindi, difficilmente in grado di metabolizzarlo in tempi rapidi e/o i neo-patentati che spesso uniscono l'ebbrezza da alcol a quella collegata all'indipendenza acquisita in seguito al conseguimento della patente di guida.

Preoccupa, tuttavia, anche se non stupisce, che siano propri i giovani a presentare il maggior grado di disaccordo in relazione alla nuova normativa. Il 13,5% dei 18-29enni è, infatti, poco o per nulla d'accordo rispetto ad una media totale del 6,2%

Tab. 14 Grado di accordo sul nuovo divieto assoluti di bere alcool alla guida per i neopatentati (val. %) secondo l'età - anno 2010^{* -}

	Età			Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-69 anni	
Molto	45,0	64,5	62,2	59,7
Abbastanza	41,5	31,1	33,2	34,1
Poco	9,5	3,7	3,9	4,9
Per nulla	4,0	0,7	0,7	1,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

* La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

Non solo.

Sono sempre i giovani ad essere i meno convinti rispetto alla necessità di punire con maggiore severità la guida in stato di ebbrezza: 47,1% rispetto ad una media del 51,7% che vede il suo picco nella classe di età 30-44 anni (tab.15).

I 18-29enni appaiono, invece, più propensi rispetto alla media a reprimere con maggiore severità la guida contromano (39,5% rispetto ad una media totale del 36,0%) e il passaggio con il semaforo rosso (43,0% rispetto ad una media totale del 41,0%).

Tab. 15 Infrazioni da punire con maggiore severità rispetto alla normativa attuale secondo l'età (val. %)¹ - anno 2010* -

	Età			Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-69 anni	
Guida in stato di ebbrezza	47,1	54,3	51,6	51,7
Passaggio con il semaforo rosso	43,0	38,3	42,1	41,0
Guida contromano	39,5	35,9	34,6	36,0
Superamento dei limiti di velocità consentiti	17,8	22,5	20,6	20,7
Mancato uso delle cinture di sicurezza	11,2	9,2	12,9	11,3
Usare cuffie o apparecchi radiotelefoni durante la guida	7,3	7,8	8,4	8,0
Sosta negli spazi riservati alla fermata degli autobus/ taxi	2,0	2,8	3,0	2,7
Mancato utilizzo delle lenti se prescritte	5,5	6,9	4,8	5,6

*Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte

* La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Acì - Censis Servizi, 2010

Occorre, dunque, abbinare ai quanto mai necessari interventi di tipo legislativo e alle misure di tipo repressivo, una maggiore attenzione all'educazione stradale, all'insegnamento della guida e alla formazione degli *automobilisti del futuro*.

Come evidenziato in più occasioni dall' ACI (Automobile Club d'Italia) sarebbe quanto mai necessario ed importante che i giovani ed i neopatentati seguissero un corso di guida sicura entro i primi 3 anni dal conseguimento della licenza di guida così da essere sensibilizzati, allertati ed educati ad una maggiore consapevolezza dei rischi e delle modalità con cui affrontare le situazioni di estrema difficoltà alla guida.

L'auto è sinonimo di libertà, ma è anche un mezzo di trasporto profondamente rischioso se non è utilizzato con cautela ed attenzione. Fa da scuola in tal senso l'Austria dove l'introduzione di questa tipologia intervento ha comportato una forte riduzione del numero di incidenti causati da conducenti tra i 18 e i 21 anni.

I giovani al volante vanno tenuti sotto controllo, devono essere seguiti ed avvicinati alla guida con maggiore cura, ormai è un dato innegabile, una realtà dalla quale non è più possibile fuggire.

4.3 Giovani al volante si “raccontano”

Nel corso di un focus group organizzato a Roma abbiamo incontrato 8 giovani tra i 15 e i 20 anni per affrontare in maniera più approfondita il delicato tema della sicurezza stradale e mettere a fuoco alcuni aspetti relativi al loro atteggiamento alla guida che sarebbero sfuggiti ad una rilevazione di tipo quantitativo.

Durante il colloquio è stata posta particolare attenzione al delicato fenomeno delle “microcar” particolarmente diffuse nella Capitale (nel 2008 ne circolavano circa 5000 – Fonte ATAC-) tra la popolazione giovanile e, spesso, protagoniste di drammatici episodi di cronaca.

Se l’analisi dei dati generali (relativi all’ analisi quantitativa su un campione rappresentativo della popolazione italiana dotata di patente), lascia il quadro di una tipologia di vettura considerata più sicura di una moto/scooter (56,3%) e non più pericolosa di un auto tradizionale (55,0%); di uno strumento per nulla adatto né a responsabilizzare i minorenni (65,1%), né tanto meno a prepararli alla guida (62,0%); dotato di una struttura poco solida per proteggere gli occupanti (65,8%), **il colloquio con i giovani proprietari di questi mezzi ci ha svelato particolari importanti del loro effettivo comportamento al volante del mezzo** (tab.16).

Tab. 16 Opinione sulle mini car (val. %) anno 2010*	
	(val.%)
Molto più sicure di una moto/scooter	56,3
Molto meno sicure di una moto/scooter	43,7
Totale	100,0
Uno status – symbol /una moda	80,0
Una necessità	20,0
Totale	100,0
Uno strumento non adatto a responsabilizzare i minorenni	65,1
Un strumento adatto a responsabilizzare i minorenni	34,9
Totale	100,0
Vetture con una struttura poco solida , non in grado di proteggere gli occupanti	65,8
Vetture dotate di una struttura solida , in grado di proteggere gli occupanti	34,2
Totale	100,0
Vetture non più pericolose di un'auto tradizionale o di una moto	55,0
Vetture più pericolose di un'auto tradizionale o di una moto	45,0
Totale	100,0
Uno strumento adatto a preparare i minorenni alla guida	38,0
Uno strumento non adatto a preparare i minorenni alla guida	62,0
Totale	100,0

* La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

4.3.1 Alla guida delle micro - car scorrettezza ed imprudenza la fanno da padrone

I giovani alla guida delle micro - car adottano comportamenti alquanto pericolosi e non rispettosi.

Premesso che su una “macchinetta” si può al massimo essere in due, i ragazzi raccontano di “[...] esserci entrati anche in 5, servendosi anche del bagagliaio”.

Nell’arco di un paio d’anni di guida affermano di avere già “[...] fatto 2-3 incidenti, legati per lo più alla distrazione e/o al superamento dei limiti di velocità ”. E’ diffusa, infatti, la pratica di *modificare le prestazioni delle macchinette* così da poter toccare almeno i 70/80 Km/h.

Anche l’utilizzo del telefono cellulare appare alquanto *improprio*: si risponde tranquillamente al telefono anche quando non si ha l’auricolare o il kit vivavoce.

Sull’imposizione di indossare le cinture di sicurezza a bordo c’è, invece, grossa confusione: “[...] Ma perché?! Indossarle è obbligatorio?!”

I genitori cercano di controllare i propri figli stabilendo degli orari e delle modalità precise di utilizzo del mezzo. Per lo più gli si impone di non usare la minicar, soprattutto alle ragazze, nelle ore notturne e per tragitti molto lunghi.

Senza dubbio questa tipologia di mezzo rappresenta per i giovanissimi uno status symbol: ci sono modelli che vanno per la maggiore e, soprattutto, il fatto di poter “ospitare” (tra l’altro anche quando non sarebbe possibile..) un (o più) amico (i) sulla propria auto quando piove o fa freddo, o quando si esce il sabato sera, è un modo particolarmente ricercato dai ragazzi per “sentirsi grandi” e *farsi notare*.

I giovanissimi ammettono senza indugio che la microcar è più pericolosa di un’auto tradizionale perché è costruita con materiali troppo leggeri e che, il rapporto qualità - prezzo è fortemente squilibrato: “Per una macchinetta si arrivano a pagare anche 16.000 euro e poi ci si rende conto che è fatta di latta ... non dico che vorrei fosse d’oro ... ma almeno di lamiera normale, come un’auto tradizionale. Il costo è troppo elevato rispetto a quello che effettivamente acquisti”.

Gli over 18 dotati di patente A sono, invece, a dir poco “sconvolti” dal fatto che i minorenni possano guidare una micro - car senza dover sostenere un esame di pratica.

Non ritengono giusto - ed anzi profondamente pericoloso - che un ragazzo giovanissimo di appena 15-16 anni a cui viene concesso di guidare una quattro ruote del tutto simile a quella che guidano loro possa farlo senza effettuare una prova di capacità su strada.

4.3.2 Alla guida delle due ruote: è più ”facile” infrangere il Codice della Strada

Diversi, ma sempre poco prudenti, gli atteggiamenti alla guida delle 2 ruote.

Più che gesti di “spavalderia” o “leggerezza” alla guida i giovani dueruotisti tendono con più frequenza a violare il Codice della Strada perché “[...] è più facile farlo di quanto non lo sia, ad esempio, con la macchinetta. La micro – car è comunque una macchina e quindi è più grande! Nel traffico devi stare in coda, non puoi svicolare ...”.

Sorpassi pericolosi, mancanza di arresto alla stop, mancato rispetto dei segnali di precedenza, guida contromano, le infrazioni maggiormente segnalate.

Piena diffusione, invece, per l’utilizzo del casco.

Permane, tuttavia, la convinzione che la minicar sia - tutto sommato più sicura di una moto - perché “[...] quando cadi dal motorino è più facile farsi male ...”.

Ciò che colpisce profondamente nei ragazzi, indipendentemente, dal mezzo, è il loro non rendersi conto di cosa è effettivamente pericoloso fare al volante, il non darsi dei limiti rispetto a ciò che si può o non si può fare, il pensare che adottando dei livelli minimi di attenzione (“[...] certo se mi rendo conto che al giallo del semaforo ce la faccio a passare, o che per strada non c’è nessuno ... lo stop non lo rispetto ... passo ...!”) non gli accadrà nulla.

Alla domanda” che tipo di automobilista ti definiresti ?” Le risposte immediate sono “prudente”, “attento”, ma quando poi li si fa riflettere sui comportamenti effettivamente attuati tendono a rivedere le loro opinioni.

4.3.3 “Bere alcolici” svago principale del sabato sera

Colpisce l'estrema diffusione del consumo di alcol soprattutto quando si esce con gli amici il venerdì e il sabato sera: “[...] Cosa si fa se non si beve quando si passa la serata in compagnia?!” , questa la convinzione diffusa tra i giovani over 15.

Rispetto al problema della guida dopo aver bevuto permane la convinzione che “[...]Prima di ubriacarmi ce ne vuole! Perciò non ho problemi a guidare..!” e che “[...] se uno proprio sta a pezzi si cerca di riaccomparlo!”.

I modelli comportamentali dei ragazzi rispetto al consumo di alcolici stanno profondamente cambiando, uscire *senza bere*, sembra un'alternativa inesistente. Unico deterrente lo sport: chi la domenica mattina deve giocare la partita di calcio o di basket, ci tiene a mantenersi sobrio” [...] Per evitare di fare brutta figura con la squadra e il mister!”.

I ragazzi stessi sono consapevoli di questo profondo cambiamento nelle loro abitudini di consumo, ma ritengono che gli interventi legislativi - anche se giusti - non riescono ad essere pienamente efficaci: “[...] E' giusto vietare di bere ai minorenni e ai neopatentati, ma quando entri in un bar l'alcool anche se sei minorente te lo vendono lo stesso ... anche perché sono i giovani a comprare più alcol ... se non lo vendono a loro ... i bar andrebbero falliti! [...] I controlli per l'alcol, poi, sono, ancora troppo pochi ... perciò pensi che non ti controlleranno mai e bevi lo stesso anche se, poi, devi guidare !”.

Anche le campagne di comunicazione che dovrebbero allertare i giovani sono poco efficaci perché sono fatte da “attori” da “personaggi famosi” che “[...] Alla fine sono i primi ad attuare comportamenti scorretti perciò non sono per nulla credibili ... in più recitano un copione scritto da altri ... non sono veri ... né sinceri.”

4.4 Le trasgressioni al volante: tra i giovani i comportamenti più a rischio

Il comportamento dei giovani al volante preoccupa non solo relativamente alla difficile questione della guida in stato di ebbrezza ma, più generalmente, per l'elevata tendenza ad incorrere in infrazioni di diversa entità.

Dividendo le violazioni commesse dagli automobilisti in due diverse "famiglie" ("A" infrazioni da stress urbano e fattori di distrazione; "B" guida ad alta pericolosità) - tab. 17 - è stato, infatti, possibile per ciascuno dei 2 gruppi individuare le violazioni al codice della strada commesse con maggiore frequenza ed evidenziare - sulla base delle risposte degli intervistati - le differenze comportamentali in base all'età.

La lettura dei dati lascia immediatamente emergere che i giovani (18 - 34 anni) sono i più inclini a commettere infrazioni facendo registrare percentuali più elevate della media nella quasi totalità delle violazioni illustrate nella tabella 17; all'opposto la frequenza delle infrazioni è più bassa tra gli over 55, conseguentemente al ridotto utilizzo dell'auto e al progressivo aumento di rigore nei confronti del codice della strada che tende a svilupparsi con il passare degli anni e la crescita del senso di responsabilità.

Entrando nel dettaglio, il parcheggio in divieto di sosta (27,8%), seguito da quello in doppia fila e/o sul marciapiede (21,7%) è l'infrazione in cui incappano più frequentemente gli automobilisti italiani.

Rimanendo nell'ambito delle infrazioni più "lievi", correlabili allo stress urbano, alla fretta, alla distrazione (famiglia A), il mancato utilizzo degli indicatori direzionali coinvolge ben il 10% degli intervistati, mentre il 7,6% dei giovani tra i 18 e i 34 anni continua, nonostante l'incremento dei provvedimenti che regolano l'accesso alle zone ztl, a circolarvi senza la necessaria autorizzazione.

Per quanto riguarda, invece, le infrazioni ad elevato grado di pericolosità per se stessi e gli altri, primeggiano il superamento dei limiti di velocità (23,5%) ed il mancato uso delle cinture di sicurezza (18,4%). Queste percentuali già di per sé preoccupanti, crescono ulteriormente nella fascia di età 18-34 e 35-44 anni.

Tab. 17 Infrazioni commesse con maggiore frequenza negli ultimi 12 mesi per "famiglie" e classi di età (val.%) - anno 2010** -		
Infrazione	Media totale (val.%)	Classi di età con valori superiori alla media totale
"FAMIGLIA" A STRESS URBANO E FATTORI DI DISTRAZIONE	Parcheggio in divieto di sosta	27,8% 35-44 anni = 30,2% 45-54 anni = 31,2%
	Parcheggio in doppia fila o sul marciapiede	21,7% 18-34 anni = 24,8% 35-44 anni = 29,5% 45-54 anni = 22,4%
	Mancato uso degli indicatori direzionali	10,1% 18-34 anni = 11,6% 35-44 anni = 11,5%
	Accesso con l'auto a zone a traffico limitato	4,8% 18-34 anni = 7,6% 45-54 anni = 6,3%
	Occupazione della corsia riservata ai mezzi pubblici	1,3% 18-34 anni = 2,5% 45-54 anni = 2,7%
"FAMIGLIA" B GUIDA AD ALTA PERICOLOSITA'	Superamento dei limiti di velocità	23,5% 18-34 anni = 30,9% 35-44 anni = 30,2%
	Mancato uso delle cinture di sicurezza	18,4% 18-34 anni = 23,5% 35-44 anni = 19,9%
	Uso del cellulare senza viva-voce	12,8% 18-34 anni = 23,3%
	Passaggio con il semaforo rosso	9,6% 18-34 anni = 12,3% 35-44 anni = 11,0% 45-54 anni = 12,2%
	Inversione a U	4,9% 18-34 anni = 6,6% 35-44 anni = 6,1% 45-54 anni = 7,9%
	Mancato rispetto della precedenza	4,2% 35-44 anni = 6,2% 45-54 anni = 5,9%
	Sorpasso a destra	3,2% 18-34 anni = 7,6% 45-54 anni = 4,3%
	Occupazione della corsia di emergenza	1,3% 18-34 anni = 5,0%
	Guida Contromano	1,4% 18-34 anni = 2,5% 45-54 anni = 2,5%
	Mancato rispetto delle strisce pedonali	1,1% 18-34 anni = 2,5% 45-54 anni = 2,5%
	* Mancato montaggio di seggiolino per bambini	1,1% 18-34 anni = 3,9% 35-44 anni = 1,7%
	Guida in stato di ebbrezza	1,0% 18-34 anni = 4,1%

* si riferisce solo a chi ospita bambini a bordo

** La rilevazione si è conclusa ad ottobre 2010- Panel soci Acì -

Fonte: Rapporto Acì - Censis Servizi, 2010

Soffermandoci in particolare sul **profilo del giovane automobilista** (18-34 anni) emerge una **preoccupante dose di leggerezza nel comportamento al volante**.

Oltre il 30% dichiara di superare i limiti di velocità, il 23,5% di guidare senza cinture di sicurezza, il 23,3% di parlare al cellulare senza utilizzare il vivavoce. Il 4,1%, percentuale nettamente superiore alla media totale pari all'1%, ha ammesso, inoltre, di guidare in stato di ebbrezza.

Nonostante le numerose campagne di sensibilizzazione e il dibattito acceso sui temi della sicurezza stradale e della pericolosità della guida in stato alterato di coscienza, tra i più giovani continua a persistere, dunque, un atteggiamento profondamente scorretto e poco responsabile al volante, causa, troppo frequentemente, di incidenti stradali alle volte fatali.

Anche il comportamento al volante dei più adulti e, presumibilmente, più responsabili ultra 35enni suscita non poche perplessità. Oltre il 30% supera i limiti di velocità, il 20% non indossa le cinture di sicurezza, l'11% passa con il semaforo rosso, il 6% non rispetta la precedenza in prossimità degli incroci.

Sembra, dunque, sussistere un'*inguaribile* correlazione positiva tra frequenza d'uso dell'auto e frequenza a violare il Codice della Strada. Il tasso di infrazione più basso si registra, infatti, tra gli ultrasessantenni ovvero tra coloro che, in seguito al naturale corso della vita – riducono il carico di impegni e /o interrompono il lavoro, escono di meno la sera ecc. -, tendono a moderare l'uso dell'auto mentre, come abbiamo evidenziato, è notevolmente più alto nella fascia d'età 18-44 anni dove la percentuale di utilizzo dell'auto privata raggiunge la quota più elevata.

Le infrazioni commesse con maggiore frequenza – il superamento dei limiti di velocità e il parcheggio in divieto di sosta – sono, d'altra parte, quelle per cui si viene maggiormente multati.

Su 100 automobilisti che si auto-denunciano per aver superato i limiti di velocità consentiti, più della metà sono stati sanzionati, mentre su 100 che hanno parcheggiato in divieto di sosta 44,7 hanno ricevuto una contravvenzione (tab.18).

Tab. 18 Trasgressioni sanzionate sul totale delle infrazioni commesse (val.%)¹- anno 2010[*] -	
Superamento dei limiti di velocità	54,6
Parcheggio in divieto di sosta	44,7
Passaggio con il rosso	44,3
Mancato uso delle cinture di sicurezza	36,8
Mancato rispetto della precedenza	23,3
Parcheggio in doppia fila o sul marciapiede	23,3
Sorpasso a destra	21,7
Uso del cellulare senza viva voce	19,4
inversione ad U	14,3
Mancato uso degli indicatori direzionali	9,6

¹Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte

^{*}La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010-Panel Soci ACI-

Fonte: Rapporto Acì - Censis Servizi, 2010

Sussiste, quindi, una correlazione positiva tra frequenza della punibilità e frequenza dell'infrazione, che tuttavia non sembra da sola in grado di scoraggiare l'automobilista dal perpetrare comportamenti scorretti.

4.5 Alla guida della bici si diventa più virtuosi

Rispetto alla frequenza con cui si commettono infrazioni in relazione alla modalità e al mezzo di trasporto scelto, emergono alcuni elementi d'interesse rispetto ai comportamenti segnalati dagli automobilisti (Tab.19):

- tra i patentati che guidano un veicolo a due ruote (pari al 19,3% del totale degli intervistati) il 66,6% ha ammesso di violare spesso/qualche volta il Codice della Strada. Tra coloro che guidano la macchina (pari al 98,5% del totale degli intervistati) questa percentuale scende a quota 43.

I patentati, ammettono, dunque di essere più scorretti quando viaggiano sulle 2 ruote che non quando guidano un'automobile.

La possibilità offerta da motocicli e ciclomotori di muoversi agevolmente nel traffico, evitando code ed attese tende, evidentemente, ad agevolare l'adozione di comportamenti scorretti (mancato rispetto del semaforo, dei segnali di precedenza e di stop).

- ben il 18,7% dei patentati riconosce che quando assume il ruolo di "pedone" tende a violare il Codice della Strada.

Sarebbe, dunque, necessario ricordare anche a questi ultimi l'importanza dell'adozione di comportamenti corretti e rispettosi delle normativa vigente.

Non dobbiamo dimenticare, infatti, che nonostante i pedoni siano un utente debole delle nostre strade (le vittime sono, infatti, in aumento con 667 morti e un incremento che sfiora il 3% rispetto ai 648 decessi del 2008 – Fonte Aci - Istat -) il loro comportamento scorretto - rilevato in più di 8.000 casi - pesa per il 3% sul totale delle cause di incidente stradale. Di più, in caso di investimento, si rileva una condotta inadeguata del pedone nel 42,0% circa dei casi.

E' importante, dunque, che non solo gli utenti forti – automobilisti – ma anche quelli – deboli – prestino la dovuta attenzione al rispetto delle norme al fine di garantire la sicurezza e l'incolumità di tutti

- i comportamenti più virtuosi dei patentati si registrano alla guida della bicicletta. Il 79% dei ciclisti (pari al 34% del totale degli intervistati) non commette “mai” infrazioni alla guida del suo velocipede.

L’atteggiamento profondamente virtuoso di questi ultimi può, però, trovare triste ragion d’essere nel fatto che la bici non è ancora considerata - nel nostro paese - un mezzo di trasporto valido per gli spostamenti urbani.

Tra il 2000 ed oggi pur essendo triplicata l’estensione delle piste ciclabili urbane, passando da 1.000 a 3.227 chilometri, la percentuale di spostamenti urbani in bicicletta - calcolata sul totale degli spostamenti - è rimasta identica: era il 3,8% nel 2000, è il 3,8% adesso.

Il problema è che la stragrande maggioranza delle ciclabili urbane realizzate finora sono scoordinate tra loro, inadeguate per le esigenze quotidiane degli abitanti o al più concepite con finalità ricreative.

Occorre, invece, creare sui grandi assi urbani di scorrimento dove effettivamente la convivenza tra auto e bici è difficile (e anche pericolosa per la categoria meno protetta da carrozzerie e airbag), un sistema ciclabile meglio organizzato ed efficiente, mentre tutta la viabilità secondaria deve avere caratteristiche tali da rendere possibile una felice coabitazione di mezzi diversi: piedi, pedali, motori.

Anche la bicicletta può contribuire a rendere le strade più sicure.

La crescita dei ciclisti urbani riesce a calmierare il traffico, educa la città a comportamenti stradali più civili e, soprattutto, come testimoniano i dati Aci - Censis, i ciclisti tendono ad essere i più attenti al rispetto delle norme dell’attuale Codice - Fonte: L’A - bici, Legambiente, 2010 -.

Tab.19 Frequenza a violare il codice della strada in relazione alla modalità e alla scelta del mezzo di trasporto (val.%) - anno 2010*

Alla guida del veicolo a due ruote	
Spesso/qualche volta	66,6
Mai	33,4
Totale	100,0

Alla guida dell'automobile	
Spesso/qualche volta	43,0
Mai	57,0
Totale	100,0

Alla guida della bicicletta	
Spesso/qualche volta	21,0
Mai	79,0
Totale	100,0

A piedi	
Spesso/qualche volta	18,7
Mai	81,3
Totale	100,0

* La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

4.6 Il telefono cellulare “nemico” sottovalutato della sicurezza stradale

Nel nostro Paese l'utilizzo del telefono cellulare ha una percentuale di diffusione tra le più alte nel mondo pari al 152,2% (Fonte Eurostat, 2010).

Fin qui nessun problema.

La questione sorge allorché pur riconoscendo nell'utilizzo dello stesso il principale fattore di distrazione al volante con l'87,8% delle scelte (tab.20), gli automobilisti lo usano senza l'ausilio di apparecchiature viva-voce nel 12,8% dei casi (percentuale che raggiunge quota 23,3% tra i 18-34enni) - tab.17 -.

Il problema della distrazione al volante, d'altra parte, si impone con sempre maggiore rilevanza in quanto proprio la guida disattenta rappresenta il 15,7% del totale delle cause accertate o presunte di incidente stradale (Fonte: Aci - Istat, 2010).

Se, dunque, è proprio il cellulare - secondo gli stessi automobilisti - il fattore che deconcentra maggiormente alla guida, preoccupa non poco che si continui ad usarlo senza adottare la dovuta cautela.

Secondo fattore di disattenzione, ma con distacco notevole in termini percentuali, è l'utilizzo di apparecchiature audio/video - 36,4% - seguito dall'atto di cercare o sollevare qualcosa - 27,1% -.

Occupa appena la quinta posizione con il 21,9% l'atto di fumare al volante.

Le lunghe discussioni in merito all'opportunità di imporre il divieto di fumo alla guida, in quanto l'atto di tenere la sigaretta in mano si rivela una fonte di deconcentrazione che non permette di impugnare il volante in modo corretto, non sembrano, dunque, aver convinto gli automobilisti che non lo ritengono fonte di particolare pericolo.

Fanalino di coda i cartelloni/manifesti pubblicitari segnalati dal 16,6% .

L'analisi dei dati in base alle differenze d'età evidenzia la minore preoccupazione dei giovani rispetto alla distrazione prodotta dalle apparecchiature audio-video (33,8% rispetto ad una media del 36,4%) e dal navigatore satellitare (14,6% rispetto ad una media del 21,5%), indice di una loro maggiore facilità d'uso degli strumenti di nuova tecnologia.

Fattore	Età			Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-69 anni	
L'uso del cellulare	84,8	89,3	88,0	87,8
L'uso di apparecchiature audio/video	33,8	37,9	36,4	36,4
L'atto di cercare e/o sollevare qualcosa	21,3	27,9	28,9	27,1
Leggere consultare mappe	18,5	22,8	24,1	22,6
Fumare	19,1	21,6	23,2	21,9
L'uso del navigatore satellitare	14,6	22,1	23,9	21,5
Truccarsi/sistemarsi/guardarsi allo specchio	22,2	20,4	21,6	21,3
Bere e/o mangiare	13,0	19,3	20,2	18,5
I cartelloni/manifesti pubblicitari	14,6	16,0	17,7	16,6
Altro	1,4	1,2	1,1	1,2

¹Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte

* La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

4.7 Un breve flash sullo stato della manutenzione delle strade

Tra i principali problemi della sicurezza stradale cresce la percezione di una cattiva manutenzione delle strade (8,5% rispetto al 7,8% del 2009) e dell'inefficienza della segnaletica nei punti pericolosi (3,9 rispetto al 2,9 del 2009)- Tab.17-.

E', in tal senso, importante rilevare il crescente sentimento di insoddisfazione da parte dei patentati rispetto ad alcuni fondamentali aspetti dei percorsi urbani ed extraurbani (autostrade escluse) - Tab. 21-.

Nello specifico, rispetto ai percorsi **urbani**, il 63% dei patentati è non soddisfatto o solo "parzialmente" soddisfatto dalle condizioni del manto stradale; il 61,9% non ritiene particolarmente soddisfacente lo stato degli attraversamenti pedonali - aspetto che diventa ancor più grave se consideriamo che il 2,3% del totale (6.135 casi) delle cause accertate o presunte di incidente stradale deriva proprio dalla mancata precedenza ai pedoni sugli attraversamenti a loro riservati - ; il 63,9% non giudica pienamente soddisfacente lo stato dell'illuminazione stradale.

Sui percorsi **extra - urbani** (autostrade escluse), il 57,2% è poco soddisfatto dello stato del manto stradale; il 60,6% lamenta la carente situazione degli attraversamenti pedonali; il 52,7% segnala la presenza di guard-rail non sufficientemente funzionali.

**Tab. 21 Livello di soddisfazione dello stato delle strade extra-urbane
(val.%) anno 2010***

	Strade urbane	Strade extra-urbane (Autostrade escluse)
Manto stradale		
Totalmente insoddisfatto	22,9	33,4
Parzialmente soddisfatto	34,3	29,6
Soddisfatto	42,8	37,0
<i>Totale</i>	100,0	100,0
Illuminazione		
Totalmente insoddisfatto	19,2	30,4
Parzialmente soddisfatto	30,5	33,5
Soddisfatto	50,3	36,1
<i>Totale</i>	100,0	100,0
Guard-rail		
Totalmente insoddisfatto	21,1	21,0
Parzialmente soddisfatto	31,6	30,6
Soddisfatto	47,3	48,4
<i>Totale</i>	100,0	100,0
Segnaletica		
Totalmente insoddisfatto	22,5	27,4
Parzialmente soddisfatto	28,0	31,1
Soddisfatto	49,5	41,5
<i>Totale</i>	100,0	100,0
Attraversamento pedonale		
Totalmente insoddisfatto	33,0	26,9
Parzialmente soddisfatto	27,6	32,3
Soddisfatto	39,4	40,8
<i>Totale</i>	100,0	100,0

* La rilevazione è stata conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

5. Il Codice della Strada

Nell'estate del 2010 sono state introdotte importanti modifiche al Codice della Strada.

Il 67,9% degli automobilisti è riuscito - seppur con grado diverso (17,0% molto; 50,9% abbastanza) - ad aggiornarsi sulle variazioni apportate (tab.22).

Permane, tuttavia, un cospicuo 6,9% - che sale al 9,1 nella classe di età 18-29 anni - di patentati che non è riuscito per nulla a mantenersi aggiornato.

Tab. 22 Misura in cui è riuscito ad aggiornarsi sulle modifiche introdotte al Codice della Strada (val. %) secondo l'età anno 2010*

Risposta	Età			Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-69 anni	
Molto	21,3	16,4	15,6	17,0
Abbastanza	46,5	53,8	50,7	50,9
Poco	23,1	25,2	26,0	25,2
Per nulla	9,1	4,6	7,7	6,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

* La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

5.1 Il Codice della Strada: facile da comprendere (ma non per i giovani), troppo poco severo in tema di guida in stato di ebbrezza

Il 60,9% dei patentati ritiene che l'attuale Codice della Strada sia di facile comprensione (tab.23).

Un po' più in difficoltà il popolo dei giovani: il 45,4% - rispetto ad una media totale del 39,1% - lo giudica, infatti, troppo difficile da capire.

Occorre, dunque, intervenire in aiuto dei giovanissimi (18-29 anni) soprattutto in virtù del loro comportamento alquanto scorretto ed imprudente al volante (vedi ivi capitolo 5).

Anche le differenze di genere evidenziano diversità di percezione (tab.24).

Sono le donne con il 41,7% (rispetto al 36,4% degli uomini) ad incontrare maggiori difficoltà nella comprensione dell'attuale regolamentazione.

Tali difficoltà sembrano direttamente correlabili - soprattutto per il genere femminile - all'introduzione di continue modifiche che ne rendono più ostiche la conoscenza e la cognizione (61,5% rispetto ad una media del 60,0%).

Rispetto, invece, alla possibilità che le modifiche apportate servano ad incrementare l'**efficacia** dell'attuale regolamentazione gli automobilisti appaiono sostanzialmente divisi.

Il 52,5%, quindi la maggioranza, ritiene che le variazioni apportate non incrementino l'efficacia del Codice, ma il 47,5% è di opinione opposta. Soprattutto nella fascia d'età 30-44 anni l'introduzione di continui aggiornamenti è accolta in maggioranza (50,1%), meno convinti i più giovani (47,1%) e gli over 44 (45,8%).

Guardando, invece, ai **contenuti** di alcune norme le opinioni si diversificano in relazione al genere e all'età.

La carenza di severità in tema di **limiti di velocità** convince all'unanimità (66,1%), in particolare gli over 44 (72,6%) e le donne (79,3%).

Più perplessi sull'argomento i giovani che ritengono gli attuali limiti troppo severi in oltre il 40% dei casi.

Una maggiore austerità in tema di **guida in stato di ebbrezza** sarebbe, invece, ampiamente accolta dal 77% degli automobilisti soprattutto dagli over 30 (76,3%) e dagli over 45 (81,3%).

Anche su questo delicato tema i 18-29enni appaiono *fuori dal coro*: per il 32,4% rispetto ad una media totale del 23,0% il codice è già troppo rigoroso in tema di guida in stato alterato di coscienza, perciò sarebbe opportuno rivederlo in un'ottica di minore austerità.

Raccoglie, infine, parere pienamente favorevole della maggioranza degli automobilisti la possibilità che il Codice protegga maggiormente le categorie a rischio (pedoni; disabili..).

Secondo il **54,2% dei patentati, infatti, il nostro Codice è ancora troppo poco attento agli utenti deboli della strada.**

**Tab. 23 Opinione sull'attuale Codice della Strada (val. %)
secondo l'età - anno 2010* -**

	Età			Totale
	18 - 29 anni	30 - 44 anni	45 - 69 anni	
COMPRESIBILITA'				
Di facile comprensione per tutti	54,6	66,7	59,3	60,9
Troppo difficile da comprendere	45,4	33,3	40,7	39,1
<i>Totale</i>	100,0	100,0	100,0	100,0
MODIFICHE APPORTATE				
Soggetto a continue modifiche che ne incrementano la difficoltà di comprensione	61,2	57,2	61,5	60,0
Soggetto a continue modifiche che rendono più facile la comprensione	38,8	42,8	38,5	40,0
<i>Totale</i>	100,0	100,0	100,0	100,0
EFFICACIA				
Soggetto a modifiche che non ne incrementano l'efficacia	52,9	49,9	54,2	52,5
Soggetto a modifiche che ne incrementano l'efficacia	47,1	50,1	45,8	47,5
<i>Totale</i>	100,0	100,0	100,0	100,0
LIMITI DI VELOCITA'				
Troppo poco severo in tema di limiti di velocità	58,3	61,5	72,6	66,1
Troppo severo in tema di limiti di velocità	41,7	38,5	27,4	33,9
<i>Totale</i>	100,0	100,0	100,0	100,0
GUIDA IN STATO DI EBREZZA				
Troppo poco severo in tema di guida in stato di ebbrezza	67,6	76,3	81,3	77,0
Troppo severo in tema di guida in stato di ebbrezza	32,4	23,7	18,7	23,0
<i>Totale</i>	100,0	100,0	100,0	100,0
CATEGORIE A RISCHIO (PEDONI, ANZIANI..)				
Poco attento alle categorie più a rischio	57,3	54,2	53,0	54,2
Particolarmente attento alle categorie più a rischio	42,7	45,8	47,0	45,8
<i>Totale</i>	100,0	100,0	100,0	100,0

* La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

Tab. 24 Opinione sull'attuale Codice della Strada (val. %) secondo il sesso
anno 2010*

	Sesso		Totale
	Maschi	Femmine	
COMPRESIBILITA'			
Di facile comprensione per tutti	63,6	58,3	60,9
Troppo difficile da comprendere	36,4	41,7	39,1
<i>Totale</i>	100,0	100,0	100,0
MODIFICHE APPORTATE			
Soggetto a continue modifiche che ne incrementano la difficoltà di comprensione	58,4	61,5	60,0
Soggetto a continue modifiche che rendono più facile la comprensione	41,6	38,5	40,0
<i>Totale</i>	100,0	100,0	100,0
EFFICACIA			
Soggetto a modifiche che non ne incrementano l'efficacia	52,1	52,8	52,5
Soggetto a modifiche che ne incrementano l'efficacia	47,9	47,2	47,5
<i>Totale</i>	100,0	100,0	100,0
LIMITI DI VELOCITA'			
Troppo poco severo in tema di limiti di velocità	60,6	71,2	66,1
Troppo severo in tema di limiti di velocità	39,4	28,8	33,9
<i>Totale</i>	100,0	100,0	100,0
GUIDA IN STATO DI EBREZZA			
Troppo poco severo in tema di guida in stato di ebbrezza	74,5	79,3	77,0
Troppo severo in tema di guida in stato di ebbrezza	25,5	20,7	23,0
<i>Totale</i>	100,0	100,0	100,0
CATEGORIE A RISCHIO (PEDONI, ANZIANI..)			
Poco attento alle categorie più a rischio	52,1	56,2	54,2
Particolarmente attento alle categorie più a rischio	47,9	43,8	45,8
<i>Totale</i>	100,0	100,0	100,0
* La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010			
Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010			

6. Il mercato dell'auto

Il mercato delle auto colpito dalla grave crisi economica che ha investito, seppur in misura diversa, tutti i settori economici del nostro paese aveva subito nel 2009 una vera “boccata d'ossigeno” grazie agli incentivi alla rottamazione.

La loro assenza da aprile 2010 sembra aver profondamente danneggiato - unitamente ad un freno generale nei consumi degli italiani, inclusi quelli alimentari, dettato dalle crescenti necessità economiche - il mercato dell'auto che appare, attualmente, in profonda crisi.

Come evidenziato dall'ultimo Auto - Trend Aci le prime iscrizioni di autovetture hanno fatto rilevare a novembre 2010 l'ottava flessione a due cifre, dopo quelle già osservate a partire da aprile, primo mese privo di incentivi alla rottamazione. Nello specifico sono state registrate 144.393 unità rispetto alle 186.840 del corrispondente mese del 2009, dando luogo ad una diminuzione del 22,7%. Anche per le prime iscrizioni di motocicli il trend continua a mantenersi negativo con una variazione mensile di -12,7%, essendo state presentate 15.047 formalità contro le 17.243 di novembre 2009.

Complessivamente, la dinamica delle prime iscrizioni di veicoli in genere ha mostrato una frenata del 19,6% (179.368 unità contro le 223.018 del 2009).

Nei primi undici mesi del 2010 le variazioni rispetto allo stesso periodo del 2009 sono state -8,4% per le autovetture, -23,6% per i motocicli e -10,1% per tutti i veicoli

Gli automobilisti in tema di acquisto di un'auto nuova appaiono, del resto, ancora profondamente indecisi. Se appena il 4,8% dichiara di averne acquistata una nel corso del 2010 è ancora inferiore la percentuale di chi pensa di farlo nel 2011: 3,9% (tab. 25).

Secondo le intenzioni mostrate dagli intervistati, dunque, per i prossimi mesi a venire dobbiamo aspettarci un trend ancora decrescente nel settore della vendita auto.

Il popolo degli indecisi, raggiunge d'altra parte, quota 79,7% se sommiamo chi "ancora non ci ha neanche pensato" (70,0%) a chi vorrebbe acquistarla, ma non sa quando farlo (9,7%).

Un po' meno nero il panorama nel settore 2 ruote. I due ruotisti intenzionati all'acquisto di un nuovo veicolo nel 2011 rappresentano il 7,9% a cui si aggiunge l'1,7% di coloro che intendono comprarlo negli ultimi 4 mesi del 2010 (tab.26).

Tab. 25 Decisione su quando effettuare l'acquisto di una nuova auto nuova (val.%) - anno 2010* -

No, non ho deciso	70,0
Si, ma non so quando	9,7
Non determino io l'acquisto	10,8
L'ho già acquistata nel 2010	4,8
Penso che l'acquisterò nel 2011	3,9
Ho deciso di acquistarla entro la fine del 2010	0,8
Totale	100,0

* La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

Tab. 26 Decisione su quando effettuare l'acquisto di una moto/scooter (val.%) - anno 2010* -

No, non ho deciso	56,1
Si, ma non so quando	20,7
Penso che l'acquisterò nel 2011	7,9
Non determino io l'acquisto	7,4
L'ho acquistata nel 2010 con gli incentivi alla rottamazione	4,1
L'ho acquistata nel 2010 senza usufruire degli incentivi	2,1
Ho deciso di acquistarla alla fine del 2010	1,7
Totale	100,0

* La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

Ma cosa potrebbe invertire questo trend negativo, invogliando gli automobilisti all'acquisto?

Non sorprende trovare al primo posto la reintroduzione degli incentivi alla rottamazione con il 47,5% delle preferenze (tab.27).

A seguire, in maniera un po' provocatoria, viene segnalata l'abolizione della tassa di circolazione (24,3%).

Obiettivo è, sempre, per tutti, ottenere il massimo – reintroduzione degli incentivi – con la spesa minima – abolizione della tassa di circolazione -.

Seppur con valori percentuali nettamente inferiori – oscillanti intorno al 16% - stimoli all'acquisto sarebbero anche: il netto calo dell'attuale costo del carburante, l'introduzione di politiche scontistiche relazionate al reddito dell'acquirente e la possibilità di stipulare un'assicurazione il cui costo sia agganciato ai punti patente in virtù della quale quanto più basso è il numero di infrazioni commesse tanto più basso risulterà il costo dell'assicurazione e quello della tassa automobilistica.

Tab. 27 - Misure che potrebbero indurre all' acquisto di un'auto nuova (val.)*
- anno 2010 ** -

La reintroduzione agli incentivi alla rottamazione	47,5
L'abolizione della tassa di circolazione	24,3
Netto calo dell'attuale costo del carburante	16,4
L'introduzione di politiche di sconto in base al reddito	16,1
Stipulare un'assicurazione agganciata ai punti patente	16,0
Politiche di defiscalizzazione delle pratiche amministrative	12,2
Il lancio di un'auto low cost che garantisca tutti gli standard di sicurezza	5,7
Il lancio sul mercato di un'auto completamente <i>made in Italy</i>	3,8
Altro	2,1

*Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte

**La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

Permane ancora incertezza rispetto al tema delle auto low cost. Un loro lancio sul mercato spingerebbe all'acquisto appena il 5,7% degli automobilisti.

Le recenti vicende di cronaca che hanno visto protagonista la più nota delle nostre case automobilistiche non sembrano, invece, aver "risvegliato" l'orgoglio italiano. Il lancio di un'auto completamente *made in Italy* motiverebbe all'acquisto appena il 3,8% dei patentati.

In maniera un po' provocatoria abbiamo, invece, domandato agli automobilisti cosa potrebbe convincerli a NON comprare un'auto, a desistere dall'acquisto (tab.28).

Gli italiani anche in questo caso confermano la loro totale dedizione all'automobile a 4 ruote : il 52,4% - percentuale che sale al 56,8% nel centro Italia - non rinuncerebbe per nessun motivo ad acquistare un'auto nuova.

Con una notevole distanza in termini percentuali il 25,1% dichiara che un potenziamento della rete del trasporto pubblico sarebbe in grado di fargli cambiare idea.

Sono in particolare i residenti nelle aree del nord-est i più disponibili a "barattare" l'acquisto di una macchina con una rete del trasporto collettivo più efficace e funzionale.

Il 19,3% dei residenti nelle aree del nord-ovest rinuncerebbe all'acquisto di un'auto in cambio dell'elargizione di un bonus di 3.000 euro a fronte della rottamazione di un vecchio veicolo inquinante, da utilizzare esclusivamente per l'uso di mezzi di trasporto pubblico come treni, taxi, bus, tram.

In realtà alcuni Regioni appartenenti al nord-ovest (ad esempio la Lombardia) hanno già sperimentato provvedimenti ed iniziative di questo tipo, motivo che spiegherebbe una percentuale di adesione più elevata in queste aree che non in quelle del sud (7,8%) e del centro (5,5%).

L'incentivazione del car - sharing ottiene, invece, un discreto 9,4%.

La possibilità di ottimizzare la condivisione dell'auto limitando i costi, piace evidentemente agli automobilisti nostrani, in particolare nel centro Italia (11,5%).

Il nord - est sembra essere il più pronto ed incline all'utilizzo della bicicletta: il 9,3% la preferirebbe ad un'auto nuova se gli venisse fornito un bonus per l'acquisto di un velocipede in sostituzione di un vecchio veicolo e il 12,7% se venissero potenziati i percorsi ciclabili.

Il servizio di taxi collettivo raccoglie, invece, il favore dei residenti nel sud Italia con l'8,6%: la logica della *vita comoda e meno stressante* e faticosa è d'altra parte, per tradizione, *prerogativa* dei cittadini del sud.

Tab. 28 Misure che potrebbero indurla a **rinunciare** all'acquisto di un'auto nuova secondo la ripartizione territoriale (val. %)*
anno 2010**

	Ripartizione				totale
	Nord ovest	Nord est	Centro	Sud e isole	
Nessuna misura mi spingerebbe a rinunciare all'acquisto	49,5	43,5	56,8	56,6	52,4
Potenziamento della rete dei mezzi di trasporti pubblici	26,1	31,2	23,2	22,3	25,1
Bonus di 3.000 euro per la rottamazione di veicolo vecchio	19,3	18,4	5,5	7,8	12,2
L'incentivazione del car sharing	8,6	8,1	11,5	9,4	9,4
La diffusione del servizio dei Taxi Collettivi	5,1	5,2	4,8	8,6	6,3
Potenziamento delle piste/percorsi ciclabili	5,5	12,7	5,7	3,5	6,2
Bonus di un vecchio veicolo per l'acquisto di una bicicletta	5,6	9,3	5,1	5,3	6,1
Altro	1,3	0,6	0,9	//	0,6

*Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte

**La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

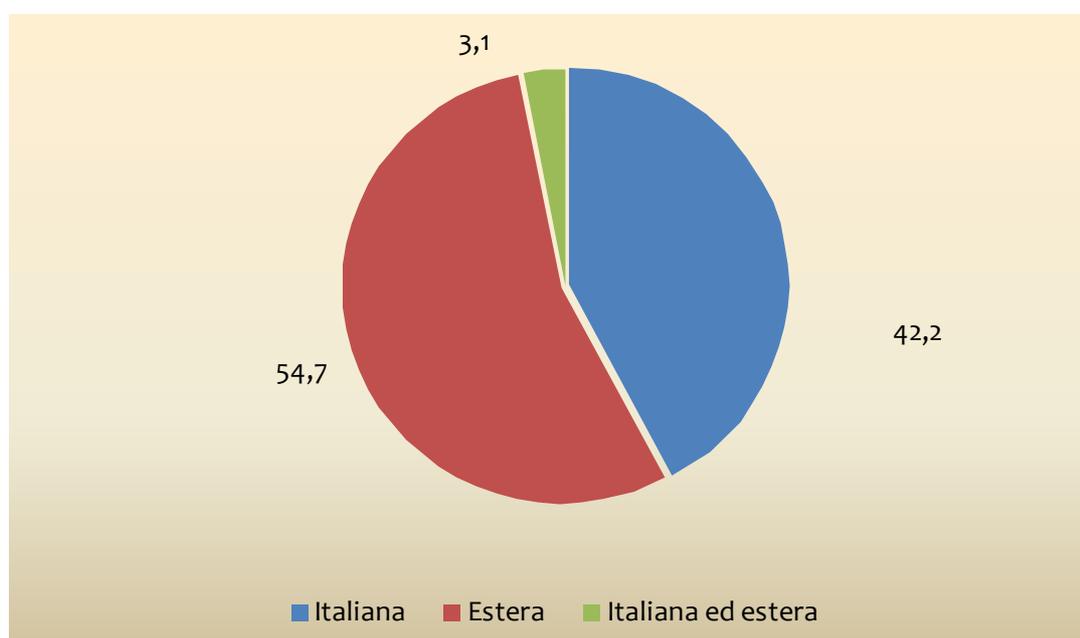
6.1 L'auto che vorrei

Le auto straniere rimangono stabilmente le favorite tra gli automobilisti italiani che ne guidano abitualmente una nel 54,7% dei casi, mentre nel 42,2% si affidano ad un modello *made in Italy*.

Il restante 3,1% ne possiede una per entrambi le provenienze (graf.7).

Graf. 7 Marca della vettura guidata abitualmente (val.%)

- anno 2010* -



*La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

Le ragioni che hanno determinato l'acquisto di un'auto italiana sono correlate al risparmio e all'*italianità* del prodotto (tab.29).

Il 29,0% degli automobilisti ha scelto, infatti, un'auto nostrana per il prezzo competitivo, il buon rapporto costo/qualità (22,0%), le condizioni di pagamento vantaggiose (15,5%) ed i bassi costi di manutenzione (14,3%).

Un buon 19,8% ha, invece, acquistato un'auto italiana perché ripone fiducia nella qualità dei nostri prodotti, il 7,1% per portare avanti l'orgoglio nazionale, il 16,8% perché le nostre auto hanno un'aria gradevole.

Tab. 29 Ragioni che hanno determinato l'acquisto di un'auto di marca italiana (val.)* - anno 2010** -

Il prezzo competitivo	29,0
Il buon rapporto qualità/prezzo	22,0
La fiducia nella qualità del <i>made in Italy</i>	19,8
La linea gradevole	16,8
Le condizioni di pagamento vantaggiose	15,6
I bassi costi di manutenzione	14,3
La buona assistenza alla vendita	8,6
L'orgoglio nazionale	7,1
I buoni servizi post-vendita	5,0
Gli elevati standard di sicurezza	2,0
Il basso impatto ambientale	1,1

*Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte

**La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi 2010

Diversi i criteri di scelta che spingono a comprare un'auto di marca straniera (tab. 30).

Le 2 principali ragioni di acquisto rimangono, come nel caso delle auto italiane, il buon rapporto fra qualità e prezzo del prodotto (41,1%) e il costo competitivo (31,1%).

Quando comprano un'auto straniera, tuttavia, gli automobilisti tendono a dare maggiore importanza ad ulteriori elementi, quali gli standard di sicurezza (9,0%) e la tutela dell'ambiente (9,7%), meno rilevanti nella scelta di un'auto italiana (rispettivamente 2,0% e 1,1%).

L'acquisto di una macchina estera appare, dunque, più "razionale", meno intriso di emotività, più attento a quei requisiti estetici e di funzionalità che una vettura di buona qualità dovrebbe offrire.

In un certo qual modo è come se ad un'auto straniera si chiedesse qualcosa in più, in termini di solidità, bellezza e sicurezza, per “compensare” l'assenza dell'italianità del prodotto.

Tab. 30 Ragioni che hanno determinato l'acquisto di un'auto di marca estera
(val.)* - anno 2010** -

	(val.%)
Il buon rapporto qualità/prezzo	41,1
Il prezzo competitivo	31,1
La linea gradevole	28,8
Il basso impatto ambientale	9,7
Gli elevati standard di sicurezza	9,0
La buona assistenza alla vendita	8,6
Le condizioni di pagamento vantaggiose	7,4
I buoni servizi post-vendita	5,6
I bassi costi di manutenzione	5,4
La sfiducia nella qualità del made in Italy	4,6

*Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte

**La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

6.2 Il GPL raggiunge il motore a benzina nelle scelte degli automobilisti

L'80% degli automobilisti è ancora incerto in merito alla possibilità di acquistare un'auto nel prossimo futuro.

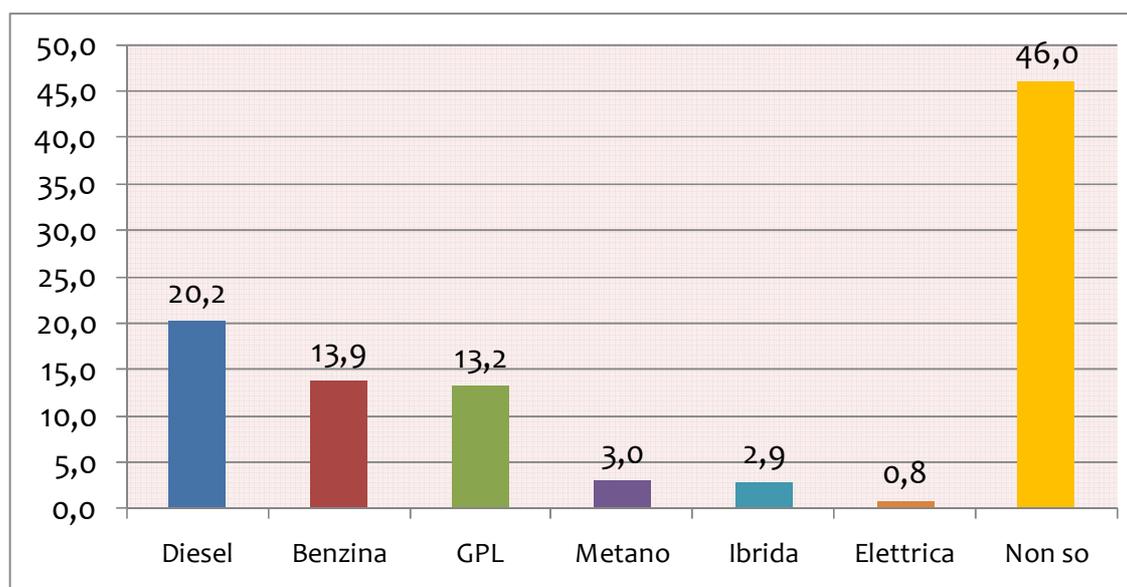
Questa incertezza determina a sua volta una prevedibile indecisione in merito alle caratteristiche che l'auto prescelta dovrebbe presentare.

Le quote dei “non so” in tema di caratteristiche (status, alimentazione, carrozzeria) dell'auto sono, infatti, per ogni aspetto esaminato, prossime al 50,0% (graf. 8 - 9 tab. 32).

In questo momento così difficile dal punto di vista socio-economico risulta, quindi, davvero complicato immaginare come dovrebbe essere la propria auto ideale.

Su un aspetto, tuttavia, gli automobilisti sembrano aver preso un'importante decisione: **la benzina oramai è troppo cara, meglio scegliere un motore diesel (20,2%) o un'auto ad alimentazione GPL (13,2%)**. Solo lo 0,7% separa la scelta di un'auto di questo tipo da quella di un'auto a benzina (graf. 8).

Graf.8 Tipologia di alimentazione della prossima vettura da acquistare (val.%)
anno 2010*



*La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi 2010

Maggiore perplessità desta la possibilità di acquistare un'autovettura a metano (3,0%) o ibrida (2,9%).

L'auto elettrica, invece, continua a lasciare "indifferenti" gli automobilisti.

Cosa, tuttavia, li indurrebbe ad acquistarne una ?

In primis il prezzo in linea con le auto tradizionali (32,8%), a seguire un sistema rapido ed efficiente di ricarica delle batterie (27,3%): l'idea che si possa rimanere a piedi da un momento all'altro senza poter *ridare la carica* alla propria auto, è un problema che sembra preoccupare non poco gli automobilisti. Il 18,5%, inoltre, afferma che i tempi di ricarica dovrebbero essere più rapidi (tab. 31).

Il 21,7% degli automobilisti richiede comfort di guida, design e prestazioni in linea con le auto tradizionali ed il 15,4% la certezza che questa tipologia di auto sia realmente meno dannosa per l'ambiente.

Un cospicuo 14,4% sembrerebbe tentato a comperarla nel caso in cui il prezzo della benzina continuasse a salire ed il 15,4% se venissero effettuate politiche di incentivazione all'acquisto.

Tab. 31 Motivi per cui acquisterebbe un'auto elettrica (val.%)* - anno 2010** -	
	Val.%
Prezzo di acquisto in linea con le auto tradizionali	32,8
Se ci fosse un sistema efficace per ricaricare le batterie	27,3
Comfort di guida prestazioni e design in linea con le auto tradizionali	21,7
Se i tempi di ricarica delle batterie fossero più rapidi	18,5
Se fossero effettuate politiche di incentivi all'acquisto	15,4
Se avessi la certezza che sono realmente meno inquinanti	15,4
Se il prezzo della benzina continuasse a crescere	14,4
Altro	1,4

*Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte

**La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

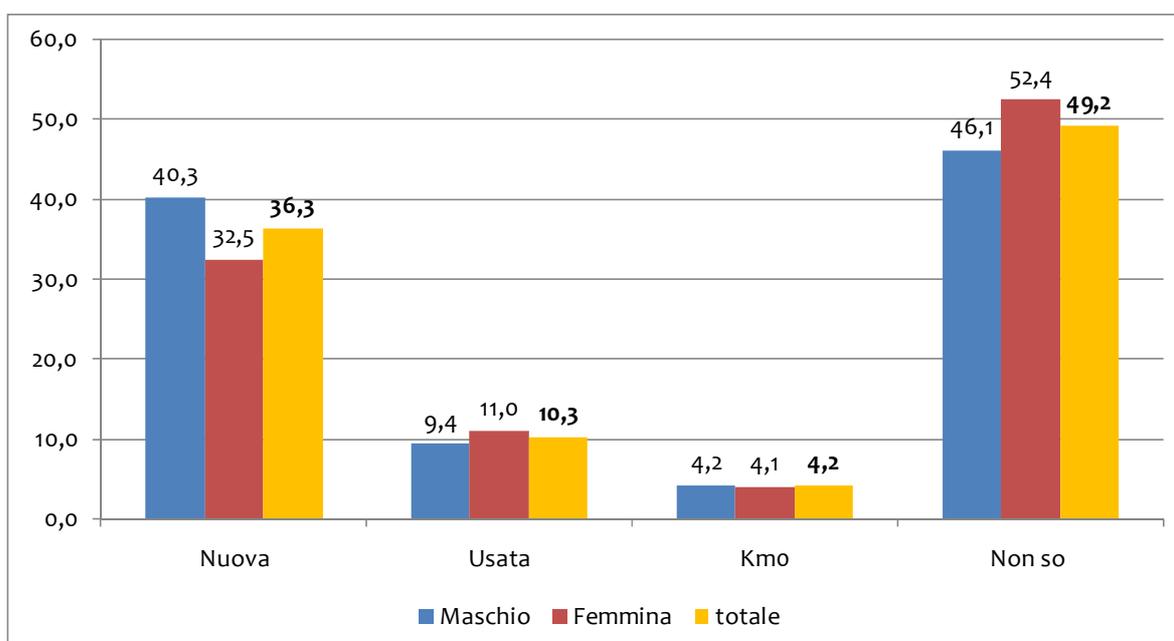
6.3 L'auto ideale: pratica e maneggevole per le donne, potente e di lusso per gli uomini

In piena linea con le attitudini e le scelte di acquisto illustrate nel rapporto Acì - Censis 2009 riconfermiamo la maggiore praticità e *adattabilità* delle donne rispetto agli uomini nella selezione dell'auto.

Per l'universo femminile l'auto non deve essere bella nè iper accessoriata, bensì rendere il quotidiano più semplice.

L'11,0% si *accontenterebbe* di un'auto usata rispetto al 9,4% dei maschi che opterebbe per un modello nuovo nel 40,3% dei casi (rispetto al 32,5% delle femmine) – graf. 9 - .

Graf.9 Tipologia della carrozzeria della prossima vettura da acquistare secondo il sesso(val.%) - anno 2010* -



*La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Acì - Censis Servizi, 2010

Sempre in un'ottica di maneggevolezza, economicità e facilità di guida, le patentate preferiscono, in netta maggioranza (32,1% rispetto al 18,5% degli uomini), acquistare un'utilitaria mentre i *desiderata* dei maschi appaiono più variegati e rivolti anche ad autovetture più "prestigiose" e potenti: il 20,9% acquisterebbe una berlina medio - grande rispetto al 13,2% delle donne; il 5,2% una berlina di grandi dimensioni preferita "solo" dall'1,5% delle donne (tab. 32).

Sostanziale unità d'intenti (3,6% tra i maschi, 3,9% tra le donne) rispetto all'acquisto di una city - car, più "maschile" il suv prossimo acquisto ideale per il 4,3% dei maschi e il 2,6% delle femmine.

Tab. 32 Carrozzeria della prossima vettura da acquistare
secondo il sesso –
anno 2010* - (val. %)

	Sesso		Totale
	Maschio	Femmina	
Un'utilitaria di medie dimensioni	18,5	32,1	25,6
Una berlina di dimensioni medio - grandi	20,9	13,2	16,9
Una city car	3,6	3,9	3,8
Suv/Fuoristrada/Jeep	4,3	2,6	3,4
Berlina di grandi dimensioni	5,2	1,5	3,3
Una station wagon	2,6	1,2	1,9
Una mini car	0,2	0,4	0,3
Non so/non ho ancora deciso	44,7	45,1	44,8
Totale	100,0	100,0	100,0

*La rilevazione si è conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

7. I costi delle 4 ruote

Si intrecciano – nei comportamenti della mobilità e della cura dell’auto – fatti strutturali e nuove opzioni di consumo di tipo assolutamente soggettivo.

Un fatto strutturale è il costo della benzina che per quasi tutto il 2010 è risultato più alto del 2009. Un fatto soggettivo è l’arbitraggio intermodale che porta gli automobilisti a ridurre – seppur marginalmente – il numero di chilometri percorsi.

E’ un fatto strutturale la caduta delle immatricolazioni, è un fatto soggettivo la riduzione delle spese sostenute per la “custodia “ dell’auto (garage), forse correlata al minor numero di auto nuove circolanti.

Vuoi per fattori endogeni vuoi per fattori esogeni il costo annuo di gestione (esclusi gli ammortamenti) si riduce di 3 punti percentuali rispetto allo scorso anno, passando da euro 3.306,00 a euro 3.191,00. (tab. 33)

Nello specifico si assiste ad una leggera contrazione:

- dei costi per il carburante in parte derivante dalla riduzione dei km percorsi, in parte dalla crescita delle auto a trazione GPL;
- dei costi di “custodia e parcheggio ad ore”, frutto probabilmente di una politica “soggettiva” di risparmio ed in parte da politiche d’offerta divenute in alcuni comuni più vantaggiose per il consumatore;
- dei costi assicurativi, frutto di una politica più aggressiva sul piano della concorrenza (polizze online) o di scelta di risparmio da parte dei consumatori (uso di franchigie, rinuncia ad assicurare il valore per l’incendio e il furto, polizze a km, scontistica per la presenza del satellitare, etc).

Sul piano dell'incremento dei costi – seppure marginale nel computo finale – va sottolineato quello delle multe che cresce di oltre il 10% (più attenzione dal lato dei controlli o spinta alla trasgressione?) e le spese sostenute per la manutenzione straordinaria giustificata forse dall'invecchiamento del parco circolante.

Tab. 33 Spesa annuale per l'auto 2009* e 2010 (in euro)**

	2009	2010
Carburante	1525,0	1495,0
Parcheggio (garage + parcheggio a ore)	287,0	207,0
Autostrade	197,0	185,0
Multe	90,0	100,0
Bollo	183,0	189,0
Assicurazione	728,0	695,0
Manutenzione ordinaria	168,0	165,0
Manutenzione straordinaria	69,0	118,0
Danni non rimborsabili	15,0	5,0
Altro	44,0	32,0
Totale	3306,0	3191,0

* La rilevazione è stata conclusa nel settembre 2009

** La rilevazione è stata conclusa nell'ottobre 2010

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

8. Tempus fugit: gli over 65

Solo 20 anni fa il numero di ultra 65enni era di 8,1 milioni di individui.

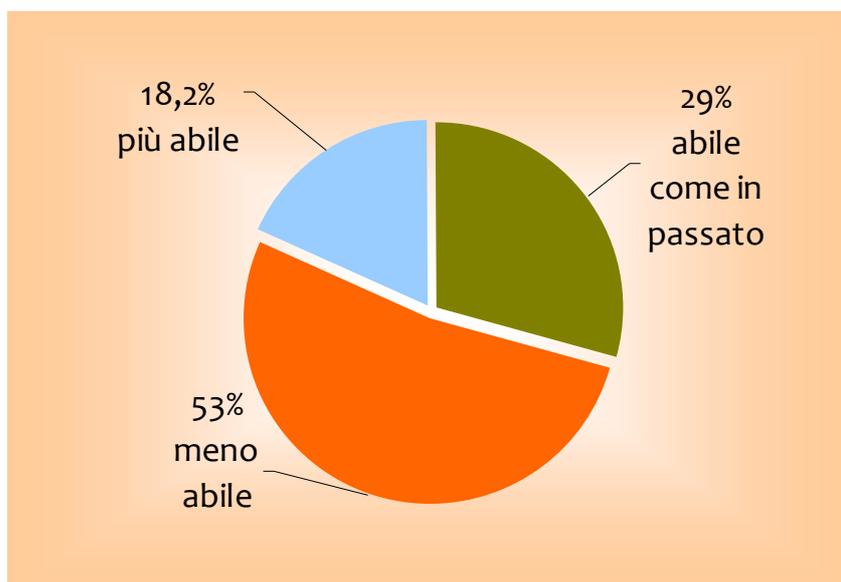
Oggi sono 11,8 milioni, tra soli 20 anni saranno 15,8 milioni, vale a dire un italiano su quattro.

La tendenza all'invecchiamento della popolazione che impatto avrà sulla mobilità? Quale autopercezione di sé hanno oggi gli automobilisti? Quali nuovi bisogni o esigenze esprimono e come dare loro risposta?

Dopo qualche anno il rapporto Aci - Censis ritorna sulle tendenze demografiche con una sezione dedicata agli over 65.

Il primo e più appariscente risultato è il senso di una perdita percepita di abilità. **Il 52% dei rispondenti dichiara – con estrema franchezza di percepirsi meno abile rispetto a 20 anni prima** (graf. 10).

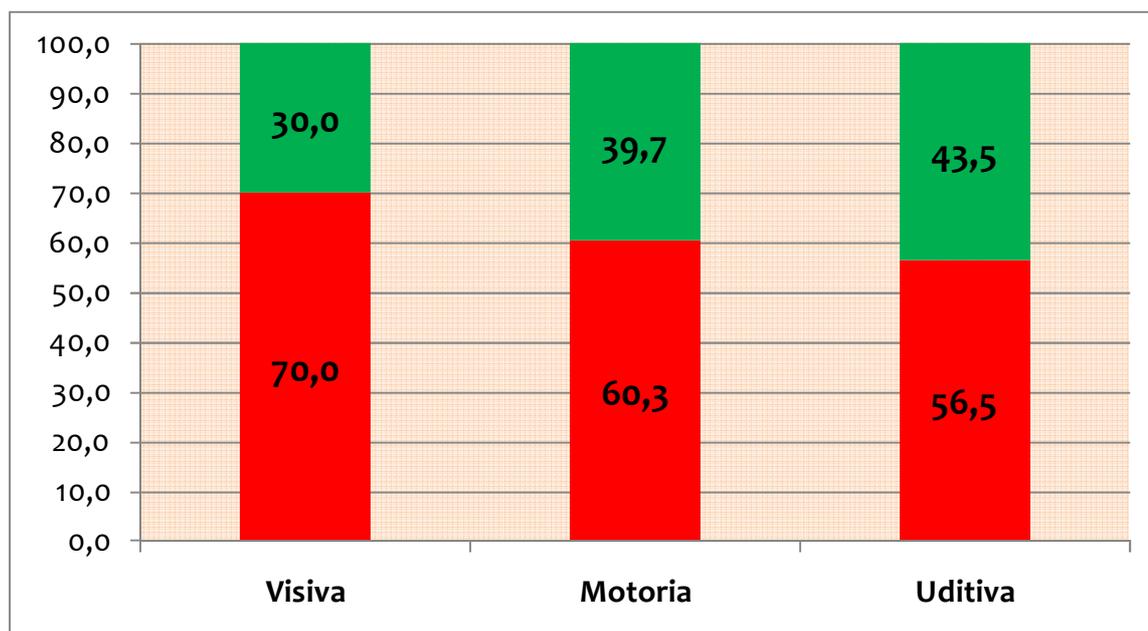
Graf.10 Percezione di abilità nella guida rispetto al passato degli over 65
- anno 2010* (val.%)



* La rilevazione si è conclusa ad ottobre 2010
Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

Rispetto alle diverse dimensioni sensoriali o motorie le criticità maggiori sono espresse per la capacità visiva considerata peggiorata dal 70% degli intervistati, segue la capacità motoria (60,3%) e infine quella uditiva (56,5%) - Graf.11 -.

Graf.11 – Percentuale di over 65 che **dichiarano un calo** delle proprie capacità sensoriali rispetto al passato –
anno 2010* (val.%)



SI, è peggiorata ■
No, non è peggiorata ■

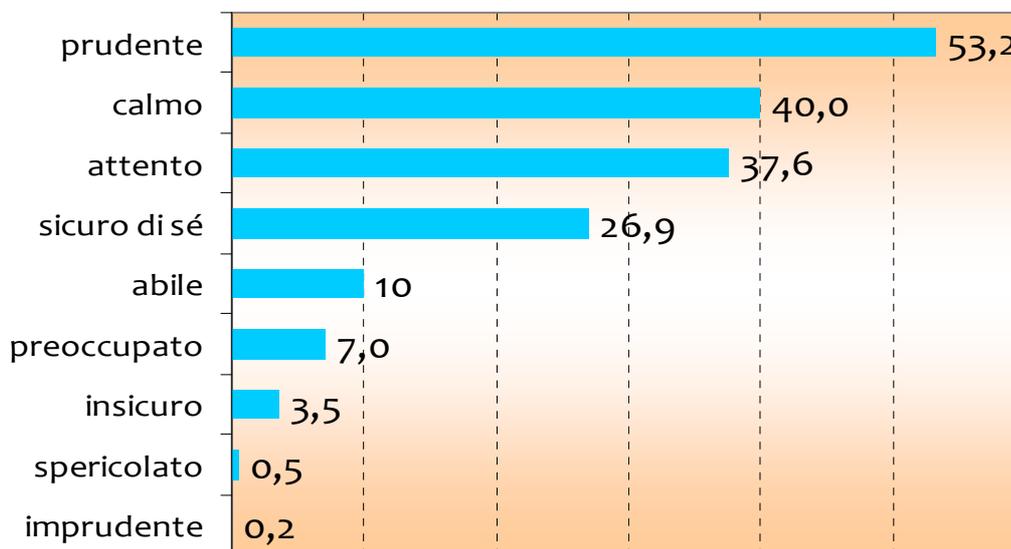
* La rilevazione si è conclusa ad ottobre 2010
Fonte: Rapporto Aci – Censis Servizi, 2010

In buona sostanza con sufficiente freddezza e lucidità gli over 65 percepiscono con razionalità la perdita di alcune abilità sensoriali assolutamente fondamentali nella guida di un'automobile.

Tutto ciò non si traduce in uno stato ansigeno o di preoccupazione: un intervistato su due si definisce prudente, il 40% calmo, il 37% attento.

E' però interessante sottolineare come il 10% dei rispondenti (si potevano dare più risposte) rinvia di sé un'immagine preoccupata o insicura (graf. 12).

Graf.12 – Senso di sé al volante degli over 65
anno 2010* (val.%)

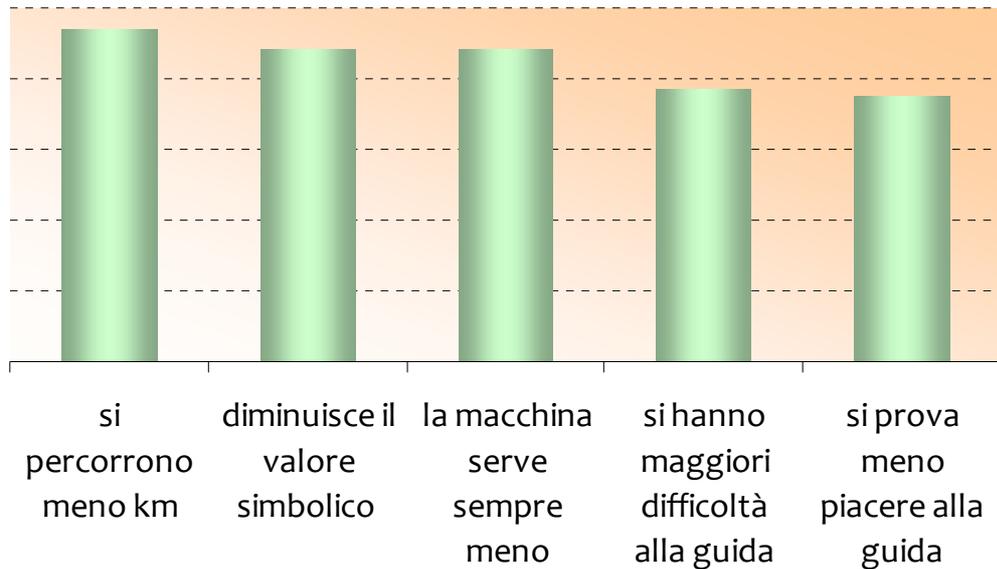


* La rilevazione si è conclusa ad ottobre 2010
Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

Il rapporto con la mobilità e con l'auto si modifica in modo radicale perché si è ormai fuori – nella maggioranza dei casi – della vita attiva. Il 94% ritiene che gli over 65 percorrano molti meno chilometri rispetto al passato, il 75,4% che cambi proprio la relazione uomo/donna-macchina e si riduca il piacere della guida.

Lo stesso rapporto con l'oggetto si trasforma: per l'88,7% degli intervistati si riduce drasticamente il valore simbolico assegnato all'automobile.

Graf.13 – Il rapporto con l'automobile degli over 65
anno 2010* (val.%)



* La rilevazione si è conclusa ad ottobre 2010
Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2010

8.1 Gli over 65 al volante: meno *abili*, ma *più prudenti*

La sezione è stata arricchita dalla realizzazione di un focus group (analisi qualitativa) con persone con più di 65 anni. Di seguito si riporta uno schematico estratto sul tema dell'uso dell'auto e sul tema della sicurezza

I risultati confermano le tendenze dell'analisi quantitativa.

In generale chi, con l'entrata in età pensionistica, modifica il proprio stile di vita, dichiara di limitare l'utilizzo del mezzo privato o in favore del mezzo pubblico o per una sovrappiù minore esigenza di mobilità:

“Il tempo che prima dedicavo alla macchina ora lo riservo ai mezzi pubblici”;

“Adesso sono in pensione quindi me la posso prendere con calma”;

“Ci sono meno occasioni in cui prendere l’auto, sto più a casa, non vado mai di corsa per cui se devo raggiungere il centro preferisco andarci con la metro perché è più tranquillo”;

“Da quando sono andata in pensione ho scelto una vita completamente diversa perché mi sono dedicata finalmente ai miei hobbies che sono in casa, perché suono, dipingo, scrivo, quindi della macchina non ho proprio bisogno, non mi serve, quando devo andare in qualche posto spesso prendo la macchina e spesso prendo l’autobus, dipende”.

In alcuni casi la limitata mobilità si riverbera anche sull’utilizzo dell’automobile in funzione delle distanze da percorrere, se prima il ricorso al mezzo privato era routinario oggi si tende, quando possibile, a sostituirla con altri mezzi di trasporto:

“Se proprio devo la prendo (l’auto..) In genere i viaggi che faccio nei fine settimana sono verso il paesello che dista un’ora e un quarto, non ho occasione di fare viaggi grandi, se mi dovesse capitare cercherei un passaggio o andrei col treno”.

Anche l’utilizzo in alcune ore della giornata comincia ad essere influenzato da una diversa percezione dei rischi e, più in generale, da una diversa consapevolezza delle proprie abilità:

“Per me è cambiato tantissimo perché subentra quella minor sicurezza, quando ero giovane guidavo con più spavalderia. Ora la sera (la macchina) la uso di meno, prima la usavo, scorrazzavo”;

“Se una persona ad un certo punto si riduce in modo tale da non poter guidare di notte, perché fisicamente si sente un po’ giù, è meglio non farlo ... è una questione di abitudine ...”.

Con l'età più matura sembrano mutare sia la percezione del pericolo che l'atteggiamento alla guida.

Alcuni diventano più tolleranti perché si sentono meno abili, altri per la consapevolezza di una mutata condizione sociale in cui il senso civico degli altri appare declinare proporzionalmente con il passare del tempo: una nostalgia per un'epoca ormai lontana in cui la strada non era palestra dell'arroganza e della prepotenza:

“E' aumentato il numero delle persone maleducate, che pensano solo a se stesse, allora lì scatta la preoccupazione, sai che ci sono più rischi, oggettivamente, non è che mi affido meno alle mie capacità, sono gli altri che mi vengono addosso”;

“Sei più maturo, hai una consapevolezza maggiore, i tuoi tempi di frenata sono più lenti, quindi è chiaro che comporta una maggiore prudenza ma è infinitesimale”;

“Siamo più tolleranti sicuramente, da giovane se qualcuno mi diceva - ma chi ti ha dato la patente! -, io tiravo giù il finestrino e rispondevo male, adesso invece lo tiro su il finestrino”;

“Dobbiamo stare più attenti, ma non soltanto noi, tutti devono stare più attenti perché ci stanno gli ubriachi, i drogati”.

Sui controlli per verificare l'idoneità alla guida gli over 65 concordano che debbano essere incrementati ed effettuati con cadenze periodiche serrate:

“Da 60 anni in poi devono essere effettuati dei controlli non ogni cinque anni ma a cadenza ravvicinata, perché più vai avanti e più c'è possibilità di avere qualche problema”;

“C'è gente che dopo i 60 anni crolla, allora è meglio che si facciano questi controlli”;

“Tanto (i controlli) non comportano niente a chi sta bene”;

A mio avviso bisognerebbe controllare tutti, con intervalli di tempo più ampi per i più giovani, ma soprattutto i controlli andrebbero fatti seriamente”.