

RAPPORTO AUTOMOBILE 2008

“L’auto libertà responsabile”

ACI-CENSIS



INDICE

Premessa

- La mobilità specchio della società italiana?-

Tab 1-4

Pag. 4-9

Graf. 1-3

A. Gli automobilisti italiani Osservatorio comportamenti

1. La mobilità: in macchina per gli spostamenti ricorrenti	Tab.1-3 <i>Grafico 1</i>	Pag. 10-12
1.1 L'auto sinonimo di libertà	Tab.2; <i>Grafici 2-3</i>	Pag. 13-14
1.2 Spostarsi in auto: una questione di età	Tab. 4-6	Pag. 14-15
1.3 In macchina non solo per lavoro	Tab. 7-8	Pag. 10
2. Il mercato	<i>Tab. 9</i> <i>Grafico 4</i>	Pag. 17-18
2.1 Gli uomini, le donne e l'auto: l'universo rovesciato	Tab.10-13 <i>Grafico 5</i>	Pag. 18-21
2.2 La ripresa dell'auto made in Italy	Tab.14-17	Pag. 22-24
2.3 L'auto low cost	Tab.18	Pag. 25
3. La sicurezza stradale	Tab.19-20	Pag. 26-27
3.1 I principali problemi della sicurezza stradale: la guida in stato di ebbrezza e l'eccesso di velocità	Tab. 21-23	Pag. 28-31
3.2 Comportamento di guida in seguito al consumo di alcol	Tab.24-25	Pag. 33-33
3.3 La patente a punti e l'incidentalità	Tab. 26-30	Pag. 34-36
4. Ambiente e mobilità	Tab.31-32	Pag. 37-38

B. Il panel dei soci ACI
Osservatorio comportamenti

1. Il panel dei soci ACI		Pag. 39
1.2 I soci Aci e la mobilità	Tab. 33-34	Pag. 39-40
2. Le trasgressioni al volante	Tab. 35-36;	Pag. 43-45
2.1 I soci Aci e le contravvenzioni	Tab. 37-38	Pag. 33-35
3 La sicurezza stradale	Tab. 39 Graf. 6	Pag. 46
3.1 La guida in stato di ebbrezza	Tab.40-43	Pag. 47-49
3.2 Due ultime note in tema di sicurezza	Tab. 44-45	Pag. 49-50
4. I costi delle 4 ruote	Tab. 46-47	Pag. 51-52
4.1 Il prezzo della benzina	Tab. 48	Pag. 52-54
4 Il mercato	Tab. 49-50 Graf. 7	Pag. 55-56
6. Le assicurazioni: l' indennizzo diretto e le assicurazioni online	Graf. 8-9	Pag. 57-58

C. Le due ruote

1. Le due ruote		Pag. 59
1.1 I soci Aci e il rapporto con le 2 ruote	Tab. 51-54	Pag. 59-61
2. Il mercato	Tab. 55	Pag. 62
2.1 Le infrazioni: le due ruote"anello debole" della sicurezza stradale	Tab. 56-58	Pag. 63-65
3. I costi delle 2 ruote	Tab. 59-60	Pag. 66
Nota metodologica		Pag. 68

Direzione e coordinamento

Roberto Ciampicacigli

Gruppo di lavoro

Simona Maresca

Roberta Panaccione

Francesco Russo

Raffaele cassa

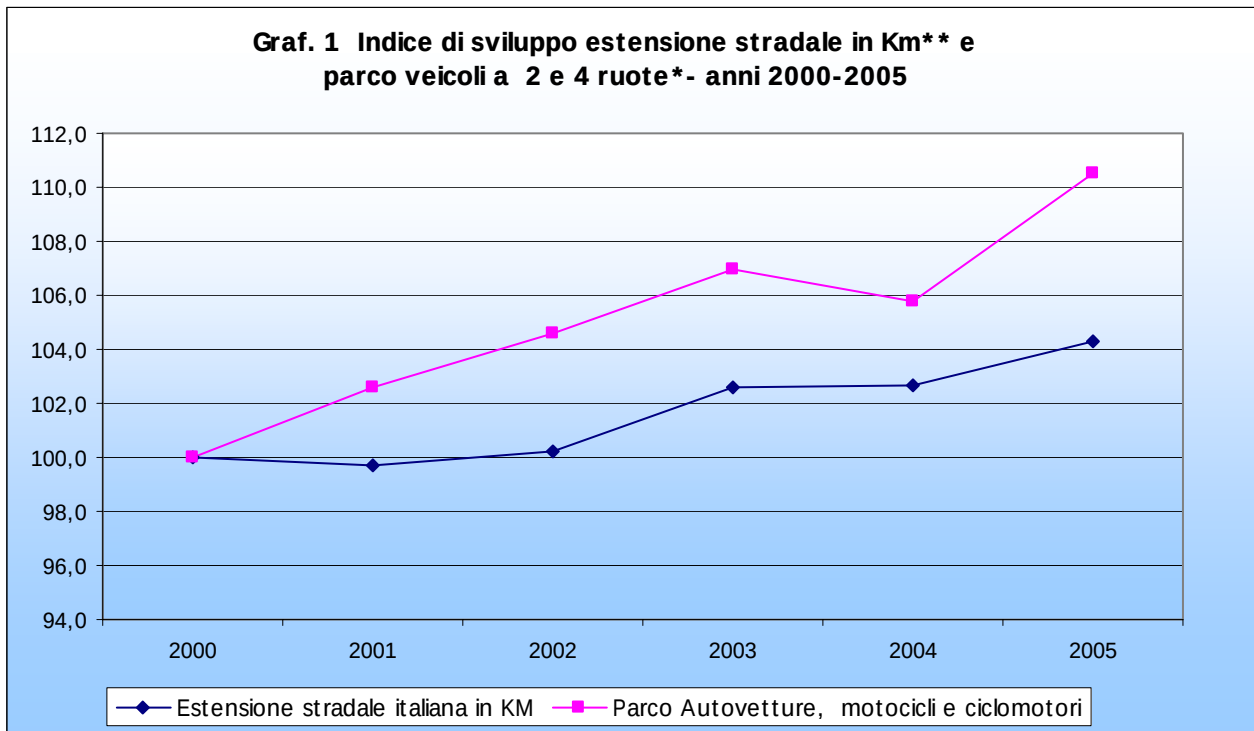
PREMESSA

La mobilità specchio della società italiana ?

1. Non sappiamo quando questo rapporto sarà reso pubblico a quale prezzo saranno arrivati la benzina ed il gasolio, né se il diesel risulterà più caro della verde e forse non ci stupiremo per 1,65 € al litro. E' da molte settimane che conviviamo con perturbazioni (l'eufemismo è la forma retorica utilizzata per attenuare il carico espressivo di ciò che si intende dire) reali e mediatiche sui prezzi dei carburanti ma non è delle stesse ultime settimane il cambio di passo del sistema della mobilità privata italiana.

2. Nel rapporto del 2005 fummo i primi ad individuare una flessione dei consumi della mobilità privata manifestatasi attraverso una riduzione annua dei chilometri percorsi, flessione che si è consolidata anche nel 2007 e di cui riportiamo i dati in questo nuovo rapporto. Cosa sta succedendo dentro il sistema Italia? Il fenomeno sembra assumere caratteristiche analoghe a quelle del quadro socio-economico del paese. Secondo le ultime stime il patrimonio detenuto dalle famiglie italiane è 5-6 volte il valore del Prodotto Interno lordo, uno dei più alti in Europa , ma con indici di sviluppo tra i più bassi in Europa.
E assolutamente coerente con questo quadro è ciò che accade per la mobilità privata. Il patrimonio di auto e moto continua a crescere per il combinato effetto di un mercato ancora dinamico sia delle quattro che delle due ruote e di un sostanziale stallo delle radiazioni dei veicoli. Tra il 2000 ed il 2007 il numero di vetture e moto circolanti è cresciuto infatti del 14,5% mentre il consumo di mobilità è diminuito per le quattro ruote e rimasto sostanzialmente stabile per le due ruote. Patrimonio crescente e congiuntura declinante.

3. Queste fenomenologie impattano inoltre su due aspetti del quadro socio-economico:
 - alla crescita del circolante non corrisponde una crescita della trama d'offerta dell'estensione stradale (graf. n.1). Mentre il patrimonio è cresciuto di quasi 11 punti tra il 2000 ed il 2005, lo sviluppo stradale ed autostradale (ultimo dato disponibile al 2005) di soli 4 punti. In sostanza aumenta il carico di domanda e ovviamente la congestione della mobilità sia a scala urbana che a scala extraurbana (è ovviamente banale ma utile ragionare degli impatti sui costi, sulla sicurezza, sull'ambiente);

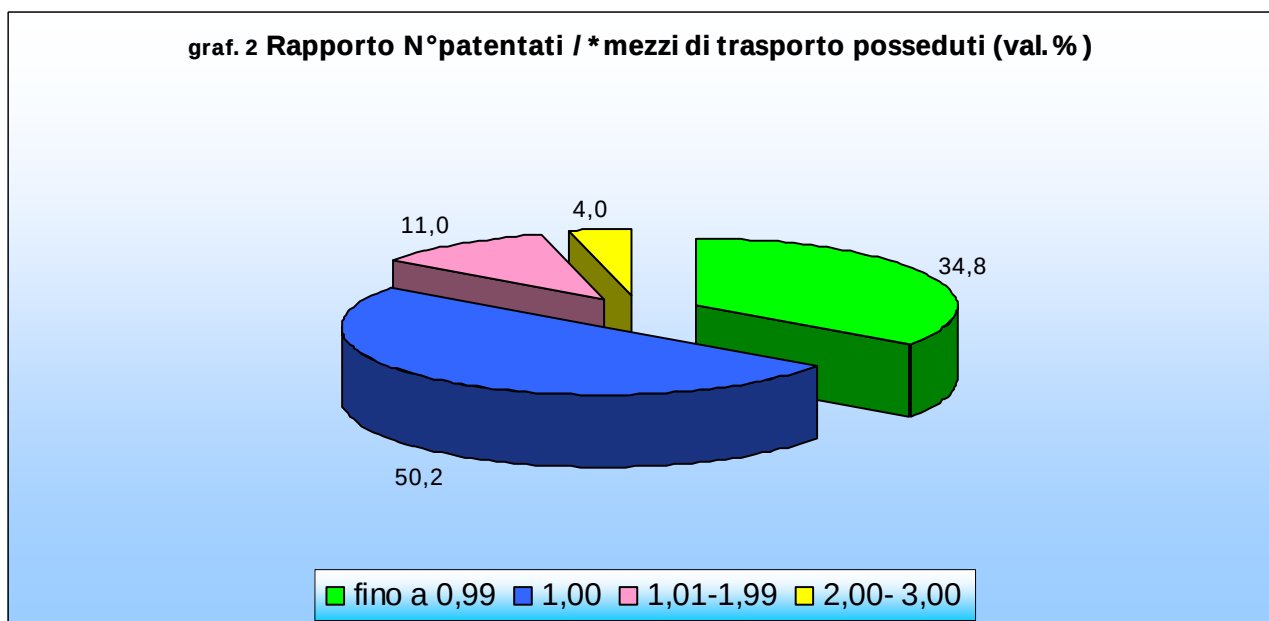


*Autovetture, motocicli e ciclomotori

** Autostrade, altre strade di interesse nazionale, regionali e provinciali

Fonte: Elaborazioni Censis Servizi SpA su dati ACI, ANCMA e Ministero dei Trasporti

- esiste un fenomeno non marginale di sottoutilizzazione del patrimonio. Nel 15% delle famiglie italiane (graf. N. 2) il numero di auto + moto è superiore al numero di patentati il che si traduce in un sottoutilizzo del circolante, in una crescente pressione sull'offerta di spazi viari e quindi sulla fluidità del traffico ed in una "spesa a perdere" per le famiglie italiane stimabile tra i 3,5 e i 4 miliardi annui.



*mezzi di trasporto= auto e motocicli

Fonte: Rapporto Aci- Censis Servizi SpA, 2008

4. Un terzo elemento di confronto tra il tema della mobilità e lo scenario sociale italiano è quello della divaricazione degli stili e dei potenziali di consumo. La riduzione dei chilometri percorsi a seguito del caro greggio già oggi impatta diversamente sui segmenti sociali italiani, ma ancor di più potrà impattare qualora non si arresti la crescita del prezzo dei carburanti. **Se** il prezzo della benzina **arrivasse** a 2,50 € a litro, il 49% dei lavoratori indipendenti continuerebbe tranquillamente ad usare la propria macchina (tab. n.° 1), nei segmenti più deboli questa percentuale scenderebbe dal 26,4% dei lavoratori atipici, fino al 6% dei disoccupati con evidenti impatti sui carichi della mobilità pubblica sia urbana che extraurbana, con flussi crescenti di pendolarismo. Siamo, forse, alla vigilia dell'affermazione ancor più concreta di una "mobilità fortemente classista".

Tab. 1- Cosa farebbe nel caso di un aumento del prezzo della benzina a 2,50 euro ? – Per cond. professionale- (val.)

	Cond. Professionale						
	Occupato indipendente	Occupato dipendente a tempo indeterminato	Pensionato	Casalinga	Occupato a tempo determinato/lavoratore atipico	Studente	Disoccupato/ in cerca di prima occupazione
Nessun aumento della benzina influenzerebbe le mie abitudini	49,1	37,5	35,0	27,8	26,4	15,8	6,3
Comincerei a ridurre l'uso dell'auto per i mezzi pubblici	22,5	27,3	36,1	52,8	32,1	36,8	37,5
Farei installare l' impianto a gas /comprerei auto a gas	20,7	24,0	12,0	13,9	24,5	10,5	25,0
Venderei l'autovettura ed utilizzerei solo mezzi pubblici	2,4	3,1	1,5	2,8	5,7	5,3	6,3
Passerei ad usare la moto /lo scooter	5,3	8,1	15,3	2,8	11,3	31,6	25,0
<i>totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Rapporto Aci- Censis Servizi SpA, 2008

5. Infine un quarto elemento di riflessione. L'abuso di alcool ed i prezzi decrescenti di molte sostanze stupefacenti (in molti casi purtroppo parliamo di costi per dose prossimi alla "paghetta" di un tredicenne) non solo impattano sulle generazioni giovanili in modo tragico sul piano della salute individuale, ma sono stati la causa di 4700 incidenti stradali (Istat, 2006). Da consumo di elite a prodotto mass market: uno scenario più che inquietante.

6. Dall'analisi hard (prodotti, infrastrutture, costi, incidenti) passiamo a ragionare di stili e motivazioni di consumo per sottolineare due aree di interesse:

- la relazione psicologica – e non solo – con il mezzo ed i differenti approcci di genere
- il recupero di forte credibilità del prodotto italiano;

7. L'uomo sogna un'auto potente e veloce, la donna parcheggiabile, maneggevole, economica. L'uomo ha un approccio più istintivo ed un legame più forte con il prodotto, la donna più freddo e razionale. L'uomo è più autocentrico, la donna è più intermodale (3 su 10 usano mezzi pubblici contro 2 uomini su 10, 4 su dieci si muovono anche a piedi contro 3 su 10 tra gli uomini). L'uomo ha tassi di incidentalità molto sostenuti (il 70% degli incidenti gravi in ambito urbano vede un uomo al volante), l'uomo nel 51% dei casi non rinunciarebbe all'uso dell'auto per una scelta di mobilità pubblica (tab.2), la donna pone condizioni e standard ma approccia in modo potenzialmente più elastico all'ipotesi di scambio auto – mezzi pubblici (64% di disponibilità). In sintesi due “modus operandi” distinti, non necessariamente antagonisti, ma contrassegnati strutturalmente da risultati molto diversi: minore incidentalità, meno punti persi, più freddezza decisionale, più disponibilità all'intermodalità, minore aggressività alla guida. Un modello su cui riflettere, un'opportunità su cui lavorare (pensiamo alla formazione ed all'educazione delle nuove generazioni in ambito familiare....).

Tab. 2 - Iniziative che potrebbero indurre ad un uso più frequente dei mezzi pubblici, secondo il sesso (val. %)			
Iniziativa	Sesso		
	Maschio	Femmina	Totale
Nessuna iniziativa	51,0	36,0	44,0
Corse più frequenti	22,8	34,2	28,0
Diverso orario dei mezzi pubblici di trasporto	10,5	13,0	11,7
Maggior numero di parcheggi di scambio auto/mezzo pubblico	9,8	8,0	9,0
Contributi su biglietti e/o abbonamenti	4,9	7,0	5,9
Altro	1,0	1,8	1,4
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Rapporto Aci- Censis Servizi SpA, 2008

8. Il prodotto – auto italiano riacquisisce una forte credibilità e genera un nuovo appealing e questo specialmente tra i giovani (18-29 anni) con buone prospettive in termini di mercato futuro (tab.3). Migliorano il rapporto qualità-prezzo (50% dei rispondenti), il design (63%), l'attenzione alla sicurezza (56%), l'assistenza post-vendita (40,5). Un nuovo rinascimento del made in Italy automobilistico che si potrà tradurre ovviamente in un più alto grado di competitività a scala europea ed internazionale. Ovviamente si tratta di fatti percettivi che dovranno tradursi in comportamenti reali di mercato, ma con una solida base di consenso.

Tab. 3 - Andamento della qualità delle automobili italiane riguardo alcuni aspetti secondo l'età (val. %)

	Età				Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	
Rapporto qualità/prezzo					
Migliorata	50,3	48,4	49,5	47,5	49,1
Invariata	40,3	41,6	42,3	46,8	42,1
Peggiorata	9,4	10,0	8,2	5,7	8,8
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Design					
Migliorata	63,0	60,1	58,3	61,4	60,1
Invariata	34,4	36,8	39,2	36,7	37,2
Peggiorata	2,6	3,1	2,5	1,9	2,7
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Sicurezza					
Migliorata	56,0	57,9	52,8	63,5	56,3
Invariata	41,7	39,8	43,0	34,6	40,8
Peggiorata	2,3	2,3	4,2	1,9	2,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Assistenza post vendita					
Migliorata	40,5	36,9	36,4	43,9	38,2
Invariata	53,3	56,2	56,3	48,5	54,8
Peggiorata	6,2	6,9	7,3	7,6	7,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Rapporto Aci- Censis Servizi SpA, 2008

9. Mentre è in stallo la mobilità a quattro ruote, quella a 2 ruote è in lieve ma costante crescita: di mercato, di consumo di chilometri percorsi (+5,7 e quindi di spesa +5,6) di attrattività nei confronti di tutti i segmenti di domanda (età, genere, condizione professionale). Ma purtroppo è in crescita anche il lato oscuro della mobilità a due ruote, quello delle infrazioni e degli incidenti stradali: cresce l' autodenuncia di infrazioni commesse (tab.4), è tragicamente pesante la presenza di motoveicoli tra i mezzi coinvolti in incidenti stradali e pari al 21,4%. Una medaglia a due facce ma una non vorremmo più doverla vedere: gli incidenti stradali continuano ad essere la prima causa di morte tra gli adolescenti ed il "contributo" delle due ruote resta drammaticamente elevato.

Tab. 4 *Infrazioni commesse con maggiore frequenza negli ultimi 12 mesi (val. %)	
Parcheggio in doppia fila o sul marciapiede	47,4
Parcheggio in divieto di sosta	43,2
Uso del cellulare senza auricolare	41,3
Occupazione della corsia riservata ai mezzi pubblici	27,7
Passaggio con il rosso	22,5
Superamento dei limiti di velocità	20,7
Mancato uso del casco	14,1

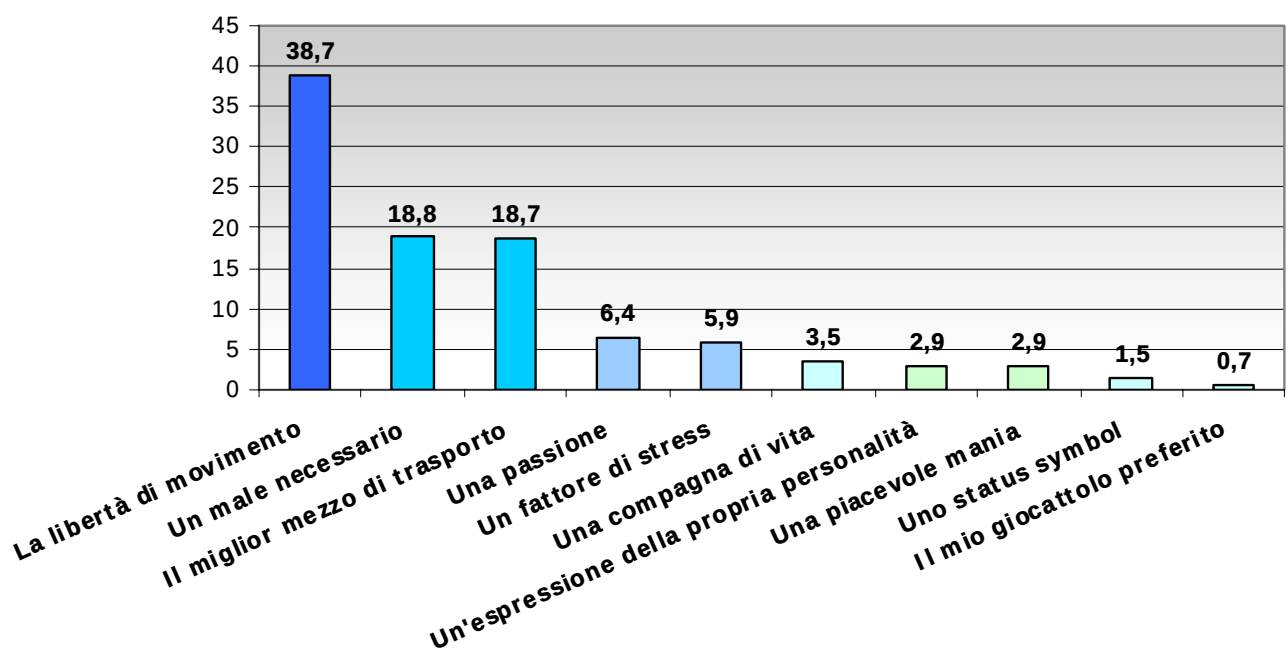
*Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte

Fonte: Rapporto Aci- Censis Servizi SpA, 2008

10. Negli anni 60-80 i consumi si ripartivano per l' 80% in prodotti e servizi legati alle necessità primarie (lavoro, casa, etc.) e per il 20% in beni e servizi dedicati al piacere (leisure); nel 2000 la ripartizione si è leggermente modificata: 60% per i bisogni primari, 40% per il piacere. Nel 2010 nelle economie occidentali questo rapporto tenderà al pareggio: 50% per il dovere, 50% per il piacere. L'economia legata alla qualità della vita prevarrà sull'economia della "costrizione e/o del dovere". La mobilità che sarà generata da questa nuova equazione dei tempi e dei consumi rilancerà molto probabilmente un concetto primario della mobilità privata individuale: la libertà di muoversi contrapposta alla necessità ed alla costrizione degli spostamenti. Tre fenomeni ci segnalano che il nostro paese è nel pieno di questo nuovo ciclo:

- il Rapporto Isfort segnala che nel 2007 per la prima volta in Italia gli spostamenti effettuati aventi come motivazione le attività del tempo libero hanno superato di poco gli spostamenti legati al lavoro, allo studio, alla burocrazia, etc.;
- la stragrande maggioranza (circa il 75%) degli spostamenti effettuati dai cittadini italiani per il turismo di prossimità (short break), pari a 41 milioni di viaggi, è fatta in macchina o in moto;
- la parola più frequentemente indicata dagli intervistati per "concettualizzare" il rapporto con la propria auto è "libertà".

graf. 3 Cosa rappresenta l' Automobile? (VAL. %)



Fonte: Rapporto Aci- Censis Servizi SpA, 2008

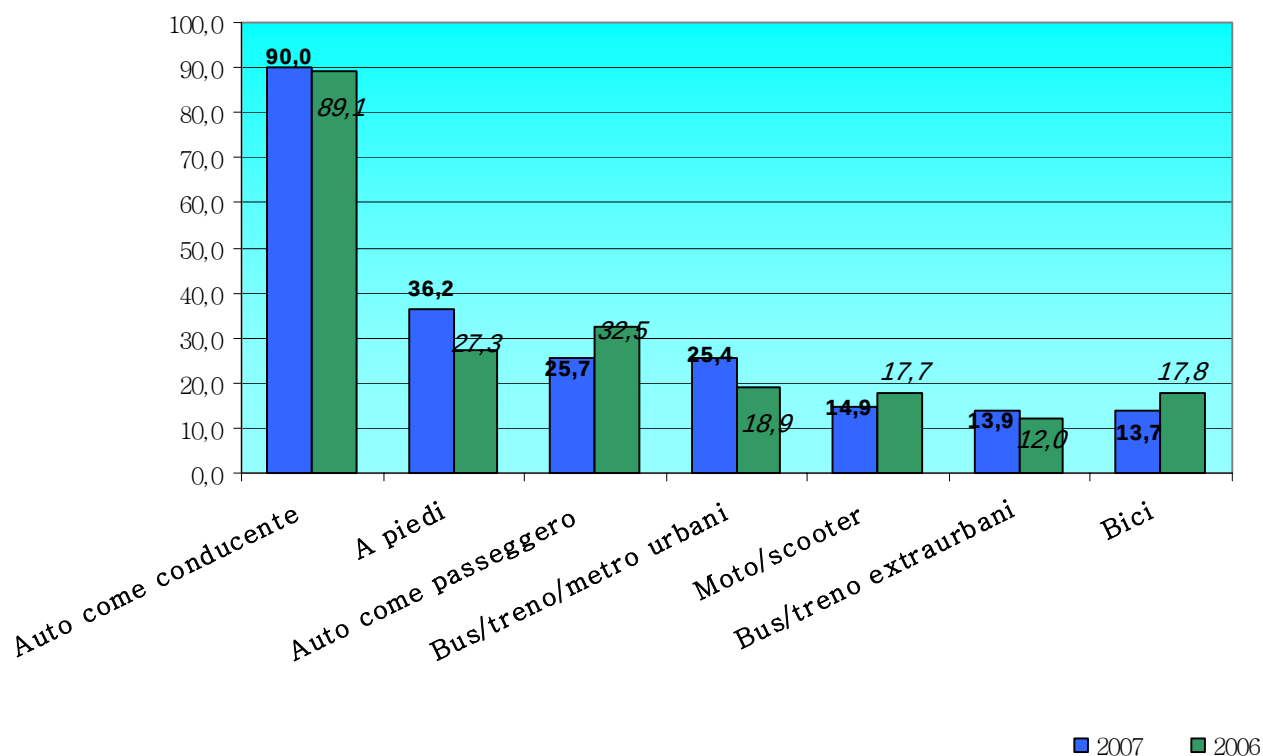
Sezione A

Gli automobilisti italiani

1. La mobilità: in macchina per gli spostamenti ricorrenti

Nel 2007 l'auto si riconferma il mezzo di trasporto preferito dagli italiani per gli spostamenti ricorrenti. Cresce nella popolazione la scelta di muoversi a piedi (+9 punti percentuali rispetto al 2006) e di ricorrere ai mezzi pubblici sia urbani che extraurbani (bus e treni urbani 25,4% rispetto al 18,9% del 2006; bus e treni extraurbani 13,9% rispetto al 12% di una anno fa), senza tuttavia intaccare il **saldo primato dell'automobile** (mezzo di trasporto favorito dal 90,0% degli automobilisti).

Graf.1 Mezzo di trasporto utilizzato per gli spostamenti ricorrenti (val.%)



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

Fonte: Rapporto Aci -Censis Servizi SpA, 2008

Tale stile d'uso, presenta connotazioni differenti correlate al sesso, eccezion fatta per gli spostamenti in auto indistintamente e nettamente favoriti sia dai maschi (90,3%) che dalle femmine (89,7%).

Nello specifico, sono le donne ad utilizzare in maggioranza i mezzi pubblici (31,4% rispetto al 19,2% degli uomini) e ad essere più disposte a “rinunciare” all'auto e a spostarsi in bici (16,5%) e a piedi (42,0%). Gli uomini, invece, oltre che in macchina effettuano i loro spostamenti ricorrenti soprattutto con la moto/scooter (19,7%).

Tab. 1 - **Mezzo di trasporto utilizzato per gli spostamenti ricorrenti secondo il sesso (val. %)**

Mezzo	Sesso		totale
	Maschio	Femmina	
Automobile come conducente	90,3	89,7	90,0
Bus/treno/metropolitana urbani	19,2	31,4	25,4
Moto/scooter	19,7	10,2	14,9
Bici	11,0	16,5	13,7
A piedi	30,3	42,0	36,2

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

Fonte: Rapporto Aci -Censis Servizi SpA,2008

In generale **l'utilizzo dei mezzi pubblici** per gli spostamenti in città continua ad apparire decisamente **contenuto** (e pari al 25%), soprattutto per l'assenza di collegamento e/o le coincidenze non buone (34,9%) e per la fermata distante dall'abitazione o dalla sede di studio/lavoro (23,7% rispetto al 10,7% del 2006). Meno significativi rispetto al 2006 i collegamenti poco frequenti (21,7%) e lo scarso comfort del viaggio (20,7%)

Tab. 2- **Motivi del non utilizzo dei mezzi pubblici per gli spostamenti ricorrenti anno 2006 e 2007 (val.%)***

Motivo	2007	2006
Non esiste un collegamento e le coincidenze non sono buone	34.9	35.0
Fermata distante dall' abitazione o sede di lavoro/studio	23.7	10.7
Collegamenti saltuari/poco frequenti	21.7	34.6
Comfort di viaggio scarsi	20.7	39.7
Orario di lavoro diverso	17.5	27.3
Non economicità dell'alternativa	8.0	7.5

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

Fonte: Rapporto Aci- Censis Servizi SpA, 2008

E' soprattutto il rapporto tra maschi e mobilità pubblica ad apparire decisamente in crisi: un maschio su due non sarebbe spinto da nessun tipo di iniziativa/ incentivo ad un uso più frequente dei mezzi pubblici. Le donne, invece, appaiono più disponibili e pronte a rinunciare all'auto se premiate da un servizio di mobilità pubblica più efficiente, caratterizzato da corse più frequenti (34,2%) ed orari più compatibili con le loro esigenze (13,0%).

Tab. 3 - **Iniziative che potrebbero indurre ad un uso più frequente dei mezzi pubblici (val. %)**

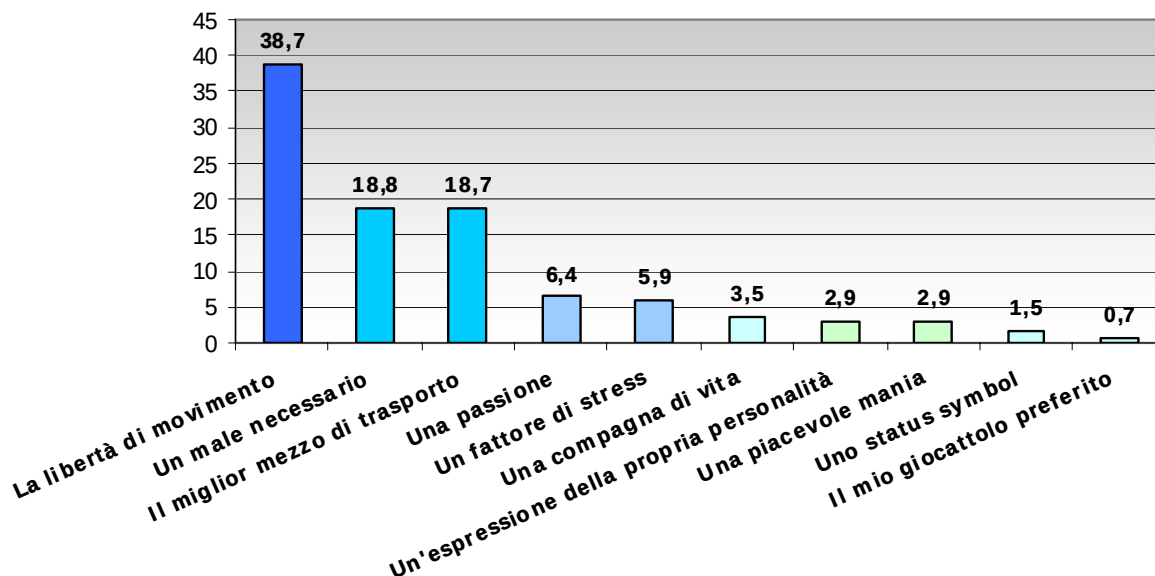
Iniziativa	Sesso		
	Maschio	Femmina	
Nessuna iniziativa	51.0	36.0	44.0
Corse più frequenti	22.8	34.2	28.0
Diverso orario dei mezzi pubblici di trasporto	10.5	13.0	11.7
Maggior numero di parcheggi di scambio auto/mezzo pubblico	9.8	8.0	9.0
Contributi su biglietti e/o abbonamenti	4.9	7.0	5.9
Altro	1.0	1.8	1.4
Totale	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci- Censis Servizi SpA,2008

1.1 L'auto sinonimo di libertà

Gli italiani, dunque, continuano a preferire, nonostante l'antieconomicità della scelta, la **libertà di movimento** che solo **l'automobile è in grado di offrire**. L'auto rappresenta, infatti, libertà di movimento (38,7%), male necessario (18,8%), **miglior mezzo di trasporto possibile** (18,7%) piuttosto che passione (6,4%) o "piacevole mania" (2,9%).

graf. 2 Cosa rappresenta l' Automobile? (VAL.%)



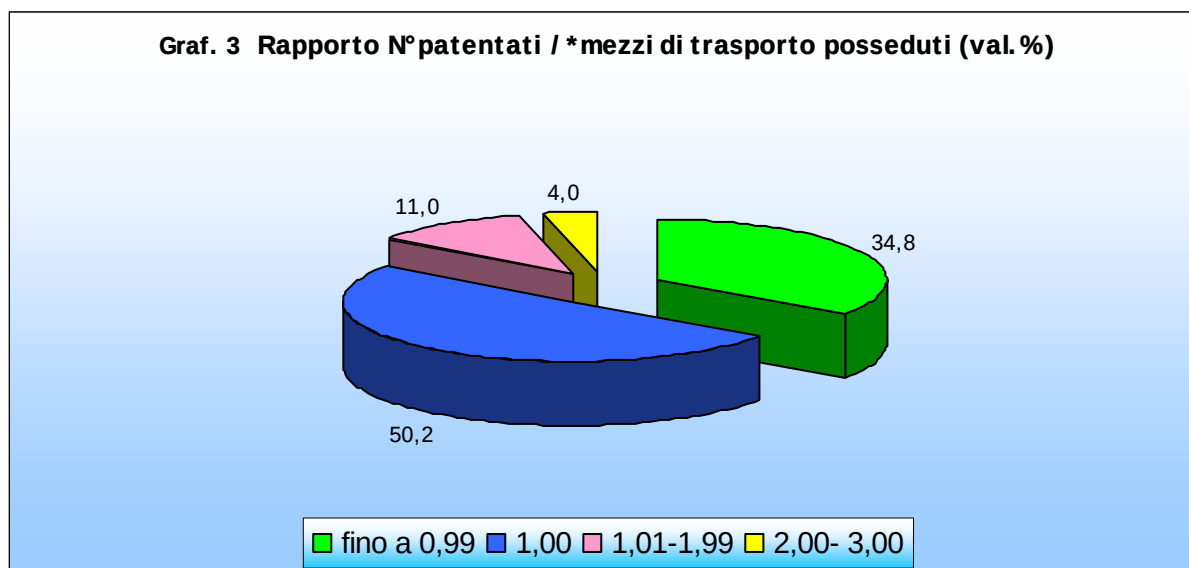
Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

La **netta preferenza degli automobilisti italiani verso la mobilità privata** sconfinante in un attaccamento quasi eccessivo per l'auto è evidenziata ancor più chiaramente da 2 elementi.

In primis in Italia si stimano **49.043.146** abitanti dai 18 anni in su a fronte di un parco autovetture circolante di **35.680.098** (in crescita rispetto all'anno scorso di oltre 383mila autovetture) il che vuol dire che circola una vettura ogni **1,4 abitanti**, senza considerare i quasi **11 milioni di moto e motorini**. Il tasso di motorizzazione privata in Italia (590 autovetture ogni 1000 abitanti) è infatti tra i più alti al mondo e secondo nell' UE solo al Lussemburgo (669 vetture ogni 1000 abitanti).

In seconda analisi il **15 %** delle **famiglie** componenti il nostro campione, possiede **più di un veicolo a motore**, perciò ne lascia quotidianamente almeno uno in garage che rimane sistematicamente "non circolante".

La quota delle famiglie intervistate che, invece, possiede almeno un veicolo a motore per ciascun patentato in famiglia è pari al 50,2%; il restante 34,8% ha una quota di veicoli inferiore al n. di patentati.



*mezzi di trasporto= auto e motocicli

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA , 2008

Un po' di responsabilità è verosimilmente attribuibile anche alla scarsa efficienza del sistema della mobilità pubblica in Italia che non riesce ancora a soddisfare pienamente le esigenze dei suoi utenti. Nonostante i segnali di ripresa nella percezione della qualità della mobilità pubblica da parte degli utenti soprattutto nei **centri urbani medio-grandi**, con un livello medio di soddisfazione di autobus e tram più che sufficiente (6,07 contro il 5,88 del 2005 e il 6,04 del 2004) e lo scatto positivo della metropolitana il cui indice di soddisfazione continua il trend positivo attestandosi a 7,19 (6,86 nel 2005 e 6,51 nel 2004)- *Rapporto "Audimob" dell'Isfort sulla mobilità 2007* -, rimangono ancora elementi di criticità legati alla durata dello spostamento e all'affollamento degli spazi.

Conseguentemente non stupisce che il **numero di giorni d'uso dell'auto** nel corso della settimana sia in crescita rispetto all'anno scorso. Il campione intervistato, infatti, usa mediamente l'auto privata **5,3** giorni a settimana contro i **5,0** registrati nel 2006.

1.2 Spostarsi in auto: una questione di età

L'utilizzo maggiore dell'auto si riscontra nella fascia d'età 30-44 anni (**5,8 giorni**) verosimilmente poiché il motivo principale dello spostamento è legato all'attività lavorativa. Si spostano molto meno in auto rispetto alla media (4,4 giorni) gli over 65, sia per una fisiologica riduzione degli impegni lavorativi che per una minore sostenibilità dell'attuale modello di mobilità urbana (evitare traffico, stress da parcheggio...).

Tab. 4- Numero medio di giorni a settimana di uso dell'auto privata secondo l'età

	Età				<i>Totale</i>
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	
N. di giorni inclusi i festivi	5.1	5.8	5.2	4.4	<i>5.3</i>

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

Gli **spostamenti** effettuati con l'autovettura ogni giorno sono in media 3,3 in un giorno feriale, e 2,2 in un giorno festivo.

Il numero medio degli spostamenti sia nei giorni feriali che in quelli festivi tende ad abbassarsi notevolmente nella fascia d'età over 65 di contro ai 30- 44enni che effettuano un numero di spostamenti maggiore della media (3,6 nei giorni feriali e 2,4 nei giorni festivi.)

Tab. 5 - Spostamenti con l'autovettura compiuti ogni giorno secondo l'età

	Età				<i>Totale</i>
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	
N. spostamenti in un giorno feriale	3.3	3.6	3.2	2.4	<i>3.3</i>
N. spostamenti in un giorno festivo	2.7	2.4	2.0	1.6	<i>2.2</i>

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA , 2008

Gli spostamenti compiuti con la propria autovettura inferiori ad 1Km sono in media 0,6 nei giorni feriali e 0,5 in quelli festivi. Presentano una seppur lieve differenza correlata alla ripartizione geografica: sono superiori alla media nel nord-est e nel centro (0,7) nei giorni feriali, e inferiori alla media al Sud e nelle Isole nei giorni festivi (0,3).

Tab. 6 – Spostamenti quotidiani con l'autovettura inferiori ad 1 km secondo la ripartizione geografica

	Ripartizione				<i>Totale</i>
	Nord ovest	Nord est	Centro	Sud e isole	
N. spostamenti in un giorno feriale	0.6	0.7	0.7	0.5	<i>0.6</i>
N. spostamenti in un giorno festivo	0.5	0.5	0.7	0.3	<i>0.5</i>

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

1.3 In macchina non solo per lavoro

L'auto è il mezzo di trasporto favorito dagli italiani non solo per muoversi nei trafficati centri urbani, ma anche per gli **spostamenti legati al turismo ed alla dimensione "leisure" della vita quotidiana**.

Nel periodo 2006-2007 **su 100 italiani outgoing** (in uscita dai confini italiani) **70 utilizzano un mezzo privato** (auto, moto, camper). Sostanzialmente costanti o in leggero calo ferrovie e porti, in buona crescita il traffico aereo (+2,2).

Tab. 7 Viaggiatori in Italia anni 2006 - 2007

	STRADALE		FERROVIARIA		AEROPORTUALE		PORTUALE		TOTALE	
Viaggiatori (val. assoluti)	34.483	35.987	970	880	12.569	14584	1.106	1008	43.128	52.458
Val. %	70,2	68,6	2,0	1,7	25,6	27,8	2,2	1,9	100,0	100,0

Fonte: elaborazione Censis Servizi su dati UIC, 2006- 2007

Se osserviamo anche la dimensione del **turismo interno** – italiani che si muovono nel nostro territorio **la propensione all'uso del mezzo privato per spostamenti turistici è, anche in questo caso, assolutamente maggioritaria**. Come evidenziato da una recente ricerca condotta da Eurisko su un campione rappresentativo della popolazione italiana con più di 15 anni (47,0 milioni di individui) possiamo notare, infatti, che su 100 italiani che si spostano per turismo in Italia **il 73 % utilizza l'auto**, 1,3% il camper, lo 0,3% la moto.

In buona sostanza 3 italiani su 4 scelgono la mobilità a 2 e 4 ruote.

Tab. 8 I mezzi di trasporto più utilizzati per andare in vacanza (val. %)	
Mezzo di trasporto	Val. %
Auto	73,5%
Aereo	12,3%
Treno	8,6%
Pullman	2,5%
Camper/roulotte	1,3%
Nave	0,9%
Non indica	0,5%
Altro	0,3%
Moto	0,3%
<i>Totale rispondenti</i>	<i>100%</i>

Fonte: Eurisko 2007

2. Il mercato

L'automobile ideale: sicura e affidabile

Nell'automobile ideale gli italiani cercano principalmente affidabilità (45,3%) e sicurezza (37,7%) piuttosto che bellezza (11,3%) o velocità (9,9%).

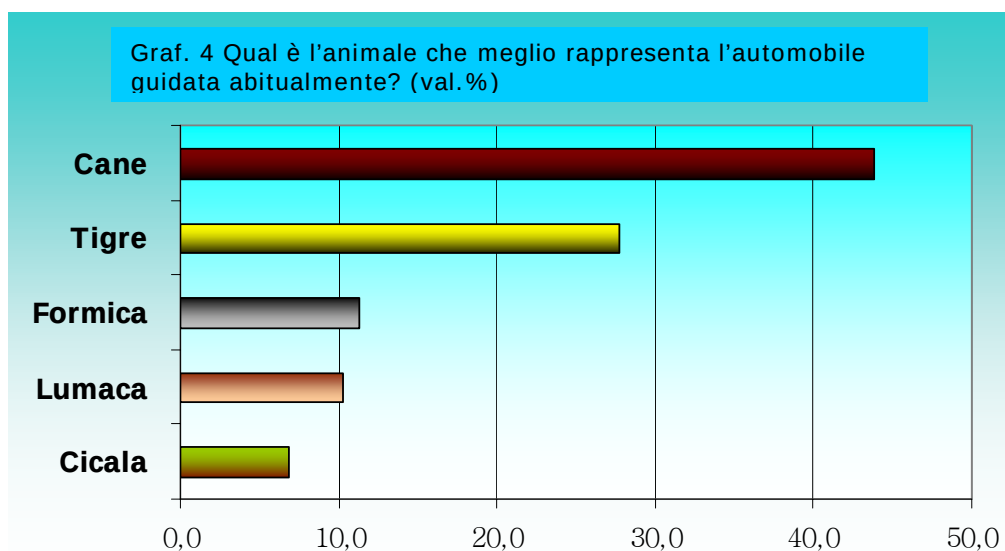
Non a caso l'animale che più "somiglia" all'automobile guidata abitualmente è quello più fedele per antonomasia: il cane (43,8%). La tigre, animale che rimanda ad un'immagine più selvaggia e potente si "piazza" al secondo posto, ma con una percentuale molto inferiore (23%). Per muoversi liberamente nel caos cittadino e superare le scarse certezze che ci offre la nostra società, non occorre, dunque, una potente "auto tigre" ma una macchina solida che non ti abbandona mai.

Tab. 9 Aggettivi che meglio descrivono l'automobile ideale*
(val. %)

Aggettivo	2007
Affidabile	45.3
Sicura	37.7
Economica	32.4
Comoda	25.1
Solida	18.8
Spaziosa	14.0
Parcheggiabile	12.0
Maneggevole	11.6
Indistruttibile	10.8
Bella	11.3
Ecocompatibile	11.3
Potente	10.0
Veloce	9.9
Tecnologica	7.9
Volante	1.4

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

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008



Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

2.1 Gli uomini, le donne e l'auto: l'universo rovesciato

Di fronte alla scelta dell'auto ideale uomini e donne concordano nettamente su due elementi fondamentali: la macchina deve essere **affidabile** e **sicura**.

Quali sono invece le **differenze di gusto** tra uomini e donne in fatto di motori?

Gli uomini sognano una macchina **potente, veloce, bella, tecnologica**; le donne desiderano che la loro auto sia **parcheggiabile, maneggevole, economica**.

Tab.10 - Aggettivi che meglio descrivono l'automobile ideale (val, %)

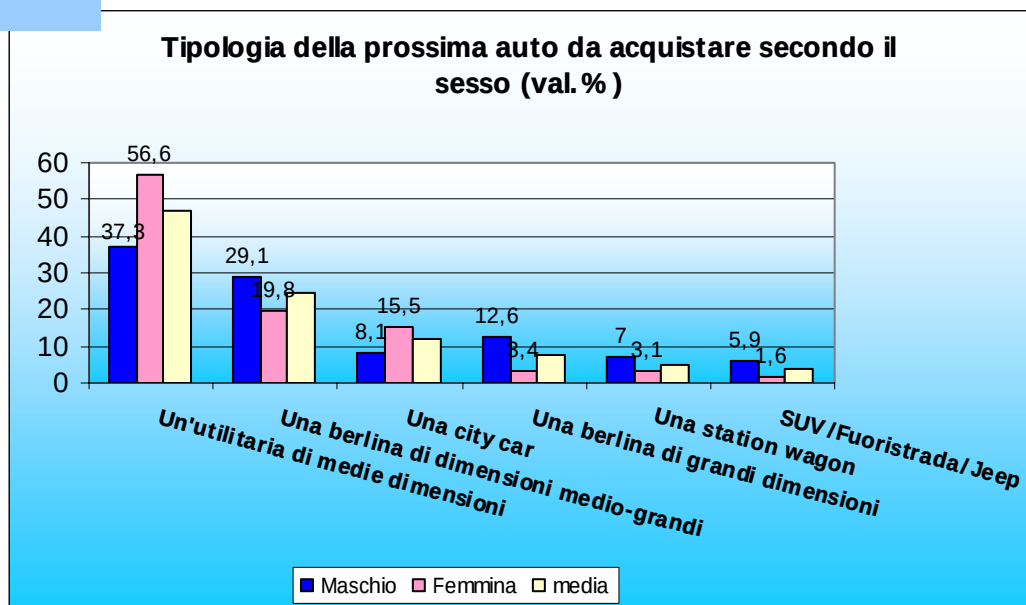
Aggettivo	Sesso		Totale
	Maschio	Femmina	
Affidabile	44,9	45,7	45,3
Sicura	34,4	40,9	37,7
Economica	30,1	34,6	32,4
Comoda	24,9	25,4	25,1
Solida	18,3	19,2	18,8
Spaziosa	15,4	12,6	14,0
Parcheggiabile	7,7	16,2	12,0
Maneggevole	9,7	13,5	11,6
Bella	14,0	8,8	11,3
Ecocompatibilità	11,6	11,0	11,3
Indistruttibile	12,2	9,4	10,8
Potente	16,6	3,6	10,0
Veloce	12,3	7,5	9,9
Tecnologica	11,4	4,6	7,9
Volante	1,3	1,4	1,4

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

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

Coerentemente con i loro desideri le donne sono in misura maggiore degli uomini interessate all'acquisto di un'utilitaria di medie dimensioni (56,6% rispetto al 37,3% dei maschi) e di una city car (15,5% rispetto all'8,1% degli uomini); i maschi, invece, sono propensi, in misura mediamente maggiore, all'acquisto di una berlina di grandi dimensioni (12,6%) e di una station wagon (7,0%).

Graf.5



Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

Uscendo fuori dagli schemi attuali che vedono spiccatamente legati all'universo femminile valori quali l'attenzione verso l'estetica, il gusto per il bello, il romanticismo, l'emotività nelle scelte, quando si tratta di immaginare la macchina ideale le donne sono molto più razionali e pratiche di quanto non lo siano i maschi. Per l'universo femminile l'auto non deve essere bella nè iperaccessoriata, bensì rendere il quotidiano più semplice.

Per gli uomini la dimensione estetico/simbolica della macchina posseduta è, invece, ancora importante. Nell'immaginare la macchina ideale oltre ad evidenziare l'importanza della sicurezza e dell'economicità, non possono non sognarla anche bella (14,0% rispetto all'8,8% delle donne), potente (16,6% rispetto al 3,6% delle donne), veloce, tecnologica (11,4% rispetto al 4,6% delle donne), piuttosto che parcheggiabile e maneggevole.

Seguaci della *filosofia* "dimmi che macchina guidi ti dirò chi sei", nel caso nel quale uno sconosciuto danneggiasse lievemente la carrozzeria della loro auto sceglierebbero, di farla riparare immediatamente a proprie spese nel 40,2% dei casi rispetto al 21,7% delle donne.

Tab. 11 - Reazione nel caso in cui uno sconosciuto danneggiasse lievemente la carrozzeria della sua auto (val.%)		
	Sesso	
Reazione	Maschio	Femmina
La farei riparare immediatamente a mie spese	40,2	21,7
La farei riparare solo se pagasse l'assicurazione	39,2	40,2
Non la farei riparare	16,8	21,1
Non mi occupo io della manutenzione	3,8	17,0
<i>Totale</i>	100,0	100,0

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

Oltre ai veri “patiti” è naturalmente presente anche una quota di maschi più pratici ed attenti al lato economico, che sceglierebbe di ripararla solo se pagasse l'assicurazione (39,2%). La scelta di non farla riparare riguarda, invece, una quota molto inferiore e pari al 17%.

Le donne, da parte loro, sceglierebbero nella maggioranza dei casi (40,2%) di farla riparare solo se intervenisse l'assicurazione e di non farla riparare in oltre il 20% dei casi.

Si tratta di correlazioni verosimilmente legate anche alla “*migliore*” condizione socio professionale del genere maschile (sono in maggioranza gli uomini a ricoprire ruoli di vertice nella piramide organizzativa) ed al fatto che sono in maggioranza gli uomini ad occuparsi della manutenzione dell'auto: le donne nel 17,0% dichiarano di non interessarsene rispetto al 3,8% degli uomini.

Restando in tema di manutenzione dell'autovettura e considerando tre degli aspetti che rientrano nella ordinaria cura della stessa (il lavaggio, la pressione delle gomme e il controllo generale dal meccanico) i nostri intervistati appaiono, abbastanza attenti anzi alquanto “premurosi” in quasi il 60% dei casi effettuando questi tre semplici interventi con assidua frequenza. I “negligenti” rappresentano, il 14,5% dei casi ed i “vigili” cioè coloro che se ne interessano, ma senza eccessi, il 26,7%.

Da rilevare, però, anche in questo caso la netta differenza di comportamento tra gli uomini e le donne, molto meno attente rispetto ai primi all'ordinaria manutenzione dell'auto. Nel corso dell'ultimo anno, infatti, hanno ammesso di non aver “mai”: fatto lavare l'auto nel 13,3% dei casi (rispetto al 4,5% degli uomini) ;controllato la pressione delle gomme nel 14,4% (rispetto al 3,7% degli uomini); fatto controllare l'auto dal meccanico in oltre il 16% dei casi (rispetto al 5,3% dei maschi).

Le donne, dunque, sono molto pratiche ed attente quando scelgono che tipo di macchina acquistare, ma non lo sono altrettanto quando si tratta di occuparsi della manutenzione della stessa. La cura dell'auto viene, verosimilmente, ancora percepita come “un compito da maschi”, è raro vedere, d'altra parte, signore che effettuano da sole il controllo della pressione dei

pneumatici... Viene da pensare che almeno in questo campo la *par condicio* tra uomini e donne non sembra ancora avere trovato ragion d'essere.

Tab. 12 – Grado di attenzione alla ordinaria manutenzione dell'auto, secondo il sesso (val. %)

	Sesso		Totale
	Maschio	Femmina	
Negligenti	9.3	20.7	14.5
Vigili	28.6	24.6	26.7
Premurosi	62.1	54.7	58.8
<i>Totale</i>	<i>100.0</i>	<i>100.0</i>	<i>100.0</i>

Fonte: Rapporto Acì Censis Servizi SpA, 2008

Tab. 13 - Nel corso dell'ultimo anno quante volte ha (val. %)

	Sesso		
	Maschio	Femmina	
Lavato la macchina			
			<i>totale</i>
Mai	4,5	13,3	8.6
Almeno una volta l'anno	9,9	5,7	8.0
Almeno una volta ogni sei mesi	16,1	11,9	14.1
Almeno una volta ogni tre mesi	23,1	31,2	26.8
Almeno una volta al mese	40,4	33,7	37.3
Almeno una volta alla settimana	6,0	4,2	5.2
Totale	100,0	100,0	100,0

Controllato la pressione delle gomme			<i>totale</i>
Mai	3,7	14,4	8.5
Almeno una volta l'anno	9,3	8,7	9.0
Almeno una volta ogni sei mesi	29,1	27,6	28.4
Almeno una volta ogni tre mesi	32,0	32,4	32.2
Almeno una volta al mese	22,6	15,4	19.4
Almeno una volta alla settimana	3,3	1,5	2.5
Totale	100,0	100,0	100,0

Ha fatto controllare la sua automobile da un meccanico			<i>totale</i>
Mai	5,3	16,6	10.4
Almeno una volta l'anno	28,6	29,3	28.9
Almeno una volta ogni sei mesi	34,8	30,9	33.0
Almeno una volta ogni tre mesi	21,6	14,7	18.5
Almeno una volta al mese	8,2	7,7	8.0
Almeno una volta alla settimana	1,5	0,8	1.2
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Rapporto Acì Censis Servizi SpA, 2008

2.2 La ripresa delle auto made in Italy

Le vetture di marca straniera sono in netta maggioranza (57,8%) le favorite tra gli automobilisti italiani in particolare tra i più giovani (18-44 anni).

Tab. 14 - Vettura/e guidate abitualmente secondo l'età (val. %)					
	Età				
Vettura	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	<i>Totale</i>
Estera	58.7	61.1	58.3	44.2	<i>57.8</i>
Italiana	40.3	37.3	40.6	55.2	<i>41.0</i>
Italiana ed estera	1.0	1.6	1.1	0.6	<i>1.2</i>
Totale	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

Vengono acquistate prevalentemente per la linea gradevole (33,3%) il buon rapporto qualità/prezzo (30,8%) ed il prezzo competitivo (22,8%). Non trascurabile la percentuale (18,9%) di chi ha acquistato un'automobile straniera per gli elevati standard di sicurezza, soprattutto se confrontata con la percentuale di molto inferiore (2,8%) attribuita alla sicurezza delle vetture italiane. Queste ultime sono scelte, piuttosto, per la loro economicità (25,6%), il buon rapporto qualità/prezzo (25,9%) e la fiducia nella qualità del made in Italy (22,6%). La linea gradevole tanto apprezzata nelle auto straniere non riscuote eguale successo in quelle nostrane (16,2%).

-tab. 15 Ragioni che hanno portato all'acquisto di un'automobile di marca estera (val. %)*	
Ragione	
La linea gradevole	33,3
Il buon rapporto qualità/prezzo	30,8
Il prezzo competitivo	22,8
Gli elevati standard di sicurezza	18,9
Le condizioni di pagamento vantaggiose	11,8
La buona assistenza alla vendita	10,2
I bassi costi di manutenzione	9,0
I buoni servizi post vendita	7,0
Il basso impatto ambientale	3,8

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

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

Tab. 16 - Ragioni che hanno portato all'acquisto di un'automobile di marca italiana (val. %)*	
Ragione	Totale
Il buon rapporto qualità/prezzo	25,9
Il prezzo competitivo	25,6
La fiducia nella qualità del made in Italy	22,6
I bassi costi di manutenzione	16,3
La linea gradevole	16,2
La buona assistenza alla vendita	15,9
Le condizioni di pagamento vantaggiose	11,0
L'orgoglio nazionale	8,9
I buoni servizi post vendita	6,4
Gli elevati standard di sicurezza	2,8
Il basso impatto ambientale	2,4

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

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

Le autovetture italiane sembrano, tuttavia, in piena ripresa rispetto al passato in particolare tra i giovanissimi (18-29 anni), il che fa ben sperare per la nostrana industria automobilistica.

Sia rispetto al design, che alla sicurezza, nodi critici nel processo di acquisto di un'auto e considerati fino ad oggi aspetti più deboli delle auto italiane, la percezione della qualità è in netto miglioramento. La qualità del design, infatti, viene indicata come "migliorata" dal 60,1% degli intervistati e peggiorata solo nel 2,7%, la sicurezza "migliorata" nel 56,3% e peggiorata solo nel 2,9%. Sul piano dell'assistenza post-vendita e del rapporto qualità/prezzo la percezione della qualità è sostanzialmente invariata.

Tab. 17 - Andamento della qualità delle automobili italiane riguardo alcuni aspetti in base all'età (val. %)

Aspetti in base all'età (Val. %)	Età				Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	
Rapporto qualità/prezzo					
Migliorata	50.3	48.4	49.5	47.5	49.1
Invariata	40.3	41.6	42.3	46.8	42.1
Peggiorata	9.4	10.0	8.2	5.7	8.8
Totale	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Design					
Migliorata	63.0	60.1	58.3	61.4	60.1
Invariata	34.4	36.8	39.2	36.7	37.2
Peggiorata	2.6	3.1	2.5	1.9	2.7
Totale	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Sicurezza					
Migliorata	56.0	57.9	52.8	63.5	56.3
Invariata	41.7	39.8	43.0	34.6	40.8
Peggiorata	2.3	2.3	4.2	1.9	2.9
Totale	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Assistenza post vendita					
Migliorata	40.5	36.9	36.4	43.9	38.2
Invariata	53.3	56.2	56.3	48.5	54.8
Peggiorata	6.2	6.9	7.3	7.6	7.0
Totale	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

2.3 L' auto low cost

L' espressione "low cost" è entrata oramai a far parte, per scelta o per necessità, del vocabolario di gran parte degli italiani. Low cost sono le compagnie aeree, le vacanze, i supermercati, le catene di arredamento e abbigliamento. Il prossimo passo appare oramai essere l'automobile sia per il ridotto potere d'acquisto della popolazione soprattutto tra i più giovani che per la possibilità da parte delle case automobilistiche di commercializzare le auto economiche, progettate a costi inferiori, nei mercati emergenti ricchi di acquirenti interessati a risparmiare sul prezzo. Gli italiani sembrano tendenzialmente ben disposti all'acquisto di un 'auto low cost, caratterizzata cioè sia dal prezzo inferiore che dalla ridotta presenza di optional, accessori ed elettronica. Il 55,7% del nostro campione si dichiara disposto ad acquistare una macchina con queste caratteristiche, di contro al 24,5% dei contrari; rimane ancora ampia, circa il 20%, la quota degli indecisi. Da rilevare che la propensione all'acquisto cresce con l'aumentare dell'età: è più alta tra gli adulti e gli anziani (over 65) che non tra i giovanissimi. I ragazzi tra i 18 e i 29 anni non l'acquisterebbero, infatti, nel 32,1% dei casi, mentre i 30-44enni nel 28% dei casi e 45-64enni nel 19% dei casi.

Tab. 18– Acquisterebbe un'auto priva di optional ma venduta a basso prezzo?
(val. %)

Risposta	Età				Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	
Sì, certamente	18,5	21,1	26,5	36,9	24.2
Sì, probabilmente	31,5	33,6	30,9	27,3	31.5
No, certamente	14,5	14,1	11,3	9,7	12.7
No, probabilmente	17,6	13,9	8,4	5,5	11.8
Non so	17,9	17,3	22,9	20,6	19.8
Totale	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

L' auto, dunque, rappresenta per i giovani ancora uno status symbol. Meno preoccupati dalla spesa a cui far fronte (nel 15% dei casi non sono loro a sostenere l'acquisto dell'auto rispetto al 9% dei 30-44enni) perché magari l'auto viene acquistata dai genitori, prestano più attenzione all'estetica, alla presenza di optional ed accessori ed a quelle innovazioni tecnologiche (nuove apparecchiature audio e video, elettronica sofisticata) di cui "gli adulti " fanno fatica, in molti casi, a seguire l'evoluzione.

3. La sicurezza stradale

Ogni giorno in Italia si verificano in media **652 incidenti stradali** (dati Istat), che provocano la morte di 16 persone e il ferimento di altre 912. Nel complesso, **nell'anno 2006** sono stati rilevati **238.124 incidenti** in lieve diminuzione (-0,8%) rispetto al 2005. In Italia, nel periodo 2000 – 2006 si è registrata una costante diminuzione del numero degli incidenti (-7,2%) mentre nello stesso periodo il parco veicolare è cresciuto del 13,7% ed il volume di circolazione, valutato sulle percorrenze autostradali, è aumentato del 19,9 %.

Nonostante la costante diminuzione degli incidenti, le problematiche connesse alla sicurezza stradale si impongono sempre più come rilevanti e l'incidentalità costa annualmente alla collettività oltre 35 miliardi di Euro, corrispondenti a circa 2,5/ 2,6 punti percentuali del PIL.

Dal Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti (Etsa), è recentemente arrivata la conferma di quanto già, purtroppo, era temuto: l'Italia occupa gli ultimi posti della classifica dei paesi europei in fatto di sicurezza stradale. Secondo l'organismo di Bruxelles l'Italia è, infatti, al quintultimo posto con poco meno di 6 morti per miliardo di chilometri; peggiore posizione nello stesso ranking la occupano solo Portogallo, Spagna, Slovenia e Ungheria.

I telegiornali trasmessi dalle emittenti televisive nazionali dedicano spazio a questa delicata ed importante tematica soprattutto nei mesi estivi (luglio ed agosto) quando la sicurezza stradale si “confonde” con i disagi arrecati agli automobilisti dalle **lunghe code sulle autostrade** per le vacanze estive e quando si **verificano il maggior numero di incidenti** (23.197 in valore assoluto nel 2006, dati Istat). Su un totale di 39 ore, 5 minuti e 15 secondi dedicati dai telegiornali di 8 testate nazionali al tema dell' incidentalità e per riflesso a quello della sicurezza stradale, il 53% circa si è concentrato nei mesi di luglio ed agosto (Fonte: Osservatorio ISIMM ricerche). A seguire troviamo ottobre e settembre, mesi contrassegnati dal rientro dalle ferie estive e periodi “neri” per l'incidentalità, in crescita mediamente del 2,6% con un picco massimo proprio ad ottobre (+3,7%)- Fonte: Istat- .

Il network che ha dedicato più ore alla sicurezza sulle nostre strade è Mediaset con 18 ore 20 minuti e 19 secondi svolgendo, in tal senso un servizio di utilità pubblica più ampio delle reti RAI (5 ore, un minuto e 43 secondi). La testata che vi ha dedicato più spazio in assoluto è stata, invece, il TG5 con 8 ore e 55 minuti, seguita dal TG1 con oltre 6 ore e dal TG2 con 5 ore e 53 minuti circa.

**Tab. 19 Tempo di argomento "sicurezza stradale" nei
telegiornali
Distribuzione mensile - Anno 2007**

mese	tempo
luglio	11.57.09
agosto	9.07.01
ottobre	4.40.30
settembre	3.51.03
marzo	3.16.02
giugno	2.08.00
aprile	1.30.26
novembre	1.05.47
maggi	1.03.47
dicembre	0.20.48
febbraio	0.03.15
gennaio	0.01.24
Anno 2007	39.05.12

Fonte: Osservatorio ISIMM Ricerche

**Tab. 20 Tempo di argomento "sicurezza stradale"
nei telegiornali per testata e network, Anno 2007**

Testata	Tempo argomento
TG5	8.55.25
TG1	6.08.36
TG2	5.53.54
TG4	5.17.36
Studio Aperto	4.07.18
La7	3.40.36
TG3	2.59.13
MTV	2.02.34

MEDIASET	18.20.19
RAI	15.01.43
T.I.M.	5.43.10
totale	39.05.12
Fonte: Osservatorio ISIMM Ricerche	

3.1 I principali problemi della sicurezza stradale: la guida in stato di ebbrezza e l'eccesso di velocità

Per gli automobilisti italiani i principali problemi connessi alla sicurezza stradale sono in netta maggioranza correlati a **comportamenti scorretti del conducente**. La guida sotto l'influsso di alcool o droghe (58,2%), l'eccesso di velocità (49,1%) e la scarsa educazione stradale di automobilisti e motociclisti (29,6%), preoccupano molto più della cattiva manutenzione delle strade (9,4%) e dell'inefficienza dei veicoli vecchi (5,9%).

Sono soprattutto i più giovani (18-29 anni) e i più anziani (over 65) a segnalare il problema della guida in stato alterato di coscienza (sotto l'influsso di alcool o droghe) ed anche la distribuzione geografica rileva interessanti differenziazioni. Il problema della guida in stato di ebbrezza è, infatti, molto più sentito nelle regioni del nord-est (67,6% rispetto alla media Italia pari al 58,2%) che non in quelle del sud (53,8%).

Tab. 21 - Principali problemi della sicurezza stradale secondo l'età *(val. %)

Problema	Età				Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	
La guida sotto l'influsso di alcool o droghe	59.1	55.7	57.8	65.9	58.2
L'eccesso di velocità	48.5	48.5	49.0	52.4	49.1
La scarsa educazione stradale automobilisti e motociclisti	28.8	33.1	28.7	23.8	29.6
La distrazione	22.4	21.0	23.3	15.9	21.6
La cattiva manutenzione delle strade	11.2	8.8	10.0	5.5	9.4
L'inefficienza dei veicoli vecchi	4.5	6.4	6.8	4.3	5.9

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

Fonte: Rapporto Acì Censis Servizi SpA, 2008

Tab. 21bis - Principali problemi della sicurezza stradale secondo la ripartizione geografica (val. %)*

Problema	Ripartizione				Totale
	Nord ovest	Nord est	Centro	Sud e isole	
La guida sotto l'influsso di alcool o droghe	56.4	67.6	59.7	53.8	58.2
L'eccesso di velocità	51.6	56.4	47.5	44.2	49.1
La scarsa educazione stradale automobilisti e motociclisti	27.6	24.0	27.1	35.6	29.6
La distrazione	24.2	10.8	25.1	23.5	21.6
La cattiva manutenzione delle strade	7.9	11.5	7.9	10.2	9.4
L'inefficienza dei veicoli vecchi	3.1	10.8	5.6	5.6	5.9

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

Fonte: Rapporto Acì Censis Servizi SpA, 2008

Il triste legame alcool- giovani-incidenti stradali riempie, d'altra parte, sempre più spesso le prime pagine dei nostri quotidiani. Non stupisce, pertanto, che sia stato indicato dal nostro campione di intervistati come il problema principale della sicurezza stradale.

Lo stato psico-fisico alterato (categoria nella quale rientrano sia lo stato di ebbrezza che l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, che gli improvvisi guasti dell'auto, secondo l'Istat) pur non rappresentando, infatti, una percentuale elevata (2%) sul totale delle cause accertate o presunte di incidenti stradali (il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta e la velocità troppo elevata sono le prime tre cause di incidente e costituiscono da sole il 45,8 % dei casi) colpisce per la gravità degli eventi ed il fatto che essi coinvolgono maggiormente i giovani.

E' proprio nel week-end, infatti, momento in cui i giovani escono tradizionalmente di più anche la sera, per vivere il proprio tempo libero che si registra complessivamente il 25,9% del totale degli incidenti ed il 35,2 % di decessi (l'indice di mortalità nel fine settimana risulta pari a 3,2 morti per 100 incidenti). Il **venerdì** e il **sabato** sono, inoltre, i giorni in cui si registrano i valori più alti nel numero dei **feriti** (rispettivamente 49.796 e 50.230, pari a 15,0 e 15,1%).

L'ebbrezza da alcool nel 2006 ha coinvolto 4.246 casi, ma anche l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope con oltre 400 casi non può più essere sottovalutata (dati Istat 2006).

Tra il 2001 ed il 2005 è stato rilevato, infatti, (Fonte: Relazione annuale del Parlamento sul consumo di droghe), un aumento generale nella popolazione dei consumi di cannabis (hanno fatto uso della sostanza almeno una volta nella vita il 22% degli intervistati nel 2001, ed il 32% nel 2005) ed un forte incremento nel consumo di cocaina (dai 700 mila consumatori del 2005 agli 850 mila di oggi, con un aumento del 20%).

Dato ancor più allarmante è che questo aumento in particolare per le droghe pesanti (cocaina ed eroina) coinvolge soprattutto i giovanissimi, anche a causa delle mini-dosi presenti sul mercato a prezzi oramai accessibili: un grammo di coca, che nel 2004 si comprava per 40 euro, oggi ne costa 10-15, rendendo il prodotto accessibile anche a chi vive di “sola” paghetta.

Nel nostro campione di intervistati l'utilizzo di sostanze stupefacenti da parte di persone di propria conoscenza decresce significativamente con l'aumentare dell'età: sono soprattutto i giovani, ad ammettere nel 25,7% (rispetto al 10,9% dei 30-44 enni) che persone a loro vicine hanno fatto uso di questo tipo di sostanze.

Sempre i più giovani hanno dichiarato in maggioranza che in più di un'occasione (14,8% una volta; 5,8% più di una volta; mai 55,8% rispetto ad una media generale del 63,5%) persone di loro conoscenza sono rimaste coinvolte in incidenti legati all'abuso di alcool e/o di sostanze stupefacenti.

E' interessante, inoltre, notare come il problema dell'abuso di alcool e droghe risulti maggiormente diffuso tra i maschi che non tra le femmine: quasi il doppio degli intervistati di sesso maschile (14,1% rispetto al 7,6 % delle donne) ha dichiarato che persone di loro conoscenza hanno fatto uso di sostanze stupefacenti e sempre i maschi hanno indicato in maggiore percentuale (11,4% rispetto al 9% delle femmine) di conoscere persone rimaste coinvolte in incidenti legati all'abuso di alcol e/o droghe. Da rilevare anche la percentuale della risposta “mai” che presenta valori più alti per entrambe i quesiti tra le donne.

Tab. 22 - E' capitato che persone di sua conoscenza hanno fatto uso di stupefacenti, secondo l'età (val. %)

Risposta	Età			
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre
Qualche volta /spesso	25.7	10.9	9.9	1.8
Raramente	16.4	8.5	8.4	3.6
Mai	41.8	57.1	62.5	68.5
Non so	16.1	23.5	24.4	26.1
<i>Totale</i>	<i>100.0</i>	<i>100.0</i>	<i>100.0</i>	<i>100.0</i>

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

Tab. 22bis - E' capitato che persone di sua conoscenza hanno fatto uso di stupefacenti, secondo il sesso (val. %)

	Sesso	
	Maschi	Femmine
Qualche volta /spesso	14,1	7,6
Raramente	11,7	7,5
Mai	50,7	63,3
Non so	23,5	21,6
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

Tab. 23 - Numero di volte in cui persone di sua conoscenza sono rimaste coinvolte in incidenti legati all'abuso di alcool/droghe secondo l'età (val. %)

Numero di volte	Età				Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	
Una volta	14,8	7,0	4,4	2,4	7,2
Più di una volta	5,8	2,0	2,6	2,4	3,1
Mai	55,8	66,5	65,6	63,1	63,5
Non so	23,6	24,5	27,4	32,1	26,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Rapporto Acì Censis Servizi SpA, 2008

Tab. 23bis - Numero di volte in cui persone di sua conoscenza sono rimaste coinvolte in incidenti legati all'abuso di alcool/droghe secondo il sesso (val. %)

Numero di volte	Sesso		Totale
	Maschi	Femmine	
Una volta	7,7	6,7	7,2
Più di una volta	3,7	2,4	3,1
Mai	59,1	68,0	63,5
Non so	29,5	22,9	26,2
Totale			

Fonte: Rapporto Acì Censis Servizi SpA, 2008

3.2 Comportamento di guida in seguito al consumo di alcool

Si è a lungo discusso, recentemente, delle possibili misure di intervento da attuare per evitare le continue stragi del “sabato sera”. Cresce il numero di locali che consente di effettuare volontariamente il test del tasso alcolemico a fine serata, così come si diffondono le iniziative di “pronto taxi” (servizi di trasporto collettivo sul modello del “BOB” inglese) per “prelevare” i giovani all'uscita delle discoteche ed evitare che si mettano alla guida.

Su questa tematica i giovanissimi (18-29 anni) rientranti nel nostro campione hanno indicato tra le misure più efficaci per ridurre i rischi della guida sotto l'influsso di alcool e droghe, oltre all'incremento dei controlli e delle sanzioni (53,9%), proprio i servizi di trasporto collettivo (40,9%). I giovani danno fiducia a questa misura di sicurezza con una percentuale molto più ampia degli adulti (over 45 anni, 28,8%) e degli anziani (over 65 22,2%). Come è facilmente comprensibile, gli adulti pongono, invece, maggiore fiducia sull' incremento dei controlli e delle sanzioni e sulla necessità di una **maggiore responsabilizzazione** degli automobilisti attraverso campagne informative sui rischi (29,2%).

Tab. 24 - *Misure più efficaci per ridurre i rischi della guida in stato di ebrezza (val. %)					
Misura	Età				Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	
Aumentare i controlli e le sanzioni	53,9	54,0	57,5	66,7	56,6
Assicurare servizio trasporto collettivo all'uscita locali	40,9	31,5	28,8	22,2	31,5
Introdurre meccanismi per impedire l'accensione del motore	16,1	23,5	19,8	14,2	19,6
Promuovere delle campagne informative sui rischi	26,1	28,9	30,5	32,1	29,2
Impedire vendita di alcolici dopo le due di notte nei locali	17,0	19,9	26,1	19,8	21,5
*Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte					

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

E' importante tuttavia constatare in tema di controlli e sanzioni che proprio tra i più giovani (18-29 anni) categoria maggiormente a rischio, è presente il più alto tasso di frequenza di controlli del tasso alcolemico: il 13,9% degli intervistati in questa fascia d'età è stato sottoposto al test almeno una volta negli ultimi 6 mesi i (la media generale è dell'8,0%) e più di una volta nell' 1,5% dei casi. Le donne, minori consumatrici di alcool rispetto agli uomini (hanno dichiarato di **non “essere bevitrici abituali” nel 55,3% dei casi rispetto al 38,3% dei maschi**) sono state sottoposte a questo tipo di controllo negli ultimi 6 mesi “solo” nel 5% circa dei casi.

Tab. 25 – Negli ultimi 6 mesi è stato sottoposto a controlli per il tasso alcolemico secondo l'età (val. %)

Risposta	Età				Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	
No, mai	84,6	90,0	93,9	97,6	91,0
Sì, solo una volta	13,9	8,6	5,6	2,4	8,0
Sì, più di una volta	1,5	1,4	0,5		1,0
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

Tab. 25bis – Negli ultimi 6 mesi è stato sottoposto a controlli per il tasso alcolemico secondo il sesso (val. %)

Risposta	Sesso		totale
	Maschi	Femmine	
No, mai	86,6	95,3	91,0
Sì, solo una volta	11,7	4,4	8,0
Sì, più di una volta	1,7	0,3	1,0
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

3.3 La patente a punti e l'incidentalità

Il sistema della patente a punti entrato in vigore da quasi 5 anni è percepito come uno strumento ancora efficace da oltre il 60% degli automobilisti italiani, anche se il 34,8% ritiene che nel tempo abbia perduto parte della sua forza. Il 21% lo giudica, invece, non più efficace.

Tab 26 A 4 anni dall'introduzione della patente a punti ritiene che: (val.%)

<i>Risposta</i>	<i>% 2007</i>
Sia uno strumento efficace ma meno che in passato	34,8
Sia ancora uno strumento efficace per limitare le infrazioni	33,1
Non è più efficace	21,8
Sia uno strumento che ha incrementato la sua efficacia	10,3
Totale	100,0

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

Gli automobilisti che hanno perso punti dall' entrata in vigore del nuovo codice sono stati circa il 15%, di questi il 3,5 % ha presentato ricorso al giudice o alla prefettura per contestare le multe subite e circa la metà l'ha vinto.

La percentuale di maschi che ha perso punti (20,6%) è nettamente superiore a quella delle donne (9,0%).

Tab. 27- Dall'introduzione della patente a punti sono stati persi punti (val. %) secondo il sesso

Risposta	Sesso		Totale
	Maschio	Femmina	
Sì	20,6	9,0	14,8
No	75,8	88,0	81,9
Non so	3,6	3,0	3,3
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

In tal senso e ad ulteriore conferma di **uno stile di guida più corretto e sicuro del genere femminile** è opportuno segnalare (Fonte: Centro studi e ricerche ACI, 2006) che a fronte del 57% di patenti attive intestate a uomini e 43% a donne, i conducenti di autovetture coinvolti in incidente stradale in ambito urbano risultano per il 70% uomini e per il 30% donne. La differenza si fa ancora più ampia se ci riferiamo all' incidentalità alla guida delle 2 ruote in ambito urbano: 83% di

maschi contro il 17% delle femmine. Nello specifico su un totale di 192.509 incidenti alla guida dell'autovettura in città sono rimasti coinvolti 135.518 maschi e 56.991 femmine, alla guida delle due ruote su un totale di 73.889 incidenti, 61.372 hanno avuto per "protagonisti" maschi, 12.517 donne.

E' opportuno fare presente che si è concentrata l'attenzione sull'incidentalità in ambito urbano in quanto è di comune convincimento (ed i dati non lo smentiscono) che in città il n° di conduttori di sesso maschile e femminile è sostanzialmente equivalente, mentre sulle strade extraurbane sono in maggioranza gli uomini a guidare la macchina.

Tab.28 Conducenti autovetture coinvolti in incidente in ambito urbano - per sesso secondo l'età del conducente, val. assoluti- anno 2006-			
ETA'	Maschi	Femmine	Totale
Fino a 13	0	0	0
14-17	33	6	39
18-29	37.533	14.609	52.142
30-44	41.993	22.216	64.149
45-60	27.139	12.939	40.078
61-75	14.828	3.914	18.742
Oltre 75	3.930	618	4.548
Imprec.	10.122	2.689	12.811
TOTALE	135.518	56.991	192.509
Fonte: Elaborazioni Centro studi e Ricerche ACI su dati Istat, 2006			

Tab.29 Conducenti due ruote coinvolti in incidente in ambito urbano - per sesso secondo l'età del conducente, val. assoluti- anno 2006-			
ETA'	Maschi	Femmine	Totale
Fino a 13	44	14	58
14-17	8.614	2.119	10.733
18-29	18.757	4.628	23.385
30-44	19.812	3.856	23.668
45-60	8.918	1,146	10.064
61-75	2.252	198	2.450
Oltre 75	441	27	468
Imprec.	2.534	529	3.063
TOTALE	61.372	12.517	73.889
Fonte: Elaborazioni Centro studi e Ricerche ACI su dati Istat, 2006			

Ultimo aspetto da considerare in tema di patente a punti è che gli italiani si dimostrano in maggioranza favorevoli (oltre il 70%) così come nel 2006, ad un'assicurazione il cui costo sia agganciato ai punti patente, ovvero più costose per i trasgressivi, più vantaggiose per i virtuosi, con un grado di accordo che aumenta costantemente con il crescere dell'età.

Tab. 30 - Accordo con l'assicurazione il cui costo sia agganciato ai punti patente secondo l'età (val. %)

<i>Accordo</i>	Età			
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre
Molto/Abbastanza	79,7	85,3	86,3	91,5
Poco	11.4	11.3	10.0	5.5
Per nulla	8.9	3.4	3.6	3.0
<i>Totale</i>	<i>100.0</i>	<i>100.0</i>	<i>100.0</i>	<i>100.0</i>

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

4. Ambiente e mobilità

Opinionisti esperti e amministratori locali hanno a lungo disquisito sull' utilità o meno dei provvedimenti di limitazione temporanea o selettiva (blocchi programmati, ecopass, targhe alterne) del traffico urbano .

Rispetto a queste misure ampiamente discusse, il 66% degli italiani che ha dichiarato di risiedere in Comuni dove questi provvedimenti sono stati applicati, mostra una buona tolleranza, non lamentando un elevato grado di disagio.

Nel caso delle limitazioni programmate (domeniche ecologiche) il 45% non avverte per nulla difficoltà, a fronte di un 7% che segnala un elevato grado di disagio. Nel caso, invece, delle limitazioni improvvise la minore possibilità di programmare anticipatamente lo spostamento, spiega probabilmente l' incremento nel livello di disagio (il 21,1% indica abbastanza a fronte del 9,9% nel caso delle limitazioni programmate)

Tab. 31 **Grado di disagio creato negli spostamenti dalle limitazioni o blocchi al traffico (val. %)**

2007

Limitazioni programmate (domeniche ecologiche; targhe alterne durante la settimana)	
Molto	7.1
Abbastanza	9.9
Poco	37.9
Per nulla	45.1
Totale	100.0

Limitazioni improvvise (blocco auto di emergenza per eccessivo inquinamento dell'aria)	
Molto	7.1
Abbastanza	21.1
Poco	33.1
Per nulla	38.7
Totale	100.0

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

Rispetto, invece, alla possibilità di dover pagare l'accesso al centro storico in auto o sulle due ruote gli italiani si mostrano più prudenti nell'esprimere il loro consenso.

Il fronte degli assolutamente contrari è più ampio (32%) rispetto a quello degli assolutamente favorevoli (20,6%), ma esiste una quota notevole di "possibilisti" (48%). Di questi il 28,4% sarebbe d'accordo avendo la certezza di una riduzione del livello d'inquinamento, mentre il 19,2%

sarebbe favorevole avendo la certezza di potersi spostare ugualmente usufruendo dei mezzi pubblici.

Il dato, quindi, lascia intravedere una disponibilità potenziale degli automobilisti a pagare un “pedaggio” per l’accesso al centro storico sia nel caso di un effettivo miglioramento della qualità dell’aria che di un servizio di trasporto pubblico più efficiente.

Tab. 32 **Accordo con il pagamento di un pedaggio per l' ingresso al centro storico alle auto e alle due ruote (Val. %)**

Accordo	2007
Assolutamente no	31,8
Sì ma solo avendo la certezza che si riduca l'inquinamento	28,4
Assolutamente sì	20,6
Sì ma solo avendo la certezza di usufruire di mezzi pubblici	19,2
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

B. Il panel dei soci ACI

1. Il panel dei soci ACI

La tecnica del “panel” di soci Aci,- utilizzata da anni dal Censis Servizi- ha l'obiettivo di monitorare con attenzione fenomeni di maggiore complessità (costi, trasgressioni, infrazioni, etc.) difficili da rilevare ed analizzare attraverso campioni demoscopici raggiunti via telefono. Il campione di soci Aci da anni collabora alla realizzazione dello studio e consente- sui temi citati- un forte grado di affidabilità qualitativa. Del resto proprio dal panel dei soci Aci nel rapporto 2005 affermammo per primi che il mercato della mobilità privata segnava una brusca frenata dei consumi, fenomeno successivamente confermato da una molteplicità di altri studi ed altre fonti.

1.2 I soci Aci e la mobilità

Il numero medio degli spostamenti ricorrenti effettuato con l'autovettura dai soci Aci è pari a 3,3 nei giorni feriali e 2,1 in quelli festivi, in perfetta linea, quindi, con i valori riscontrati nel sondaggio sugli italiani.

E' interessante notare, tuttavia, come tra i soci Aci la frequenza d'uso dell'auto per gli spostamenti ricorrenti tende a ridursi con il passare degli anni. Sia nella fascia d'età 18-34 che in quella 35-44 l'utilizzo dell'auto è aumentato rispetto all'anno scorso (il saldo tra incremento e decremento dell'uso è positivo e pari in media al 9,8% per i 18-34 enni e al 7,6 per gli ultratrentacinquenni).

A cominciare dai 45 anni la mobilità privata comincia a ridursi, per poi diminuire nettamente una volta superati i 65 anni (il saldo tra incremento e decremento dell'uso rispetto all'anno scorso è negativo e pari a -6,8%).

Si tratta di un cambiamento verosimilmente correlato alle differenze di abitudini sia lavorative che sociali tradizionalmente caratterizzanti queste diverse fasi della vita.

Ne deriva il conseguente incremento nella popolazione adulta (55-64 anni +1,1%) ed anziana (over 65 +3,9%) degli spostamenti a piedi.

Tab. 33 Saldo incremento/decremento frequenza d'uso dell'auto per gli spostamenti ricorrenti rispetto all'anno scorso (val. %)					
età	18-34 anni	35-44 anni	45-54 anni	55-64 anni	65 anni e oltre
saldo incremento/decremento frequenza d'uso dell'auto	9,8	7,6	1,7	-4,3	-6,8

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

Tab. 34 Saldo incremento/decremento frequenza degli spostamenti ricorrenti a piedi rispetto all'anno scorso (val. %)					
età	18-34 anni	35-44 anni	45-54 anni	55-64 anni	65 anni e oltre
saldo incremento/decremento frequenza spostamenti a piedi	-4,7	-6,6	-8,3	1,1	3,9

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

2. Le Trasgressioni al volante

Segnale di un probabile indebolimento degli effetti positivi della patente a punti è il sostanziale incremento della frequenza delle infrazioni commesse.

Tab.35 Infrazioni compiute con maggiore frequenza negli ultimi 12 mesi (val. %)		
Infrazione	2007	2006
Parcheggio in divieto di sosta	35,8	23,6
Superamento dei limiti di velocità	30,0	24,2
Parcheggio in doppia fila o sul marciapiede	25,0	12,8
Mancato uso delle cinture di sicurezza	23,5	16,8
Uso del cellulare senza viva voce	17,6	15,7
Mancato uso degli indicatori direzionali	9,9	8,0
Passaggio con il rosso	8,4	8,5
Mancato rispetto della precedenza	6,1	5,9
Accesso con l'auto a zone pedonali	2,6	2,0
Sorpasso a destra	2,4	4,7
Inversione a U	2,1	7,6
Occupazione della corsia di emergenza	1,0	0,8
Guida contromano	0,7	1,1
Guida in stato di ebbrezza	0,6	1,4

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

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

Le trasgressioni commesse più frequentemente nel 2007 sono state: il parcheggio in divieto di sosta (35,8%); il superamento dei limiti di velocità (29,9%) e il parcheggio in doppia fila o sul marciapiede (25%). In particolare sia il parcheggio in divieto di sosta che quello sul marciapiede sono aumentate di circa il 12% rispetto al 2006 .

Da rilevare, inoltre, il notevole incremento del mancato uso delle cinture di sicurezza, quarto motivo di trasgressione con il 23,5%.

Da notare come la frequenza delle infrazioni sia generalmente 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.

Colpisce negativamente il fatto che tra i più giovani (18-34 anni) sia molto frequente la guida senza le cinture di sicurezza (28,0% rispetto ad una media generale del 23,6%) e l'uso del cellulare senza viva voce (24,1% rispetto ad una media del 17,6%).

Tab. 36 Infrazioni commesse negli ultimi 12 mesi per classi di età (val.%)						
	18-34 anni	35-44 anni	45-54 anni	55-64 anni	65 anni e oltre	<i>totale</i>
Parcheggio in divieto di sosta	41,9	42,3	42,7	29,2	21,4	<i>35,8</i>
Superamento dei limiti di velocità	30,4	29,3	31,7	33,4	23,2	<i>30,0</i>
Parcheggio in doppia fila o sul marciapiede	26,8	31,4	31,8	18,4	15,7	<i>25,1</i>
Mancato uso delle cinture di sicurezza	28,0	26,7	27,0	19,0	17,1	<i>23,6</i>
Mancato uso degli indicatori direzionali	11,9	8,5	13,9	9,6	4,9	<i>9,9</i>
Uso del cellulare senza viva-voce	24,1	20,7	23,0	12,2	7,7	<i>17,6</i>
Passaggio con il rosso	7,6	9,6	9,6	7,2	7,7	<i>8,4</i>
Mancato rispetto della precedenza	5,2	7,7	6,5	7,2	2,7	<i>6,1</i>
Inversione a U	5,2	2,6	1,0	1,0	1,4	<i>2,1</i>
Sorpasso a destra	3,8	4,4	1,7	1,7	0,5	<i>2,4</i>
Occupazione della corsia riservata ai mezzi pubblici	6,7	5,2	2,4	5,3	7,2	<i>5,2</i>
Accesso con l'auto a zone a traffico limitato	3,3	4,8	2,7	1,6	0,4	<i>2,6</i>
Occupazione della corsia di emergenza	1,0	1,5	“ “	1,0	1,8	<i>1,0</i>
Guida contromano	1,0	0,4	1,7	0,3	“ “	<i>0,7</i>
Guida in stato di ebbrezza	0,5	1,9	“ “	0,7	“ “	<i>0,6</i>

Fonte: Rapporto Acì Censis Servizi SpA, 2008

2.1 Le contravvenzioni

La perdita di efficacia della patente a punti si configura, tuttavia, più come una “percezione” degli automobilisti che non come un dato di realtà.

Se andiamo ad esaminare, infatti, la frequenza con cui i soci sono stati multati per le infrazioni commesse, notiamo che questa è notevolmente aumentata rispetto al 2006.

I dati appaiono perfettamente in linea con la “linea dura” adottata negli ultimi due –tre anni dai Comuni italiani: nel 2006 (ultimi consuntivi disponibili) i Comuni hanno accertato multe per quasi 1,5 miliardi di euro. Ogni titolare di una patente attiva in Italia si è visto recapitare, dunque, in un anno un conto medio di 40,6 euro. Aggiungendo le contravvenzioni elevate da Polizia, Carabinieri e

Guardia di Finanza (237 milioni in tutto), il conto si alza a 47,3 euro. Rispetto al 2005, fotografato dall'indagine condotta l'anno scorso dal Sole-24 Ore (e confermata qualche mese dopo dall'Istat), l'aumento degli introiti che i Comuni raccolgono attraverso le contravvenzioni è del 16 per cento. Si tratta di una tendenza, per cui è facile prevedere una notevole crescita nel prossimo futuro, considerando il moltiplicarsi degli occhi elettronici sui semafori, dei varchi delle zone a traffico limitato e dei parcheggi che si colorano di strisce blu.

Per tutte le tipologie di infrazioni si assiste ad un incremento nella frequenza della punizione, in particolare per il parcheggio in divieto di sosta (+10 punti percentuali) e per il superamento dei limiti di velocità (+ 7 punti percentuali).

Tab. 37 Frequenza delle multe in seguito alle infrazioni commesse (val. %)		
	2007	2006
Parcheggio in divieto di sosta	18,0	8,6
Superamento dei limiti di velocità	11,4	4,4
Passaggio con il rosso	6,2	1,5
Mancato uso delle cinture di sicurezza	5,1	3,0
Uso del cellulare senza viva voce	5,7	2,1
Parcheggio in doppia fila o sul marciapiede	4,5	1,8
Accesso con l'auto a zone a traffico limitato	0,8	0,3
Mancato rispetto della precedenza	0,8	0,2
Inversione a U	0,6	0,5
Mancato uso degli indicatori direzionali	0,5	""
Occupazione della corsia di emergenza	0,4	""
Sorpasso a destra	0,3	0,5
Guida contromano	0,1	0,1
Guida in stato di ebbrezza	0,1	""

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

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

In Italia la trasgressione che ha la maggiore possibilità di essere sanzionata è il passaggio con il semaforo rosso: su 100 automobilisti che auto-denunciano il passaggio con il semaforo rosso 73,8 vengono multati.

Seguono il parcheggio in divieto di sosta (50,2%) e il superamento dei limiti di velocità, in netta crescita rispetto al 2006 .

Tab 38 Trasgressioni sanzionate sul totale delle infrazioni commesse (val.%)		
	2007	2006
Passaggio con il rosso	73,8	17,6
Parcheggio in divieto di sosta	50,2	36,4
Superamento dei limiti di velocità	38,1	18,1
Uso del cellulare senza viva voce	32,3	13,3
Accesso con l'auto a zone pedonali	30,7	15,0
Mancato uso delle cinture di sicurezza	21,7	17,8
Parcheggio in doppia fila o sul marciapiede	18,0	14,0
Guida contromano	14,2	9,0
Mancato rispetto della precedenza	13,1	3,3
Sorpasso a destra	12,5	10,6
Inversione a U	2,8	6,5

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

3. La sicurezza stradale

Rispetto al tema delle cause principali degli incidenti stradali, i soci Aci si posizionano in maniera simile agli italiani, rintracciando nella guida sotto l'influsso di alcool o droghe (60,1%) , seguita dall'eccesso di velocità (47,5%), i due principali problemi della sicurezza sulle strade.

Tab. 39 Cause prevalenti degli incidenti stradali (val.%)	
Causa	2007
La guida sotto l'influsso di alcool o droghe	60.1
L'eccesso di velocità	47.5
La distrazione	34.4
Scarsa educazione stradale automobilisti e motociclisti	24.9
La cattiva manutenzione delle strade	3.9
L'inefficienza dei veicoli vecchi	1.4

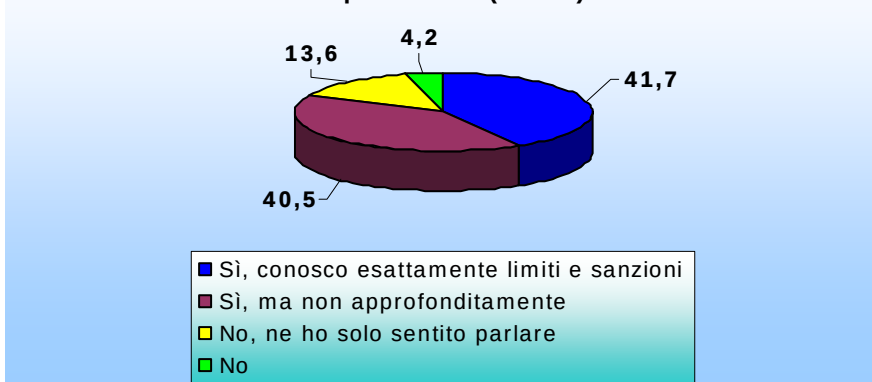
Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

I soci affermano di essere informati sulla normativa che regola la guida in stato alterato di coscienza: il 41,7% afferma di conoscere esattamente limiti e sanzioni e il 40,5% di conoscerla anche se non approfonditamente, solo il 4% la ignora.

Si tratta di dati confortanti viste le numerose campagne di sensibilizzazione attivate dai media, da numerose associazioni (Ania, Associazione italiana di imprese dell'intrattenimento...), dal Ministero dell'Interno ecc. .

graf.6 Conosce la normativa che regola la guida sotto l'influsso di alcool e di sostanze stupefacenti ?(val.%)



Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

3.1 La guida in stato di ebbrezza

In perfetta linea con quanto rilevato nel sondaggio sugli italiani il tema della guida in stato di ebbrezza si impone anche tra i soci ACI come uno dei più rilevanti, soprattutto tra i più giovani.

Il 7% dei soci di età compresa tra i 18 e i 34 anni ha dichiarato, infatti, di essere stato sottoposto a test per il controllo del tasso alcolemico e il 22% ha ammesso di conoscere persone che hanno guidato ubriache.

In virtù della specifica struttura del campione dei soci ACI è possibile, tuttavia, porre l'attenzione sul problema dell'alcol anche fra gli adulti (dai 35 anni in poi).

Oltre ad evidenziare questa problematica tra i giovani è opportuno ricordare, infatti, (come è stato fatto in uno studio recente dell'UE), che cinquantacinque milioni di adulti in Europa bevono alcol in quantità eccessiva e che il consumo dannoso e pericoloso di alcool è la causa prima del 7,4% di tutte le malattie e morti premature nel "Vecchio Continente".

Nella fascia di età d'età (35-44): il 5,2% degli intervistati riferisce di essere stato sottoposto a test del tasso alcolemico, l'11,6% ammette che a persone di propria conoscenza è capitato di guidare in stato di ebbrezza e il 10,9% ha ammesso di conoscere persone rimaste coinvolte in incidenti stradali legati all'abuso di alcol.

Anche nella fascia d'età 45-54 anni i dati meritano attenzione: il 7,1% degli intervistati ammette di essere stato sottoposto a test per il controllo del tasso alcolemico ed il 7,9% conosce persone a cui è capitato di guidare in stato di ebbrezza.

Tab. 40 **Negli ultimi 6 mesi Le è mai capitato di essere stato/a sottoposto a controlli del tasso alcolemico?(val. %)**

	CLASSI D'ETA					<i>totale</i>
	18-34 anni	35-44 anni	45-54 anni	55-64 anni	65 anni e oltre	
No, mai	92,3	94,1	92,6	98,4	95,9	<i>94,7</i>
Sì, solo una volta	6,8	5,2	7,1	1,6	3,2	<i>4,7</i>
Sì, più di una volta	0,9	0,7	0,3		0,9	<i>0,5</i>
<i>totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

Tab. 41 A persone di sua conoscenza è capitato di guidare in stato di ebbrezza? (val. %)					
	CLASSI D'ETA				
	18-34 anni	35-44 anni	45-54 anni	55-64 anni	65 anni e oltre
Qualche volta/raramente	22,2	11,6	7,9	11,0	6,0
Mai	60,0	64,7	67,5	64,6	74,6
Non so	17,8	23,7	24,6	24,4	19,4
<i>totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

Tab. 42 Quante volte persone di sua conoscenza sono rimaste coinvolte in incidenti automobilistici legati all'abuso di alcool/droghe?						
	CLASSI D'ETA					
	18-34 anni	35-44 anni	45-54 anni	55-64 anni	65 anni e oltre	<i>totale</i>
Una volta	8,9	7,5	3,2	2,5	2,2	4,7
Più di una volta	2,7	3,4	2,8	3,2	1,7	2,8
Mai	68,4	65,4	65,3	69,9	76,3	68,7
Non so	20,0	23,7	28,7	24,4	19,4	23,8
<i>totale</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

Tra le misure più efficaci per ridurre i rischi della guida sotto l'influsso di alcool, i soci Aci si posizionano in maniera leggermente diversa rispetto agli italiani. Ritengono fortemente necessario un incremento dei controlli e delle sanzioni (74,6% rispetto al 56,6% degli italiani) e credono meno nell'efficacia di misure "preventive" quali il servizio di trasporto pubblico collettivo e il divieto della vendita di alcool dopo le due di notte.

Tab. 43* Misure efficaci per ridurre i rischi connessi alla guida in stato di ebbrezza (val.%)	
Misura	2007
Aumentare i controlli e le sanzioni	74,6
Promuovere campagne informative sui rischi	24,5
Introdurre meccanismi tecnologici che impediscono l'accensione del motore	17,8
Assicurare un servizio di trasporto pubblico collettivo	17,0
Impedire la vendita di alcolici dopo le 2 di notte	14,0
* Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte	

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

3.2 Due ultime note in tema di sicurezza

Sempre in tema di sicurezza stradale i soci Aci sono a favore della sostituzione dei semafori con delle rotatorie, come sta già avvenendo in altri paesi europei, soprattutto al fine di rendere il traffico più scorrevole.

Tab. 44 Opinione sulla sostituzione dei semafori con delle rotatorie (val.%) *	
Opinione	2007
Sarei favorevole per rendere il traffico più scorrevole	55,6
Sarei favorevole per migliorare la sicurezza stradale	20,4
Sarei favorevole per migliorare la qualità dell'aria	19,9
Sarei contrario perché aumenterebbe il rischio di incidenti	11,2
Sarei contrario perchè aumenterebbe il traffico	8,5
Non so	7,7

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

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

E' interessante notare come la piena fiducia nella propria conoscenza del codice stradale tenda a diminuire con il passare degli anni.

Mentre tra i giovani fra i 18 e i 34 anni la convinzione di essere promosso a pieni voti riguarda il 44,8% , dai 35 anni in poi tende progressivamente a diminuire (a parte una lieve ripresa nella fascia d'età 55-64 anni).

I soci ACI sembrano fondamentalmente volersi lasciare una non convintissima *chance* rispetto al superamento di un nuovo test sulla segnaletica stradale affermando con una maggioranza che cresce con il passare degli anni che “ se la caverebbero abbastanza bene” .

Tab. 45 Se le sottoponessero un test sulla segnaletica stradale, che risultato conseguirebbe ? (val. %)

	CLASSI D'ETA					
	18-34 anni	35-44 anni	45-54 anni	55-64 anni	65 anni e oltre	<i>totale</i>
Sarei promosso a pieni voti	44,8	34,5	23,0	26,8	22,8	<i>29,9</i>
Me la caverei con difficoltà	9,0	15,7	14,7	14,1	16,7	<i>14,2</i>
Me la caverei abbastanza bene	42,2	45,1	55,6	56,9	57,5	<i>51,8</i>
Non supererei l'esame	4,0	4,8	6,7	2,2	3,1	<i>4,2</i>
<i>totale</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>	<i>100,0%</i>

Fonte: Rapporto Acì Censis Servizi SpA, 2008

4. I COSTI DELLE 4 RUOTE

Il consumo delle 4 ruote si contrae in termini di chilometri mediamente percorsi in un anno, ma la frequenza d'uso delle 4 ruote rimane sostanzialmente stabile. Ciò significa che **l'auto continua ad essere utilizzata per la maggior parte degli spostamenti, ma si percorrono tratte più brevi rispetto al passato**. La riduzione dei chilometri percorsi giustifica il **decremento della spesa media di gestione delle 4 ruote**.

Sommando le spese fisse (bollo, assicurazione), quelle correnti (carburante, garage, parcheggi, ecc.) e i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria, il possesso e l'uso di una vettura richiedono mediamente circa **3.339,00 € all'anno** (escludendo i costi di ammortamento dell'acquisto dell'auto). Considerando che l'auto è usata in media **5,2 giorni** alla settimana (valore medio sulla base dei giorni d'uso dei soci Aci) e dunque in media **270 giorni all'anno**, nel 2007 il costo di gestione medio giornaliero di una vettura è risultato pari a **€12,3**.

Rispetto alla media del costo annuo registrato nel 2006, pari a 3.634,00 euro si è avuto un decremento di circa 295,0 euro all'anno, ovvero dell' 8,1% del budget annuale destinato alle quattro ruote.

E' bene ricordare che la flessione dei consumi delle 4 ruote si era registrata già dal 2005 con una contrazione della spesa pari all'8,1% rispetto al 2004. L'auto è usata ancora in modo sistematico, ma la consistenza d'uso registra una battuta di arresto. Infatti, dai 21.000 chilometri medi percorsi nel 2003 si è passati a 19.000 nel 2004, a 17.287 nel 2006 ai 16.300 del 2007.

In sintesi la frequenza d'uso rimane sostanzialmente invariata, il costo di gestione annuale diminuisce, i chilometri mediamente percorsi in un anno si contraggono, ed il costo chilometrico (costo di gestione annuale/chilometri percorsi annualmente) rimane sostanzialmente invariato, attestandosi a 0,21 per kilometro.

Tab. 46 **Spesa annuale per l'uso dell'auto (costi medi in € - campione Soci Aci)**

Voci di spesa	2007	2006
Carburante	1.608,0	1.670,8
Parcheggio a ore e garage	186,0	161,2
Pedaggio autostradale	177,0	213,6
Multe	57,0	76,8
Bollo	206,0	208,0
Assicurazione	785,0	809,7
Manutenzione ordinaria	160,0	152,8
Manutenzione straordinaria	64,0	177,5
Danni non rimborsati dall'assicurazione	20,0	56,0
Altro	76,0	107,6
Totale	3.339,00	3.634,00

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

Tab. 47 **Chilometri annui mediamente percorsi (valori medi campione Soci Aci)**

	2007	2006
Chilometri medi annui	16.300	17.300

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

4.1 Il prezzo della benzina

Di fronte ad un incremento del prezzo della benzina fino a raggiungere 2,50 euro a litro i soci Aci non sembrano pronti a rinunciare all'auto almeno non in modo assoluto (questa soluzione trova d'accordo solo il 10,5% del campione) ma non disdegnano la possibilità di **ridurne l'uso**.

Il 36,9% dichiara che nessun aumento influenzerebbe le sue abitudini, con una percentuale più alta nella fascia d'età 35-44 anni quella in cui verosimilmente l'uso della macchina appare indispensabile per motivi lavorativi (corrisponde generalmente alla fase di "piena produttività) e familiari. E' presente, tuttavia, un 30,3 % di intervistati che comincerebbe a diminuirne l'uso **sostituendola con i mezzi pubblici**. Si tratta di una scelta che trova più d'accordo, in linea con quanto già affermato, gli over 55. Non trascurabile anche la percentuale di coloro che farebbero installare o acquisterebbero un autovettura con impianto a gas (19,6%). In netta minoranza coloro che, invece, comincerebbero ad usare solo la moto/lo scooter (2,7%)

Tab. 48 Cosa farebbe nel caso di un aumento del prezzo della benzina a 2,50 euro ? – Per classi di età- (val.)						
	CLASSE D'ETA					totale
	18-34 anni	35-44 anni	45-54 anni	55-64 anni	65 anni e oltre	
Nessun aumento della benzina influenzerebbe le mie abitudini	35,1	40,1	37,5	36,6	34,1	36,9
Comincerei a ridurre l'uso dell'auto per i mezzi pubblici	29,3	26,8	28,9	32,5	34,5	30,3
Farei installare l'impianto a gas/comprerei auto a gas	20,3	21,3	24,8	16,6	14,2	19,6
Venderei l'autovettura ed utilizzerei solo mezzi pubblici	11,7	9,4	5,7	12,1	15,0	10,5
Passerei ad usare la moto/lo scooter	3,6	2,4	3,2	2,2	2,2	2,7
<i>totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

Relazionando la condizione professionale del nostro panel d'intervistati con i comportamenti d'uso dell'auto di fronte ad un notevole incremento del prezzo della benzina (2,50 euro), emerge un aspetto molto interessante sulla mobilità privata: l'utilizzo della macchina con le spese che ne derivano rischia di diventare una questione di status, un discrimine sociale. Non tutti possono permettersi di non prestare attenzione all'incremento del costo del carburante evitando di modificare le proprie abitudini: più la propria condizione professionale è incerta e inferiori sono i redditi percepiti, più si tende a rinunciare alla macchina, sostituendola del tutto o intervallandone l'uso con i mezzi pubblici.

Sono soprattutto le categorie che vivono con maggiore incertezza il loro futuro socio-professionale (gli occupati a tempo determinato/ i lavoratori atipici, i disoccupati, gli studenti) e che dispongono generalmente di redditi inferiori a preoccuparsi maggiormente di come gestire incrementi di costi così elevati. Comincerebbe a ridurre l'uso dell' auto il 32,1% dei lavoratori atipici, il 36,8% degli studenti e, come conseguenza della ancor più dura condizione economica, il 37,5% dei disoccupati.

Quasi un lavoratore indipendente (liberi professionisti, artigiani...) su due, invece, non modificherebbe le sue abitudini continuando ad usare la macchina come sempre.

Anche tra i lavoratori a tempo indeterminato, più tranquilli rispetto alla propria condizione socio-professionale, rintracciamo una minore disponibilità a rinunciare alla macchina: il 37,5% non modificherebbe le sue abitudini, mentre il 27,3% ne ridurrebbe l'uso.

Lo scenario di una mobilità libera ma consapevole sembra poter confliggere con una nuova incipiente (se i prezzi continueranno a lievitare) fenomenologia: la mobilità classista. L'avverarsi di un simile scenario non ha una valenza puramente sociologica ma impatta sulla capacità e sulla qualità dell'offerta di mobilità pubblica: mezzi pubblici locali, interregionali, treni per i pendolari, etc. , saranno in grado- forse rapidamente- di adeguare e magari migliorare i propri standard d'offerta ?

Discorso a parte meritano le casalinghe. Come evidenziato più volte in questa analisi, le donne presentano tendenzialmente maggiore disponibilità a rinunciare alla macchina e vivono il loro rapporto con le 4 ruote in modo più “freddo” e pratico. Non stupisce, perciò, che in oltre il 53% dei casi un aumento del costo della benzina le spingerebbe a ricorrere in misura maggiore alla mobilità pubblica.

Tab. 48 bis- **Cosa farebbe nel caso di un aumento del prezzo della benzina a 2,50 euro ? –Per cond. Professionale - (val.)**

	Cond. Professionale						
	Occupato indipendente	Occupato dipendente a tempo indeterminato	Pensionato	Casalinga	Occupato a tempo determinato/lavoratore atipico	Studente	Disoccupato/ in cerca di prima occupazione
Nessun aumento della benzina influenzerebbe le mie abitudini	49,1	37,5	35,0	27,8	26,4	15,8	6,3
Comincerei a ridurre l'uso dell'auto per i mezzi pubblici	22,5	27,3	36,1	52,8	32,1	36,8	37,5
Farei installare l' impianto a gas /comprerei auto a gas	20,7	24,0	12,0	13,9	24,5	10,5	25,0
Venderei l'autovettura ed utilizzerei solo mezzi pubblici	2,4	3,1	1,5	2,8	5,7	5,3	6,3
Passerei ad usare la moto /lo scooter	5,3	8,1	15,3	2,8	11,3	31,6	25,0
<i>totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

5. Il mercato

La propensione all'acquisto dell'auto manifestata dai soci Aci- è negli ultimi anni in costante aumento (nel periodo 2007-2008 è cresciuta di 2,4 punti percentuali rispetto al 2006-2007).

**Tab. 49 Intenzione ad effettuare l'acquisto della prossima vettura
(val. %)**

<i>Risposta</i>	2007-2008	2006-2007	2004-2005
Prevede l'acquisto entro l'anno in corso o il successivo	23,3	20,9	17,0
Non prevede l'acquisto	76,7	79,1	83,0
<i>Totale</i>	<i>100</i>	<i>100.0</i>	<i>100</i>

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

Relativamente ai motivi che spingono all'acquisto dell'autovettura le scelte dei soci Aci sono differenti in alcuni aspetti rispetto a quelle espresse dal campione degli italiani. Aldilà dei 3 punti fermi della sicurezza, dell'affidabilità e dell'economicità, considerati i tre "must" dell'automobile da entrambi i nostri campioni di intervistati, tra i soci Aci emergono con maggiore intensità le caratteristiche della spaziosità (18,5%) e dell'eco compatibilità (17,3%). Non considerati, invece, particolarmente rilevanti né l'alta tecnologia (4,4%) , né la potenza (4,9%).

L'auto tipo acquistata dal socio Aci si configura, dunque, come il mezzo di trasporto ideale per chi si sposta molto in macchina per lavoro o per "impegni" familiari: un'auto economica, sicura, comoda ed ecocompatibile così da non essere costretti a rinunciarvi nel caso di limitazioni alla circolazione.

Tab. 50 - Motivi che spingono alla scelta della autovettura * (val. %)

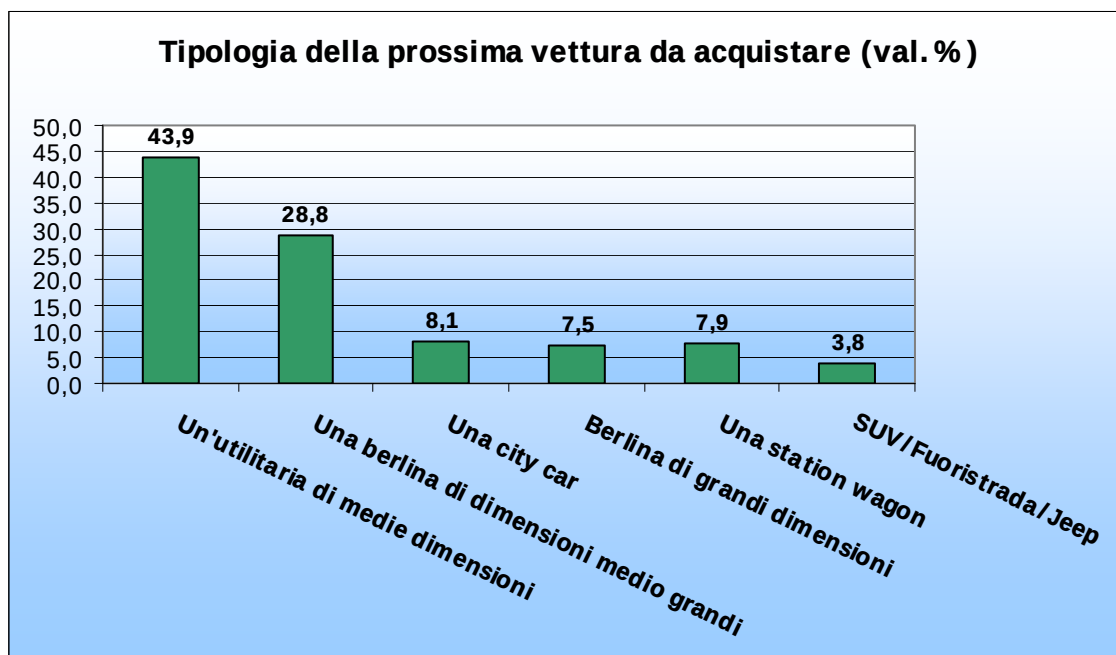
Motivo	%
Sicurezza	32.2
Economicità	32.1
Affidabilità	31.3
Comodità	30.4
Spaziosità	18.5
Ecocompatibilità	17.3
Solidità	14.8
Parcheggiabilità	14.5
Estetica	8.0
Maneggevolezza	7.7
Indistruttibilità	5.9
Velocità	5.3
Potenza	4.9
Alta tecnologia	4.4
Totale	

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

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

La prossima vettura da acquistare sarà infatti una pratica utilitaria di medie dimensioni (43,9%) o la classica berlina dalle dimensioni medio grandi (28,8%) piuttosto che un SUV (3,8%) o una station wagon (7,9%), belli e, senza dubbio, spaziosi ma troppo cari e difficili da parcheggiare in città.

Graf. 7



Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

6. Le Assicurazioni: l'indennizzo diretto e le assicurazioni online

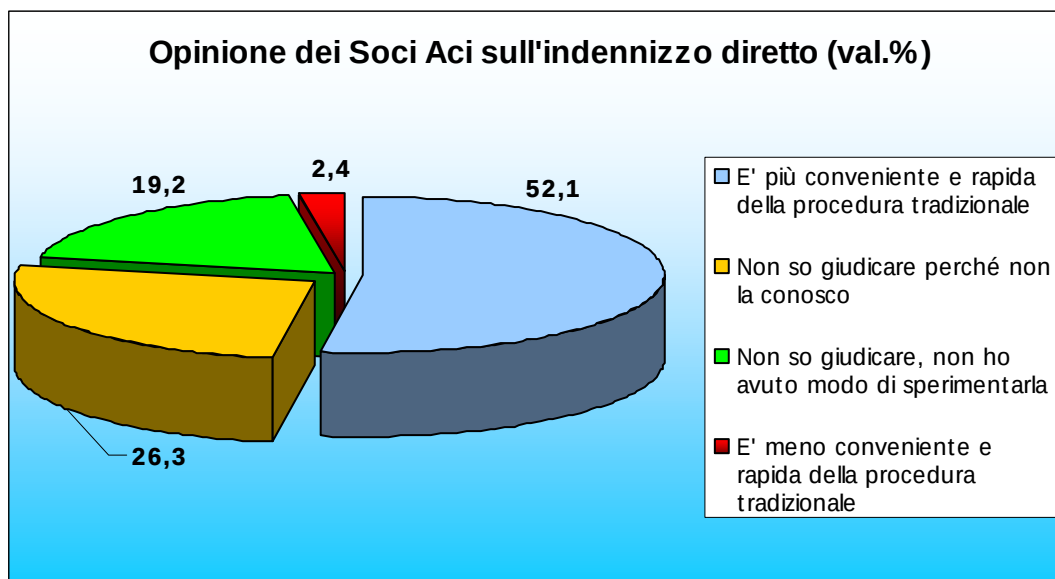
Dal primo febbraio 2007, in caso di incidenti non gravi, il danneggiato può essere risarcito direttamente dalla sua compagnia entro un periodo variabile dai 30 ai 90 giorni.

Su questo fronte i recenti dati diffusi dall' Ania sono rassicuranti. I sinistri rientranti nella convenzione, che escludono le lesioni gravi al conducente, sono stati circa il 74% del totale e sono costati in media 1.485 euro. I danni a cose e al conducente sono stati, invece, liquidati mediamente con 1.407 euro, mentre quelli (di qualsiasi entità) alle persone trasportate sono costati alle compagnie in media 2.236 euro. Altro effetto positivo dell'indennizzo diretto è la maggiore velocità di liquidazione dei sinistri: secondo la Consap, che gestisce la cassa di compensazione tra compagnie, si è scesi nel 2007 a una media di 55 giorni dai 63 dell'anno prima. Da rilevare, invece, dopo molti anni di calo, la crescita del numero dei sinistri, soprattutto di quelli di lieve entità o con responsabilità congiunta (Fonte: Ania).

I soci Aci sono favorevoli a questa nuova modalità di risarcimento assicurativo. Nel 52,2% dei casi la ritengono, infatti, più conveniente e rapida della procedura tradizionale, rispetto al 2,4% che la giudica meno efficace.

L'altra metà del campione, vista la recente introduzione di questa procedura, preferisce non pronunciarsi. Il 45,5% dichiara, infatti, di non poterla giudicare perché ancora non la conosce o non ha avuto modo di sperimentarla.

Graf. 8



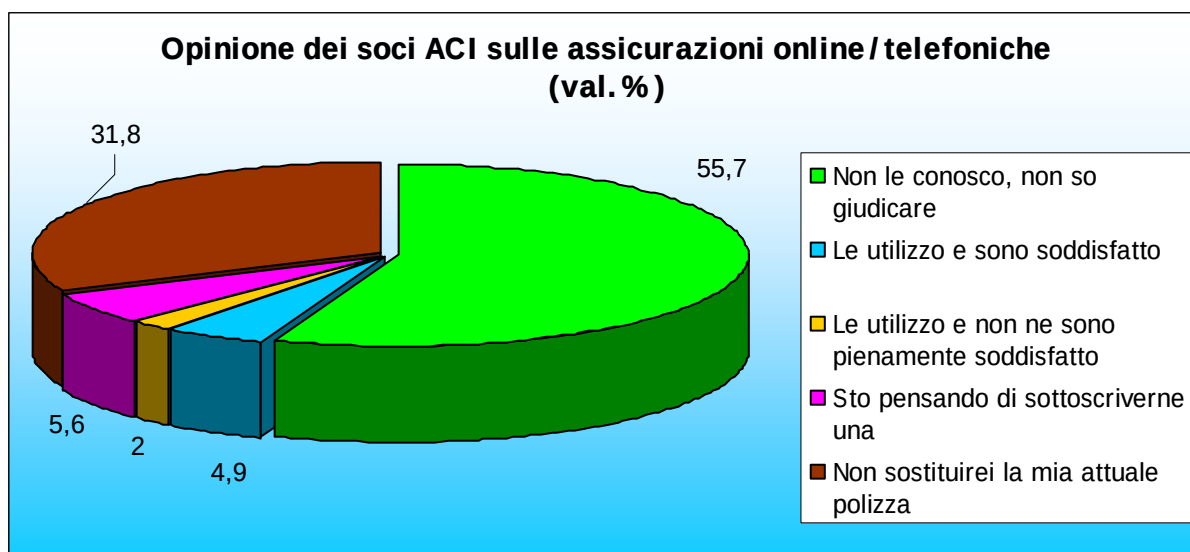
Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

Molto più prudente l'atteggiamento dei soci nei confronti delle nuove assicurazioni telefoniche/via internet. Il 55,7% dichiara, infatti, di non conoscerle e quindi di non poterle giudicare, mentre il 31,8% non è intenzionato a sostituire la sua attuale polizza.

Solo il 5,5 % sta pensando di sottoscriverne una e il 4,9 % la utilizza e ne è pienamente soddisfatto.

Si tratta di valori verosimilmente correlati alla scarsa fiducia ed abilità degli italiani rispetto alle procedure di acquisto on-line soprattutto tra la popolazione adulta (over45) ed anziana (over 65), che rappresenta il 62% del nostro panel di soci.

Graf. 9



Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

C. Le 2 ruote

1. Le 2 Ruote

La consistenza del parco veicolare nazionale è in continuo aumento (+ 25% nel periodo 1997-2006) con un massimo per la categoria dei motocicli (+107%) che al 31 dicembre 2007 superano 5 milioni e cinquecentonovantamila unità (nel 2001 erano 3.732.306). L'incidenza dei motocicli a livello nazionale sul totale dei veicoli è pari, quindi, a quasi il 12%.

Il mercato delle due ruote appare attualmente in crescita dell' 1,7% , in virtù della forte ripresa dei "cinquantini" (+14,2%), ormai presenti in misura equivalente ai motocicli. Nel mese di aprile di quest'anno sono stati venduti 60.132 veicoli a due ruote, circa un migliaio in più dell'anno scorso grazie soprattutto agli effetti degli incentivi promossi dal Ministero dell'Ambiente. Le immatricolazioni, invece, sono in lieve ripresa dopo il forte calo registrato nei primi mesi del 2007 (-6,1% per i veicoli con cilindrata superiore a 50cc).

1.1 I soci Aci e il rapporto con le 2 Ruote

I soci Aci possessori anche di un veicolo a due ruote lo utilizzano principalmente per gli spostamenti in città: 82,7% in media, rispetto al 79,6% dell'anno scorso. Effettuano 1,7 spostamenti con le due ruote nei giorni feriali ed 1,5 in quelli festivi.

Tab. 51 Ripartizione percentuale dei km percorsi con le due ruote per tipologia di tratte (val. %)	
	Medie 2007
Strade urbane	82,7
Strade provinciali e/o statali	14,8
Autostrade	2,5
<i>Totale</i>	<i>100</i>

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

Tendenzialmente i due ruotisti hanno rinunciato meno all'utilizzo del loro veicolo rispetto al 2006 durante i mesi invernali.

La percentuale di coloro che hanno "messo da parte" le due ruote nell'inverno del 2007 è infatti inferiore di oltre il 10% rispetto al 2006; ed è anche molto più bassa la percentuale di coloro che hanno ridotto la frequenza d'uso almeno per il 70% (6,3 rispetto al 15,3% del 2006).

L'incremento del prezzo della benzina ha, probabilmente, giocato un ruolo importante in questa inversione di tendenza.

Tab. 52 Riduzione della frequenza d'uso del veicolo a due ruote nei mesi invernali (val. %)		
Risposta	2007	2006
Sì, abbandono del tutto le due ruote	24,9	35,6
Sì, riduco la frequenza d'uso di almeno il 70%	6,3	15,3
Sì, riduco la frequenza d'uso di almeno il 50%	10,4	15,9
Sì, riduco la frequenza d'uso di almeno il 30%	36,2	11,2
No, uso il veicolo a due ruote sempre con la stessa frequenza	22,2	22,0
<i>Totale</i>	<i>100</i>	<i>100</i>
Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008		

Il numero dei motociclisti che ha, invece, utilizzato le due ruote per le sue vacanze/gite fuori porta è in leggero calo (16,3%) rispetto al 2006 (21,0%)

Tab. 53 Nell'ultimo anno ha effettuato vacanze o gite fuori porta in moto? (val. %)		
Risposta	2007	2006
Sì	16,3	21,0
No	83,7	79,0
<i>Totale</i>	<i>100</i>	<i>100</i>
Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008		

Le modalità d'uso delle due ruote evidenziano sostanzialmente due comportamenti dicotomici. Il primo è interpretato dagli utenti che usano le due ruote frequentemente (talvolta, spesso, sempre) in modo collettivo, cioè trasportando un passeggero, e che rappresentano il 51,0 % del campione; il secondo da un gruppo, costituito dagli “utenti solitari” che viaggiano da soli o che “raramente” trasportano un passeggero (53,9% del campione).

Rispetto al 2006 si rileva un lieve cambiamento in questa modalità d'uso delle 2 ruote : la percentuale di scooteristi solitari è, infatti, diminuita di 4,9 punti percentuali. E' estremamente interessante notare come il 9% degli intervistati dichiarò di “appartenere” ad un ‘associazione di motociclisti, generando un modello di tribù con propri riti e propri codici deontologici.

Tab. 54 - **Frequenza di viaggio con un passeggero a bordo val. %**

Frequenza	2006	2007
Sempre (almeno il 90 % delle volte che utilizzo il veicolo)	4,1	5,5
Spesso (almeno il 60 % delle volte che utilizzo il veicolo)	16,7	20,0
Talvolta (almeno il 30 % delle volte che utilizzo il veicolo)	25,3	25,5
Raramente (almeno il 10 % delle volte che utilizzo veicolo)	36,3	25,0
Mai	17,6	24,0
<i>Totale</i>	<i>100.0</i>	<i>100.0</i>

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

2. Il mercato

I due ruotisti si dichiarano pronti a “sostituire” la loro moto/scooter nel 53% dei casi, anche se il 25% non ha ancora deciso quando lo farà. Rispetto ai valori registrati l'anno scorso (il 23,1% aveva manifestato la sua intenzione di sostituzione) la quota di soci pronta a cambiare il proprio mezzo a due ruote è in netta crescita.

Questo cambiamento di rotta è verosimilmente da correlare alle indicazioni contenute nelle recenti politiche di miglioramento della qualità dell'aria che prevedono l'obiettivo di eliminare i ciclomotori più vecchi ed inquinanti per sostituirli con mezzi a basso o nullo impatto ambientale.

Il Ministero dell'Ambiente ha impegnato per questo fine la cifra complessiva di **15 milioni di euro** attraverso una politica di ecoincentivi iniziata nel giugno del 2007 che ha previsto per la prima volta la possibilità per tutti i cittadini che decidono di demolire il loro **vecchio ciclomotore** (EURO ZERO o comunque costruito fino a tutto il 2001) di ottenere significativi contributi per l'acquisto di **biciclette, veicoli elettrici e ciclomotori di ultima generazione a basso livello di emissioni**.

D'altra parte per i possessori di due ruote ad alto impatto inquinante la vita, soprattutto nei comuni capoluogo di provincia, è diventata sempre più difficile, a causa delle limitazioni alla circolazione nei centri storici ed in determinati giorni della settimana.

Tab. 55 Decisione di sostituire il veicolo a due ruote (val.)

	Comune di residenza		<i>media</i>
	Capoluogo	Non capoluogo	
Sì, entro il primo semestre del 2008	8,9	7,3	<i>8,1</i>
Sì, entro la fine del 2008	17,0	22,9	<i>19,9</i>
Sì, non so quando	25,9	23,9	<i>24,9</i>
No, non ho ancora deciso	48,2	45,9	<i>47,1</i>
<i>totale</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

2.1 Le infrazioni: Le due ruote "anello debole" della sicurezza stradale

Secondo l' ultima rilevazione Istat i mezzi a due ruote motorizzati rappresentano il 21,4% dei veicoli coinvolti in un incidente stradale (suddivisi tra ciclomotori 8,6% e motocicli 12,8%). Praticamente tra i veicoli coinvolti in incidente, 1 su 5 è un veicolo a due ruote.

L'Italia, infatti, porta il triste primato di nazione europea dove è più pericoloso viaggiare su due ruote.

Gli incidenti a carico delle due ruote a motore si localizzano in prevalenza nelle aree urbane col 52% dei morti e l'88% dei feriti.

Rispetto all'anno scorso è emerso un comportamento decisamente meno virtuoso alla guida (nella rilevazione del 2006 solo il 2% degli intervistati aveva autodenunciato le sue infrazioni ad eccezione del parcheggio sul marciapiede "ammessa" dal 5,6% dei motociclisti) da parte dei due ruotisti.

Tab. 56 * Infrazioni commesse con maggiore frequenza negli ultimi 12 mesi (val. %)	
Parcheggio in doppia fila o sul marciapiede	47,4
Parcheggio in divieto di sosta	43,2
Uso del cellulare senza auricolare	41,3
Occupazione della corsia riservata ai mezzi pubblici	27,7
Passaggio con il rosso	22,5
Superamento dei limiti di velocità	20,7
Mancato uso del casco	14,1

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

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

Oltre il 40% degli intervistati ammette di aver parcheggiato in aree non consentite così come il 41,3 % autodenuncia la guida parlando al cellulare senza l'auricolare.

Il mancato uso del casco coinvolge ancora il 14,1% e preoccupanti sono anche i dati relativi al passaggio con il rosso (22,5%) e al superamento dei limiti di velocità (20,7%).

La frequenza ad infrangere il codice della strada cresce tendenzialmente all'aumentare dei Km percorsi in particolare nel caso: del parcheggio in doppia fila o sul marciapiede (da 4000 Km di percorrenza in poi la percentuale dei trasgressori è pari al 71,7%), uso del cellulare senza auricolare (da 4000 Km di percorrenza in poi la percentuale dei trasgressori è pari al 51,4%); passaggio con il semaforo rosso (da 4000 Km di percorrenza in poi la percentuale dei trasgressori raggiunge il 45,7%).

Tab. 57 Infrazioni commesse con maggiore frequenza negli ultimi 12 mesi in base ai Km percorsi (val, %)			
	KM_CLASSI		
	FINO A 2000	2000 - 4000	4000 ed oltre
Infrazione			
Parcheggio in doppia fila o sul marciapiede	47,8	53,3	71,7
Parcheggio in divieto di sosta	42,2	53,3	61,6
Uso del cellulare senza auricolare	41,1	55,6	51,4
Occupazione della corsia riservata ai mezzi pubblici	35,6	24,4	37,4
Passaggio con il rosso	23,3	24,4	45,7
Superamento dei limiti di velocità	23,3	20,0	37,2
Mancato uso del casco	15,6	17,8	17,1
Sorpasso a destra	11,1	6,7	16,9
Occupazione della corsia di emergenza	7,8	6,7	15,2
Mancato uso degli indicatori direzionali	8,9	8,9	3,4
Guida contromano	4,4	6,7	5,0
Inversione a U	2,2	8,9	5,0
Mancato rispetto della precedenza	3,3	""	6,7
Accesso con il due ruote in zone a traffico limitato	""	6,7	10,0

Fonte: Rapporto Acì Censis Servizi SpA, 2008

L'infrazione per cui è più frequente la punizione è il parcheggio in divieto di sosta: su 100 due ruotisti che la compiono 65,7 vengono sanzionati. Fortemente punito è anche l'uso del cellulare senza auricolare ed il passaggio con il rosso.

Tab. 58 *Trasgressioni sanzionate sul totale delle infrazioni commesse (val.%)	
Parcheggio in divieto di sosta	65,7
Uso del cellulare senza auricolare	55,6
Parcheggio in doppia fila o sul marciapiede	46,4
Passaggio con il rosso	44,8
Occupazione della corsia riservata ai mezzi pubblici	25,9
Mancato uso del casco	47,5
Superamento dei limiti di velocità	16,4

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

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

3. I COSTI DELLE DUE RUOTE

E' bene precisare che i costi di gestione e mantenimento delle due ruote sono rilevati rispetto ad un campione statisticamente significativo di soci ACI. Ciò nonostante, questo campione rappresenta solo un segmento di utenti delle due ruote, possessori anche di veicoli a 4 ruote.

Utilizzare un veicolo a due ruote è sicuramente più economico dell'auto, ma comunque ha un costo ragguardevole. Le spese correnti, ovvero il carburante, l'olio, il garage, le eventuali multe, assommano a € 91,00 al mese, cioè 1.095,00 € all'anno. Le spese fisse (bollo, assicurazione, manutenzione ordinaria e straordinaria) invece risultano pari a € 542,00 euro all'anno. Ciò significa che in media un utente delle due ruote spende € 1.637,00 all'anno, ovvero 4,4 euro al giorno.

Un costo lievemente più alto degli anni precedenti per una media di 5.500 chilometri annui, con un costo kilometrico di 0,30 € analogo a quanto misurato nel 2006.

Tab. 59 Costi annui sostenuti con le due ruote (costi medi in €)

	2007	2006
Stima dei costi mensili (carburanti – olio – garage – parcheggio a ore – multe – altro)	91,3	85,5
Totale annuale	1.095,0	1.026,0
Stima dei costi annuali		
Bollo	59,0	53,93
Assicurazione	328,0	308,0
Manutenzione ordinaria	75,00	101,74
Manutenzione straordinaria per guasti	53,0	50,56
Danni e spese da incidenti non rimborsati dall'assicurazione	15,0	9,2
Altro	12,0	0,8
Totale annuale	542,0	524,23
Totale costi annui	1.637	1.550,23

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

E' da sottolineare che diversamente dalle 4 ruote, che hanno registrato una contrazione dei consumi per effetto di una riduzione dei chilometri percorsi, le due ruote confermano un trend di stabilità d'uso. Il leggero incremento +5,7 del numero medio di chilometri percorsi rispetto al 2006 può essere considerato del tutto fisiologica nell'ambito delle dinamiche evolutive della mobilità.

“L'anfibio a 6 ruote” (chi alterna auto con moto) percorrendo nel corso dell'anno circa 21.000 chilometri sostiene, quindi, un costo complessivo prossimo a euro 5.000 annui, 400 euro/mese.

Tra le voci di costo ritenute più penalizzanti il carburante supera per la prima volta gli oneri assicurativi

TAB. 60 VOCI DI SPESA RITENUTE SUPERIORI AL GIUSTO (VAL. %)		
	2007	2006
Carburante	63,4	39,5
Bollo	18,6	14,3
Assicurazione	58,3	75,8
Costo di acquisto del veicolo	10,6	15,0
Riparazioni/manutenzione	10,7	17,8
Garage	5,6	2,9

Fonte: Rapporto Aci Censis Servizi SpA, 2008

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

NOTA METODOLOGICA

Di seguito si riportano le principali caratteristiche degli intervistati, rispetto alle differenti indagini.

	* CAMPIONE NAZIONALE	** CAMPIONE SOCI ACI
Sesso		
Maschio	49,3	81,9
Femmina	50,7	18,1
Totale	100,0	100,0

Età (in anni compiuti)		
18-44	53,0	37,5
45 anni e oltre	47,0	62,5
Totale	100,0	100,0

Condizione professionale		
Occupato dipendente	42,0	52,7
Occupato indipendente	12,0	12,5
In condizione non professionale	5,6	1,8
Studente	9,2	1,4
Casalinga	12,7	2,6
Pensionato	17,5	29,0
Totale	100,0	100,0

* 2.000 interviste telefoniche

** 1.900 interviste auto e moto