



Automobile Club d'Italia



XIX RAPPORTO ACI-CENSIS 2011

IL TRIENNIO CHE STA CAMBIANDO IL MODO DI MUOVERSI

*Auto sempre più cara:
la usi meno, la paghi di più*



Roma, 13 dicembre 2011

INDICE

0. IL TRIENNIO CHE ABBIAMO ATTRAVERSATO	Pag. 3
1. LA CRISI ECONOMICA FRENA LA MOBILITÀ A 4 RUOTE	Pag. 7
<i>1.1 e attiva l'intermodalità fra i giovani...</i>	<i>Pag. 9</i>
<i>1.2 la voglia di muoversi a piedi o in bicicletta</i>	<i>Pag. 11</i>
<i>1.3 ma nonostante tutto l'auto per gli automobilisti è sempre una "fedele compagna di vita"</i>	<i>Pag. 12</i>
2. IL PIENO? NO, GRAZIE!	Pag. 15
<i>2.1 I prezzi più vantaggiosi promuovono il rifornimento self-service</i>	<i>Pag. 17</i>
3. CAR SHARING : L'INTERESSE DEGLI AUTOMOBILISTI È IN CRESCITA	Pag. 20
<i>3.1 Car sharin: internet, passaparola, affissioni.. ma è difficile venirne a conoscenza</i>	<i>Pag. 22</i>
<i>3.2 Car sharin: attenzione all'ambiente, comodità, facilità di parcheggio e possibilità di accedere alle zone ztl, ma anche a costi eccessivi</i>	<i>Pag. 23</i>
<i>3.3 Le antinomie del servizio: benefici "versus" criticità. Gli aspetti da migliorare</i>	<i>Pag. 24</i>
<i>3.4 Grosso deficit in tema di comunicazione: per venirne a conoscenza devi andarlo a cercare..</i>	<i>Pag. 27</i>
4. AUTO: IL MERCATO CHE (?) VERRÀ	Pag. 29
<i>4.1... Passato e presente</i>	<i>Pag. 29</i>
<i>4.2... Il futuro</i>	<i>Pag. 32</i>
<i>4.3 ... Ma quale prodotto?</i>	<i>Pag. 34</i>
5. I COSTI DELLE QUATTRO RUOTE	Pag. 38
6. INCIDENTALITÀ E SICUREZZA	Pag. 39
<i>6.1 Sulla buona strada..</i>	<i>Pag. 39</i>
<i>6.2 I soliti... noti</i>	<i>Pag. 41</i>
<i>6.3 ...sempre prima</i>	<i>Pag. 42</i>
<i>6.4 Comunico quindi sono...un po' distratto</i>	<i>Pag. 45</i>
<i>6.5 L'abito... fa il monaco</i>	<i>Pag. 47</i>
7. TRASGRESSIONI E SANZIONI	Pag. 48
8. LE ASSICURAZIONI	Pag. 51
<i>8.1 Indennizzo diretto?.. si grazie</i>	<i>Pag. 51</i>
<i>8.2 Le frodi assicurative</i>	<i>Pag. 54</i>
9. TECNOLOGIE A SERVIZIO DELLA SICUREZZA O DELLE ENTRATE?	Pag. 55
10. DISABILITÀ: RISPETTO MA.. CON UN PIZZICO DI CINISMO	Pag. 59
NOTA METODOLOGICA	Pag. 64

0. IL TRIENNIO CHE ABBIAMO ATTRAVERSATO

1. Il triennio horribilis 2008-2011 ha certamente modificato stili di vita e di consumo in ampi strati di popolazione ed in diversi comparti merceologici. E' nota l'esistenza di una correlazione positiva tra crescita economica e crescita della mobilità (anche se le innovazioni tecnologiche possono concorrere a ridurre il bisogno di spostamento). Non è il caso di stupirsi se, anche nel rapporto di quest'anno, tutta una serie di indicatori segnalano una marcata flessione della mobilità privata (già segnalata per la prima volta nel rapporto del 2008).
2. Non è quindi questo l'aspetto più significativo dello studio, del resto già richiamato in altre ricerche. Esistono invece elementi di novità sul piano dei comportamenti sia in relazione ai generi o alle diverse classi di età, sia in relazione allo status socio-economico di appartenenza. Ed emergono stili di adattività di nuovo segno, che forse devono essere interpretati come il consolidamento di veri e propri nuovi stili con i quali si consuma la propria mobilità.
3. Partiamo da un fatto strutturale: il mercato. Negli ultimi anni il mercato dell'auto ha vissuto una fase di profonda stagnazione: tra il 2010 ed il 2009 il decremento è stato pari al 9.4% e le previsioni per il 2011 sono di una nuova contrazione del 10% sul 2010. Nello stesso periodo il mercato dei motocicli ha subito un'ancora più vistosa caduta: -24% tra il 2010 ed il 2009 e l'attesa di un - 20% per l'anno in corso. Di segno opposto il mercato dell'usato sia per il segmento auto (previsioni per il 2011 di un + 1 - 2%) che per quello dei motocicli (previsioni per il 2011 di un + 1%)

Una prima osservazione è che l'auto, a livello di massa, ha perso il suo potere attrattivo, il suo farsi elemento distintivo da esibire, fatto sta che l'acquisto del nuovo – sul totale delle compravendite di autovetture o motocicli - tende costantemente a ridursi.

4. Una seconda linea di tendenza è quella che riguarda l'uso quotidiano del mezzo privato. Si riducono i giorni di utilizzo, si riducono gli spostamenti giornalieri anche quelli micro (meno di un chilometro). Il motivo oggettivo di questi nuovi comportamenti è la crescita costante del prezzo della benzina che è cresciuto negli ultimi anni a ritmi accelerati. Nel

rapporto dello scorso anno il 68% degli intervistati considerava molto superiore al giusto il costo della benzina, quest'anno la percentuale cresce all'83%. E non potrebbe essere altrimenti: malgrado un'ulteriore riduzione di chilometri percorsi il costo annuo di gestione cresce del 2,7% e, all'interno delle singole voci di costo, quello della benzina contribuisce all'incremento per oltre il 40%.

5. Le risposte all'aumento del costo della benzina segnalano comportamenti di "difesa" diversi in relazione ai generi, alle età e significativamente rispetto allo status sociale. Pensionati e casalinghe – molto più degli altri – scelgono l'alternativa dell'andare a piedi, chi è occupato stabilmente – e quindi con obblighi quotidiani serrati – si è rivolto prevalentemente al trasporto pubblico locale. Chi è nell'orbita del lavoro precario – più degli altri – ha attuato politiche di condivisione (car pooling) con amici e colleghi. Studenti e disoccupati hanno opzionato le due ruote (moto o bici) come mezzo sostitutivo alla vettura privata.
6. Non è l'investimento iniziale – l'acquisto di auto o moto – quello che sembra preoccupare gli italiani (tra i costi considerati eccessivi quello dell'acquisto figura al 6° posto) quanto quello di spesa corrente. Del resto le politiche concorrenziali oggi sono assai serrate e l'offerta di modelli tanto ampia da consentire al potenziale acquirente di "scegliere" tra infinite combinazioni, personalizzando al massimo il rapporto prezzo/qualità. Questo fenomeno può darsi sia alla base di una propensione all'acquisto crescente rispetto allo scorso anno, una sorta di rimbalzo tecnico (come direbbero gli analisti finanziari) che apre qualche spiraglio per il 2012... ma la ricerca si è conclusa prima dell'ulteriore deterioramento del quadro economico nazionale ed internazionale.
7. Un elemento - di segno molto positivo – è rappresentato da un nuovo significativo decremento del numero di incidenti e di vite spezzate nel 2010 rispetto al 2009, riduzione in linea con la media europea. A questa virtuosità si contrappone una crescita delle infrazioni commesse, sia quelle light che quelle "ad alto rischio" e come sempre, con le fasce giovanili in prima fila (quasi il 2% dei giovani non limita il consumo di alcol anche se guidatore).

E' inutile negare che la cultura del rischio e della trasgressione è entrata prepotentemente nelle generazioni giovanili, con un processo espansivo che si traduce in un approccio all'alcol sempre più precoce ed in un passaggio sempre più rapido dal cosiddetto modello "bagnato" al modello "asciutto" (concentrazione di consumo nel week-end), con effetti purtroppo noti e sempre più spesso sulle prime pagine dei giornali.

8. Ma non solo alcol: distrazione da "cellulare", alta velocità, passaggio con il rosso sono infrazioni oggi all'ordine del giorno rispetto alle quali occorrerebbe probabilmente procedere con forme "sanzionatorie" più frequenti e più efficaci. Rispetto – ad esempio – all'idea di considerare doloso il comportamento dei pirati della strada, l'opinione pubblica si schiera – anche se con qualche distinguo – nettamente a favore dell'inasprimento delle pene.

9. Altre considerazioni di sfondo, pillole su altri temi che il rapporto ha indagato:

- la sensazione che – dopo una iniziale efficacia – gli strumenti di controllo "tecnologici" abbiano perso di forza e di persuasione perché l'automobilista "si è fatto furbo";
- un giudizio certamente positivo - tra coloro i quali lo hanno utilizzato – dello strumento dell'indennizzo diretto;
- un troppo ampio 10% di automobilisti che non ottempera ai divieti di sosta negli spazi per disabili o in prossimità di scivoli.

10. In estrema sintesi si può affermare che le Key words di questo rapporto sono tre:

- insostenibilità intesa come limite oltre il quale si modifica il comportamento degli automobilisti strettamente correlato ai costi di esercizio, non più sopportabili;

- innovazione dei comportamenti intesa come ricerca del massimo risultato (la piena mobilità) al minor costo possibile facendo arbitraggio tra i diversi vettori;
- condivisione intesa come un nuovo concept che penetra, seppur marginalmente tra i movers: car pooling intenzionale o per bisogno, car sharing per affermare un nuovo modello di mobilità.

1. LA CRISI ECONOMICA FRENA LA MOBILITÀ A 4 RUOTE ...

L'anno scorso nel Rapporto "Guidare meno, guidare sempre" segnalammo il sorgere di nuovi *stili di mobilità* generati dalla congiuntura economica negativa che, oggi sempre di più, pervade il nostro paese.

L'auto si confermava come il mezzo *super favorito* dagli italiani - ancor più che nel 2009 - ma il suo utilizzo cominciava a diventare più misurato e *consapevole* (tratte brevi, meno Km percorsi, propensione all'intermodalità e alla condivisione del mezzo) soprattutto a causa delle continue oscillazioni al rialzo del prezzo carburante che avevano convinto - mediamente - 26,6 automobilisti su 100 a lasciare la 4 ruote in garage.

In questo "difficile" 2011 l'acuirsi della crisi economica sembra aver consolidato quelli che fino all'anno scorso apparivano "solo" come dei trend e la mobilità a 4 ruote presenta una significativa battuta d'arresto:

1) 20,6 patentati su 100 affermano di aver ridotto - rispetto al 2010 - l'uso dell'auto e 8,3 di averlo incrementato. Il saldo (-12,3) è, dunque, negativo e rivela la tendenza a spostarsi in auto con minor frequenza soprattutto fra le donne (saldo di utilizzo pari a -13,8) (tab. 1.1).

Tab. 1.1. - Frequenza di utilizzo dell'auto privata per gli spostamenti ricorrenti secondo il sesso -2011- (val.%)

	Maschio	Femmina	Totale
No, la uso con la stessa frequenza	71,9	70,4	71,1
Si, la uso di meno	19,4	21,7	20,6
Si, la uso di più	8,7	7,9	8,3
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

Chi, andando controcorrente, ha scelto di servirsi maggiormente dell'auto lo ha fatto soprattutto per necessità (68,6%), perché i mezzi pubblici non sono adeguati alle sue esigenze (11,9%), perché vive in un posto distante dai luoghi frequentati abitualmente (10,2%). Solo lo 0,9% ha affermato di usare di più l'auto "perché attualmente non incontra difficoltà nel parcheggiarla" (tab. 1.2.).

Tab. 1.2. - Motivazione principale che ha spinto nel 2011 ad incrementare l'uso dell'auto rispetto al 2010 (val.%)

	Totale
Sono cambiate le mie esigenze/necessità	68,6
I mezzi pubblici non sono adeguati alle mie esigenze	11,9
Dove vivo sono più distante dai luoghi che frequento	10,2
Dove vivo attualmente sono meno servito dai mezzi pubblici	5,9
Attualmente non ho difficoltà di parcheggio	0,9
Altro	2,5
Totale	100,0

Fonte: Aci – Censis Servizi, 2011

2) Cala il numero medio di giorni d'uso dell'auto (4,6 giorni rispetto ai 5,1 del 2010 e ai 4,9 del 2009) (tab. 1.3.).

Tab. 1.3. - Numero medio giorni d'uso dell'auto privata in una settimana inclusi i giorni festivi- anni 2009 – 2010 - 2011

	2009	2010	2011
N° di giorni inclusi i festivi	4,9	5,1	4,6

Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

3) Diminuisce il numero medio degli spostamenti compiuti quotidianamente con la vettura privata sia nei giorni feriali che in quelli festivi - 3,2 spostamenti nei giorni feriali rispetto ai 4,1 del 2010 e ai 3,4 del 2009; 1,8 spostamenti nei giorni festivi, rispetto ai 2,1 del 2010 e ai 2,0 del 2009 (tab. 1.4.).

Tab. 1.4. - Numero medio spostamenti compiuti ogni giorno con l'autovettura. anni 2009 - 2010 - 2011

	2009	2010	2011
N° medio spostamenti in un giorno feriale	3,4	4,1	3,2
N° medio spostamenti in un giorno festivo	2,0	2,1	1,8

Fonte Aci - Censis Servizi, 2011

4) Si riducono gli spostamenti inferiori ad 1 Km sia nei giorni feriali che in quelli festivi (0,3 rispetto agli 0,6 del 2010 e agli 0,2 del 2009 nei giorni feriali; 0,1 nei giorni festivi rispetto agli 0,4 del 2010 e agli 0,2 del 2009) (tab. 1.5.)

**Tab.1.5. - Numero medio spostamenti con l'autovettura privata inferiori ad 1 Km
anni 2009, 2010, 2011**

	2009	2010	2011
N° medio spostamenti inferiori ad 1 Km in un giorno feriale	0,2	0,6	0,3
N° medio spostamenti inferiori ad 1 Km in un giorno festivo	0,2	0,4	0,1

Fonte Aci - Censis Servizi, 2011

1.1 ... e attiva l'intermodalità fra i giovani ...

L'auto si riconferma il mezzo favorito per gli spostamenti ricorrenti ma, per la prima volta dal 2007, il suo utilizzo è inferiore al *plebiscitario* 90% e pari all'83,9% (tab. 1.6.)

**Tab. 1.6. - Mezzo di trasporto utilizzato per gli spostamenti ricorrenti
Anni 2007 – 2010 - 2011 (val.%)**

	2007	2010	2011
Automobile come conducente	90,0	90,4	83,9
A piedi	36,2	35,5	42,4
Automobile come passeggero	25,7	33,3	30,5
Bus/treno/metropolitana urbani	25,4	34,3	27,4
Moto/scooter	14,9	17,9	20,0
Bicicletta	13,7	18,7	18,3
Bus/treno extraurbani	13,9	13,4	10,4

Fonte Aci - Censis Servizi, 2011

Possibili più risposte

Sono stati soprattutto i giovani tra i 18 e i 29 anni a ridurre il ricorso alle 4 ruote (74,5%) e a *muoversi in maniera più intermodale*:

il 35,7% si è spostato con i mezzi pubblici urbani rispetto ad una media totale del 27,4%, il 16,1% con quelli extraurbani rispetto ad una media totale del 10,4% ed il 35,7% con le più

pratiche ed economiche due ruote – moto/scooter – rispetto ad una media totale del 20,0%. (tab. 1.7.).

Tab. 1.7. - Mezzo di trasporto utilizzato per gli spostamenti ricorrenti secondo l'età 2011 (val.%)

	18-29 anni	30-44 anni	45-69 anni	totale
Automobile come conducente	74,5	88,2	84,6	83,9
A piedi	38,8	36,8	47,9	42,4
Automobile come passeggero	32,5	30,0	30,2	30,5
Bus/treno/metropolitana urbani	35,7	20,8	29,0	27,4
Moto/scooter	35,7	23,0	12,1	20,0
Bicicletta	18,2	16,8	19,6	18,3
Bus/treno extraurbani	16,1	7,6	10,4	10,4

Fonte Aci - Censis Servizi, 2011
Possibili più risposte

Proprio queste ultime si confermano uno dei mezzi favoriti per gli spostamenti ricorrenti. Il loro utilizzo è cresciuto in maniera costante dal 2007 ad oggi (+ 5 punti percentuali) e i patentati se ne servono mediamente 3,6 giorni a settimana.

1.2 ... e la voglia di muoversi a piedi o in bicicletta

Elevata la percentuale di chi sceglie forme di mobilità più *ecologiche, economiche ed anti-sedentarie*. Ci riferiamo alla bicicletta (18,3%) e alle camminate a piedi (42,4% in netta crescita rispetto al 35,5% del 2010), privilegiate soprattutto dagli ultra quarantacinquenni (la prima con il 19,6% e le seconde con il 47,9%) (graf.1.1 e tab 1.7).

Il leggero calo dell'utilizzo dell'auto come passeggero - 30,5% rispetto al 33,5% del 2010 - è ulteriore indice del minore ricorso alle 4 ruote.

Nonostante i dati segnalino una leggera riduzione nel ricorso al trasporto pubblico sia urbano che extraurbano - verosimilmente correlato al netto incremento della scelta di andare a piedi

o di servirsi delle 2 ruote – fa piacere vedere consolidato un trend già segnalato l’anno scorso: la crescita di interesse da parte del genere maschile verso il servizio di trasporto collettivo. Se nel 2010 nessun tipo di iniziativa - nel 49,8% dei casi - sarebbe stata in grado di convincere un maschio a salire su un autobus, questa percentuale scende nel 2011 al 43,5%. (tab. 1.8.)

Tab. 1.8. - Iniziative che potrebbero indurre ad un uso più frequente dei mezzi pubblici secondo il sesso - Anni 2010 - 2011 (val.%)

	2010			2011		
	M	F	totale	M	F	totale
Nessuna iniziativa	53,6	45,5	49,8	49,1	39,6	43,5
Corse più frequenti	22,9	26,3	24,5	21,3	26,2	23,1
Diverso orario dei mezzi pubblici di trasporto	8,8	15,3	12,0	11,2	15,5	13,0
Contributi su biglietti e/o abbonamenti	6,3	3,9	5,1	8,7	9,8	10,9
Maggior numero di parcheggi di scambio	7,3	7,0	7,1	9,2	8,1	8,3
Altro	1,1	2,0	1,5	0,5	0,8	1,1

Fonte Aci - Censis Servizi, 2011
Possibili più risposte

Tra le iniziative in grado di invogliare ad un maggior ricorso del mezzo pubblico i contributi su biglietti e/o abbonamenti raddoppiano dal 5,1% del 2010, al 10,9% del 2011 (tab.1.8) mentre, tra le ragioni che spingono a **non** servirsene, la “non economicità dell’alternativa” crolla dal 23,5% del 2010 all’11,0% del 2011 (tab. 1.9).

Tab. 1.9. - Ragioni del mancato utilizzo dei mezzi pubblici 2010 – 2011 (val.%)

	2010	2011
Non esiste un collegamento diretto	34,8	30,4
Fermata troppo distante dall'abitazione	15,2	23,0
Collegamenti saltuari/poco frequenti	23,5	25,2
Non economicità dell'alternativa	23,5	11,0
Orari di lavoro diversi/scomodi	18,9	18,6
Comfort di viaggio scarsi	30,9	21,6

Fonte Aci - Censis Servizi, 2011
Possibili più risposte

E', dunque, ampiamente diffusa l'idea che muoversi in autobus sarebbe la scelta economicamente più vantaggiosa ma ci vorrebbero corse più frequenti (23,1%) e orari più in linea con le esigenze dei passeggeri (13,0%).

1.3 ... ma nonostante tutto l'auto per gli automobilisti è sempre una "fedele compagna di vita"

Nonostante le necessità economiche impongano di essere più morigerati, l'auto è sempre "amica fedele ed inseparabile" dei patentati divisi tra i veri "amanti" della 4 ruote *tout court* e quelli che tendono a farne un uso più *utilitaristico* dettato dalle esigenze della quotidianità.

Tra i primi rientrano gli automobilisti che dell'auto *non riescono proprio a fare a meno* (44,5%), che non la *tradiscono* mai con nessun altro mezzo di trasporto (19,3%), che la scelgono *ogni volta che devono spostarsi perché adorano guidare* (8,9%).

Tra i secondi troviamo gli automobilisti più *oculati* che si servono della macchina solo nei casi in cui *non possono farne a meno* (26,0%), quando il vantaggio in termini di tempo è rilevante (15,0%), quando sanno di avere facilità di parcheggio (7,8%) ed esclusivamente fuori dagli orari di punta e dalle zone centrali (6,4%). (tab. 1.10.)

Tab. 1.10. - Occasioni e motivi di utilizzo dell'auto 2011 (Val.%)

	Totale
Ogni volta che mi devo spostare, non posso farne a meno	44,5
Solo nei casi in cui non posso farne a meno	26,0
Sempre, non utilizzo quasi mai altri mezzi alternativi	19,3
Quando il vantaggio in termini di tempo è rilevante	15,0
Ogni volta che mi devo spostare, perché mi piace guidare	8,9
Quando so di avere facilità di parcheggio	7,8
Esclusivamente fuori dagli orari di punta e dalle zone centrali	6,4

Fonte Aci - Censis Servizi, 2011
Possibili più risposte

Sia che la si ami, sia che la si utilizzi solo perché non ci sono alternative altrettanto valide in termini di rapidità e comodità, l'auto continua ad essere protagonista dell'immaginario collettivo di ciascuno di noi patentato o meno che sia.

Per molti è una *fedele compagna di vita*, quasi un membro aggiuntivo della famiglia, parte integrante di alcune tappe fondamentali.

Se andiamo ad esaminare le motivazioni prevalenti di uso appare, infatti, evidente come attraverso queste ultime possa esser tracciato e ripercorso il *tipico ciclo di vita familiare*:

- i 18-29enni - presumibilmente studenti e single - la utilizzano prevalentemente in città per studio/lavoro (75,7%) e per il tempo libero (73,7% rispetto ad una media totale del 54,1%);
- i 30-44enni – ormai parte del mondo del lavoro, sposi e, magari, genitori – se ne servono in città per lavoro (74,1%,) e per impegni familiari (60,7%);
- i 45-69enni – genitori, poi nonni e poi, di nuovo, figli che - alle volte - devono *sostenere* la propria famiglia di origine, la usano - in percentuale nettamente più elevata (71,8%) della media totale (62,0%) - in città per impegni familiari ed in quota via via minore per il tempo libero (49,6%) e per il lavoro (49,9%) indirizzandosi verso l'età della pensione.

Ad ogni età, dunque, le sue motivazioni di utilizzo, dettate dalle fasi di vita che ciascuno di noi si trova ad affrontare, con una costante: la presenza della fedele compagna auto (tab. 1.11).

**Tab. 1.11. - Motivazioni prevalenti di utilizzo dell'auto secondo l'età – 2011
(val.%)**

	18-29 anni	30-44 anni	45-69 anni	Totale
In città per lavoro/studio	75,7	74,1	49,9	62,7
In città per il tempo libero	73,7	50,3	49,6	54,1
In città per impegni familiari	37,8	60,7	71,8	62,0
Viaggi fuori città per lavoro	10,0	19,8	11,8	14,2
Viaggi fuori città per vacanza	27,4	32,6	31,6	31,2

*Fonte Aci - Censis Servizi, 2011
Possibili più risposte*

2. IL PIENO? NO GRAZIE!

Il costo del carburante si conferma una delle *note più stonate del muoversi a quattro ruote* ancor più in questo periodo di crisi economica ed occupazionale in cui il bisogno di risparmiare coinvolge ogni aspetto del vivere sociale.

Proprio la necessità di “fare economia” ha consentito l’innescarsi di un circolo virtuoso per cui la sperimentazione di modalità di spostamento alternative all’auto ha cominciato a rivelarsi ad alcuni come una scelta vincente, da perpetrare, dunque, nel tempo.

Questa che nel 2009 presentammo come una tendenza, si è trasformata nel 2010 in un dato di fatto che nel 2011 trova piena conferma.

La quota di automobilisti che di fronte ad un prezzo del carburante sempre più alto (gennaio - ottobre 2011 prezzo medio al consumo 1.540,97 in crescita rispetto ai 1.358,48 euro dello stesso periodo del 2010 pari al +13,4%) ha ridotto il ricorso all’auto privata è, infatti, incrementata di 3 punti percentuali: dal 26,6% del 2010 al 29,6% del 2011 e di oltre 8 punti percentuali rispetto ai valori del 2009.

Se 3 anni fa, dunque, per risparmiare sul costo del carburante 21 automobilisti su 100 sceglievano di ridurre l’uso dell’auto, quest’anno quasi 30 patentati hanno preso la stessa decisione (tab. 2.1.).

Tab. 2.1. - Modifica delle abitudini d’uso dell’auto correlate all’aumento del prezzo della benzina 2009 – 2010 – 2011 (val.%)

	2009	2010	2011
Non ho modificato le mie abitudini	79,0	73,4	70,4
Ho utilizzato di meno l’auto	21,0	26,6	29,6
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte Aci - Censis Servizi, 2011

E il numero di “automobilisti rinunciatari”, se il costo del carburante continuerà a mantenersi elevato e il potere d’acquisto a diminuire, è destinato senza dubbio ad aumentare.

Ma chi decide di non spostarsi in auto per risparmiare, quali scelte effettua in termini di mobilità?

I *comportamenti di adattamento* mutano significativamente in base allo status socio-professionale:

- gli occupati - sia indipendenti che dipendenti - scelgono di affidarsi al trasporto pubblico e alla rapidità offerta dalle 2 ruote;
- i precari prediligono il car pooling ed il trasporto pubblico;
- gli studenti le 2 ruote ed il trasporto pubblico.

Diverse le scelte delle 3 categorie più “deboli”- disoccupati, pensionati e casalinghe - che tendono ad abbandonare del tutto o quasi i *mezzi a motore* - ad eccezione del trasporto pubblico - e a scegliere alternative più ecologiche, salutari e perché no del tutto economiche.

Nello specifico i disoccupati si affidano *in primis* al trasporto pubblico e, come seconda scelta, alla bicicletta.

Pensionati e casalinghe, invece, optano per una passeggiata a piedi verosimilmente perché gli impegni quotidiani e, più in generale, il loro stile di vita (non devono, ad esempio, raggiungere un ufficio o comunque il luogo di lavoro, non hanno orari imposti dall’esterno ma possono organizzarsi liberamente la giornata) glielo consentono.

In alternativa si servono del trasporto collettivo (tab. 2.2.).

Tab. 2.2. - I comportamenti di adattamento secondo lo status sociale
(cosa si è fatto all'aumento della benzina)

	1°comportamento	2°comportamento
Occupato indipendente	Trasporto pubblico	Passaggio alla moto
Occupato dipendente	Trasporto pubblico	Passaggio alla moto
Occupato precario	Car pooling	Trasporto pubblico
Studente	Passaggio alla moto	Trasporto pubblico
Disoccupati	Trasporto pubblico	Bicicletta
Pensionato	A piedi	Trasporto pubblico
Casalinga	A piedi	Trasporto pubblico

Fonte: elaborazioni su dati Censis Servizi

2.1 I prezzi più vantaggiosi *promuovono* il rifornimento self-service

La benzina ormai è davvero un lusso e la parola “risparmio” guida le scelte degli automobilisti quando si tratta di effettuare il rifornimento della propria 4 ruote.

La modalità *servito* rimane la preferita sia sulle strade urbane/comunali che in autostrada, ma con valori percentuali nettamente inferiori all'anno scorso (-7%). Il rifornimento con l'intervento del gestore raccoglie, infatti, sulle strade urbane il 51,9% delle preferenze rispetto al 58,9% del 2010, in autostrada il 57,6% rispetto al 64,5% della precedente rilevazione.

Il rifornimento “fai da te” raccoglie, conseguentemente, il 48,1% (41,1% nel 2010) delle preferenze sulle strade urbane e il 42,4% (35,5% nel 2010) in autostrada.

I prezzi più vantaggiosi si confermano il principale fattore di scelta della modalità self-service ma con una percentuale ancora più elevata - +4,4 punti percentuali - rispetto al 2010.

In crescita anche la possibilità di controllare la corretta erogazione del carburante (12,8%, + 5 punti percentuali rispetto al 2010): i numerosi scandali visti in tv e di cui si è parlato sui giornali su gestori che truccavano i distributori a svantaggio dei clienti, uniti alle crescenti

difficoltà economiche devono avere colpito l'immaginario dei patentati e fatto salire il livello di attenzione.

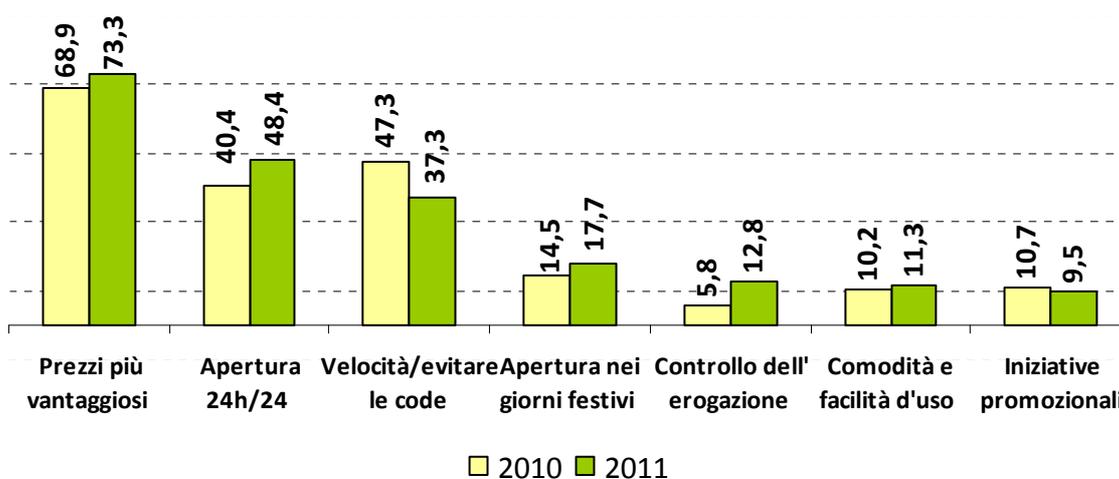
I fattori di scelta della modalità servito sono, invece, correlati alla comodità (73,3%), alla difficoltà nell'utilizzo del distributore, (26,5% rispetto al 14,5% del 2010) e all'offerta spontanea di altri servizi da parte del gestore - controllo liquidi, pressione delle gomme - (20,5% rispetto al 6,2% del 2010) (tab. 2.3.) (graf. 2.1. – 2.2)..

Tab. 2.3. - Modalità preferita per il rifornimento di carburante secondo il sesso e la tipologia di strada - 2010 – 2011 (val.%)

	2010			2011		
	M	F	Totale	M	F	Totale
Strade urbane/comunali						
In modalità servito	47,3	69,6	58,9	37,6	65,6	51,9
Da solo al Self-Service	52,7	30,4	41,1	62,4	34,4	48,1
<i>Totale</i>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Autostrade						
In modalità servito	55,5	72,9	64,5	44,4	70,6	57,6
Da solo al Self-Service	44,5	27,1	35,5	55,6	29,4	42,4
<i>Totale</i>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

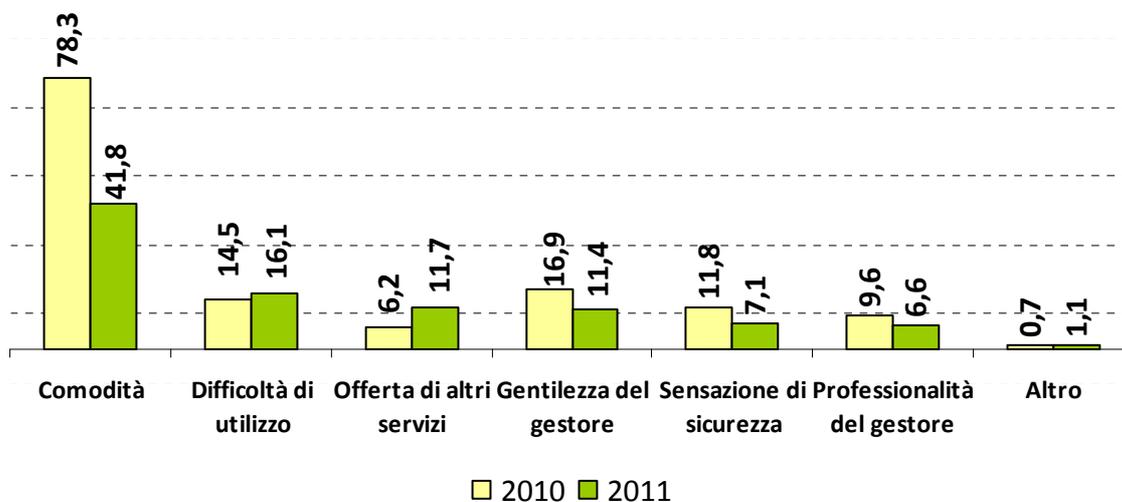
Fonte Aci - Censis Servizi, 2011

Graf.2.1 - Motivi di preferenza del rifornimento self-service



Fonte Aci - Censis Servizi, 2011
Possibili più risposte

Graf.2.2 - Motivi di preferenza del rifornimento "servito"



Fonte Aci - Censis Servizi, 2011
Possibili più risposte

Riconfermiamo le differenze di genere già evidenziate nella predente rilevazione: fare benzina al self-service non è “roba da donne”, anche se i valori percentuali di utilizzo appaiono in leggera crescita rispetto al 2010.

In città se ne serve *solo* il 30,4% del “gentil sesso”, percentuale che scende ulteriormente - 29,4% - in autostrada.

Se prendessimo in considerazione esclusivamente il comportamento degli uomini, dunque, la modalità self-service risulterebbe nettamente favorita sia in città, con il 62,4% che in autostrada, con il 55,6%.

3. CAR SHARING: L'INTERESSE DEGLI AUTOMOBILISTI È IN CRESCITA

Il car sharing sembra conquistare sempre più l'interesse degli automobilisti.

L'11,4% rispetto al 9,4% del 2010 (+2 punti percentuali) sarebbe disposto a rinunciare all'acquisto di una nuova 4 ruote se venisse incentivata questa forma di condivisione dell'auto (tab. 3.1.).

Tab. 3.1. - Interventi che potrebbero indurre a rinunciare all'acquisto di un'auto nuova - 2010 – 2011 (val.%)

Intervento	2010	2011
Nessuna tipologia di iniziativa	52,4	59,1
Potenziamento rete mezzi di trasporto pubblici locali	25,1	19,2
Incentivazione car sharing	9,4	11,4
L'elargizione di un bonus di 3000 euro per la rottamazione di un veicolo vecchio	12,2	9,4
Diffusione servizio taxi collettivi	6,3	6,1
Un forte potenziamento delle piste ciclabili	6,2	3,1
Elargizione bonus per la rottamazione e acquisto bici	6,1	3,0
Altro	0,6	0,3

*Fonte Aci - Censis Servizi, 2011
Possibili più risposte*

Anche l'analisi dei dati forniti da "Iniziativa Car Sharing" (I.C.S.) – organismo designato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio per la promozione e la diffusione del servizio di car sharing – fotografa un trend positivo dell'esperienza dell'auto condivisa in Italia. Nel periodo 2009-2011 (tab. 3.2), crescono tutti i valori presi in esame relativi alle tredici città in cui è attualmente attivo il servizio.

Cresce il numero delle auto e dei parcheggi disponibili ma, quel che più conta, cresce il numero degli utenti: erano poco meno di 18.000 nel 2009, sono circa 30.000 al mese di settembre 2011, una crescita del 66% in meno di tre anni.

Indubbiamente si tratta ancora di un fenomeno relativo in valore assoluto, ma si può cogliere il segno di una possibile evoluzione della mobilità urbana.

Va inoltre ricordato che ICS costituisce la principale iniziativa di promozione del sistema dell'auto condivisa in Italia anche se sono possibili altre proposte progettuali che sarebbe opportuno ed utile indagare.

Tab. 3.2. – Trend del servizio car sharing fornito da “Iniziativa Car Sharing”

CAR SHARING -TREND SERVIZIO GESTORI ICS	2011	2010	2009	Var.% 2009-2011
Numero utenti	29.894	19.123	17.993	66,1
Auto in flotta	599	567	573	4,5
Parcheggi disponibili	404	382	383	5,5
Corse effettuate*	171.067	155.788	137.789	24,2
Km percorsi*	7.376.627	6.172.014	6.071.238	21,5

* il valore del 2011 è stimato sulla base dei dati analizzati al settembre 2011

Fonte: elaborazioni Censis Servizi su dati ICS 2011

Pertanto al fine di approfondire l'atteggiamento, le motivazioni, le modalità di partecipazione e la conoscenza relative al car sharing e scandagliare tematiche che sarebbero sfuggite ad una rilevazione di tipo quantitativo, è stato organizzato a Roma un focus group.

I 6 partecipanti, tutti automobilisti residenti nella Capitale, sono attualmente fruitori del servizio.

3.1 Car sharing: internet, passaparola affissioni ... ma è difficile venirne a conoscenza

Diverse le modalità attraverso le quali gli intervistati sono venuti a **conoscenza** dell'esistenza del car sharing, **internet, passaparola, affissioni**:

- *“la prima volta ho notato un cartello sull'autobus, poi sono andata a Lione da una mia amica, lei utilizzava il car sharing e quando sono tornata ho detto “basta, lo faccio anche io””;*
- *“ ho rottamato la mia auto, c'era un incentivo, hanno regalato 800 euro a chi rottamava un'auto con dei buoni da spendere in questo modo (intende car sharing)”;*
- *“avevo un parcheggio (intende car sharing) sotto lo studio, vedevo sempre queste macchine, poi ho letto car sharing, sono andato su internet, ho visto di cosa si trattava, così per curiosità. Poi mi è arrivata la tessera, la prima volta l'ho provato non perchè mi serviva ma perché sembrava una cosa divertente, poi mi sono resa conto che era anche utile, e da quel momento ho continuato”;*
- *“io ho cominciato con il navigare su internet alla ricerca di qualcosa che mi liberasse dalla schiavitù dell'auto. Giro spesso per altri Paesi europei e sapevo che potevano esistere diverse modalità. All'inizio mi avevano incuriosito fenomeni come il carpooling, i taxi collettivi eccetera, poi ho trovato il sito del car sharing di Roma e sono andato ad informarmi”.*

3.2 Car sharing: attenzione all'ambiente, comodità, facilità di parcheggio e possibilità di accedere alle zone ztl, ma anche costi eccessivi

L'auto condivisa viene adoperata per **differenti esigenze di mobilità** e con una **frequenza d'uso contenuta**.

Dal colloquio di gruppo emerge che può rivelarsi utile per motivi lavorativi quando l'utente deve dirigersi in zone in cui vige una delimitazione del traffico oppure, ed è il caso in cui l'auto condivisa è l'unico autoveicolo in famiglia, per brevi commissioni o il tempo libero.

Chi possiede anche un veicolo privato utilizza il **car sharing soprattutto in città** e per esigenze di lavoro. In questo caso la motivazione prevalente risiede nella **comodità di parcheggio** e nel privilegio di **accesso alle aree ZTL**.

L'incidenza dei costi tuttavia ne sconsiglia un ricorso abituale limitandone l'utilizzo medio a 3-4 volte/mese.

Alcuni utenti dichiarano di avvalersi del car sharing in maniera assidua in determinati periodi astenendosi dal servizio per spazi di tempo prolungati.

Dalle differenti modalità d'utilizzo si percepiscono anche quali siano alcuni **elementi di forza** del car sharing evidenziando, nel contempo, le **controindicazioni**.

Comodità di parcheggio e accesso alle ZTL rientrano certamente tra i **punti di forza**:

- *“quando devo andare in centro (ci riferiamo al centro di Roma) per lavoro oppure in posti dove so che per il parcheggio ci sono difficoltà, o bisogna andare in un parcheggio che costa 3 euro all'ora o usare il car sharing”.*

Per altri utenti l'utilizzo è finalizzato solo al **tempo libero** avvalendosi di altri mezzi di trasporto per esigenze lavorative:

- *“per lavoro non me servo preferisco prendere il taxi. Lo uso solo per il tempo libero”.*

L'utilizzo frequente è sconsigliato per gli **elevati costi complessivi** sopra una certa soglia chilometrica. Gli utenti in questo caso si dimostrano particolarmente attenti all'analisi costi/benefici:

- *“1,80 euro l’ora durante i feriali invece 0,80 la domenica e dopo le 10, e poi c’è un costo chilometrico. Costa 30, 35 cent a km, compresa la benzina. Se tu utilizzi la macchina per 5000 km l’anno allora in quel caso il discorso è anche economico, ma già 10000 km, 35 cent a km sono 3.50 euro ogni 10 km, una Panda ce ne fa 20 con un litro, la strapaghi”;*
- *“se ti serve la macchina tutti i giorni, questo servizio non fa per te”.*

Può avvenire che il ricorso al car sharing sia concentrato in **periodi delimitati** nel tempo con intervalli lunghi di inutilizzo:

- *“nei mesi estivi lo uso tantissimo”;*
- *“ci sono mesi che non la uso per niente, uno o due mesi, poi magari un’altra volta la uso dieci volte, un’altra volta venti, diciamo in media direi dieci volte al mese”.*

3.3 Le antinomie del servizio: benefici versus criticità. Gli aspetti da migliorare

Complessivamente il **livello di soddisfazione** del servizio espresso dai partecipanti al focus è piuttosto **elevato**.

Per chi non ha l’auto di proprietà, il car sharing rappresenta un **giusto compromesso** tra esigenze di mobilità e desiderio di abdicare a tutti gli obblighi che la proprietà dell’auto comporta: manutenzione, scadenze amministrative, costi d’acquisto elevati, ecc.

Per chi invece possiede anche un mezzo privato il car sharing rappresenta una buona opportunità di un’ **auto complementare** a cui ricorrere, limitatamente, ma per esigenze mirate.

Il **fattore economico** è evidenziato soprattutto da chi, in generale, fa un uso limitato dell’automobile.

Anche sulla **funzionalità del servizio** non sembrano registrarsi particolari rimostranze da parte degli utenti intervistati. Sporadici episodi di malfunzionamento del servizio, per altro non sempre imputabili ai gestori, non sembrano incrinare un **rapporto soddisfacente** sotto tutti i punti di vista.

Il sistema di prenotazione è ritenuto efficace e viene sottolineata da diversi utenti la rapidità e la cortesia degli addetti al call center.

Il funzionamento complessivo del servizio è reputato soddisfacente anche per gli aspetti tecnologici (smart card) e di manutenzione del parco auto.

Cionondimeno vengono sottolineati alcuni **elementi migliorabili**. Tra questi si segnalano **l'aumento e la protezione dei luoghi di sosta**, la possibilità di lasciare l'auto a fine servizio in un **parcheggio differente** da quello di prelievo, **l'incentivazione** all'utilizzo del servizio per **percorse e periodi prolungati** (formule week-end).

Gli aggettivi più utilizzati per definire il car sharing rimandano a concetti quali **praticità e comodità, sostenibilità ambientale, duttilità**.

Il car sharing è ...

- *“utile”*
- *“comodo”*
- *“semplice”*
- *“flessibile”*
- *“ecocompatibile”*
- *“verde”*
- *“pulito”*

Libertà di utilizzo e responsabilità ambientali sono ben evidenziate dalle parole di un utente:

- *“la libertà di poterla prendere quando ti serve, l'idea di non ingombrare nulla e di prenderla responsabilmente proprio quando ne hai bisogno”*

Le criticità sono limitate e, in alcuni casi, imputabili a comportamenti esterni all'erogazione del servizio:

- *“devo dire che è **l’unica cosa che funziona a Roma**, è una cosa incredibile, non ho **mai avuto problema**, mai, solo una volta quando qualcuno si è posizionato nel mio parcheggio quindi io alle nove e mezza di sera ho dovuto contattare l’assistenza per trovare un altro parcheggio nelle vicinanze”.*

Una definizione ben rappresenta la **necessità di una crescita culturale** complessiva per agevolare e diffondere il car sharing:

- *“**il problema è che questo è un servizio civile in un paese poco civile**”.*

Le **principali carenze** vengono individuate dalla **scarsità di aree di sosta** e dalla mancata **protezione degli “stalli”** (ovvero gli spazi dedicati alla sosta a fine servizio):

- *“per quanto mi riguarda, **se sparisce il vantaggio del parcheggio sparisce gran parte dell’utilità**”;*
- *“qualche problema al parcheggio sotto lo studio l’ho avuto ma ce n’è un altro abbastanza vicino quindi mi posso organizzare però mi è capitato più di una volta, di ritornare e trovare il posto occupato”;*
- *“ci dovrebbero essere più parcheggi”;*
- *“sarebbe l’ideale se uno potesse prendere la macchina in un posto e lasciarla in un altro”;*“a Mestre lo fanno”.

Tra gli **aspetti da migliorare**, oltre alle problematiche legate alle aree di sosta e protezione dei parcheggi dedicati (*“potrebbero mettere dei paletti, proteggi il parcheggio, con la tesserina abbasso i paletti e parcheggio”*), viene indicata la necessità di **umentare il numero di piccole utilitarie** tra il parco auto disponibile:

- *“preferirei che ci fossero più macchine piccole, Panda, Smart ancora meglio, quello che trovo, che magari non è l’ideale, che ne so, la Grande Punto non è piccola, non ti trovi bene”.*

Infine un aspetto legato alle **tariffe**. Incentivare l'**utilizzo a medio e lungo raggio** attraverso **formule week-end** che rendano competitiva l'auto in condivisione rispetto all'auto privata ed altri mezzi di locomozione:

- *“se la dovessi prendere per due giorni e andare al lago di Bolsena, costa troppo, allora se facessero più di queste offerte weekend...”.*

3.4 Grosso deficit in tema di comunicazione: per venirne a conoscenza devi *andarlo a cercare*

L'attuale **livello di informazione** dei servizi di car sharing viene **valutato negativamente** dall'insieme degli intervistati:

- *“te lo devi andare a cercare”;*
- *“ma le amministrazioni lo vogliono veramente questo car sharing”?!;*
- *“c'è un grande deficit di informazione e comunicazione”.*

Attraverso la visione di alcuni esempi di comunicazione, i partecipanti al focus sono stati sollecitati ad individuare gli **elementi chiave** su cui dovrebbe puntare una **campagna di divulgazione** del servizio.

Due i principali fattori suggeriti: la **leva economica** e quella **ambientale**:

- *“per me bisogna **mettere l'accento sull'aspetto ambientale**, magari mettendo anche delle macchine elettriche”;*
- *“**dovresti far leva di più sul lato economico**, sottolineando che non bisogna pagare il parcheggio sulle strisce blu”;*
- *“la mentalità degli italiani è quella di avere la casa propria, non ha senso pagare un affitto quando puoi pagare un mutuo e alla fine la casa è tua. La stessa cosa succede con la macchina. Però potrebbe **accattivare l'idea di non dover pagare il parcheggio**;*
- *“io **punterei sul fatto che non si è schiavi della macchina**: la benzina, il parcheggio, il garage...”*

Le proposte per **migliorare l'efficacia comunicativa** dei servizi di car sharing sono molteplici: dall'aumentare la visibilità delle stazioni di sosta al fine di suscitare interesse e curiosità, all'incremento di campagne stampa, TV/Radio, alla possibilità di creare eventi in cui proporre periodi di prova del servizio, alla sinergia tra operatori con proposte "incentive" all'utilizzo del mix car sharing/mezzi pubblici.

4. AUTO: IL MERCATO CHE (?) VERRÀ

4.1. Passato e presente

Non vi è dubbio che la sterilizzazione degli incentivi alla rottamazione ha prodotto un forte rallentamento del mercato dell'auto. Tra l'intero 2009 e l'intero 2010 le prime iscrizioni di nuove vetture hanno avuto una caduta di oltre 200.000 autovetture, con una contrazione netta del -9,4%. Nei primi 10 mesi del 2011 la situazione appare ancora più critica: se confrontata con il 2010 il decremento è del -10,8%, se confrontata con il periodo degli incentivi nel 2009 la caduta è del -17% (tab.4.1.).

Tab.4.1. – Prime iscrizioni auto e moto nuove di fabbrica

	2009 (*)	2010 (*)	2011 (*)	2011/2009	2011/2010
Autovetture	1.817.182	1.692.510	1.508.932	-17.0	-10.8
Motocicli	376.979	286.259	241.008	-26.1	-15.8

Fonte: Elaborazioni Censis Servizi su dati ACI

(*) I dati si riferiscono al periodo gennaio-ottobre

Non diversamente avviene per il comparto motocicli: nel 2011 (sempre primi 10 mesi) il calo è del -15,8% se rapportato allo scorso anno e del 26,1% se rapportato allo stesso periodo del 2009.

Il mercato dell'usato sia per il segmento auto che per quello motocicli ha vissuto un periodo di sostanziale galleggiamento con una crescita contenuta intorno all'1% per le autovetture e del 2% - 4% per i motocicli.

La caduta del nuovo ed il *galleggiamento* dell'usato fanno sì che – per le autovetture – il nuovo rappresenti nel 2011 meno del 40% del venduto (valeva il 43,5 nel 2009 ed il 41,3% nel 2010) e per i motocicli il 31,3% del venduto (ma valeva il 41,6% nel 2009 ed il 34,6% nel 2010) (tab. 4.2).

Tab. 4.2 – Composizione nuovo (sul totale)

	2009	2010	2011
Autovetture	43.5	41.3	39.2
Motocicli	41.6	34.6	31.3

Fonte: Elaborazioni Censis Servizi su dati ACI

La crisi degli ultimi tre anni ha di fatto ridisegnato il rapporto tra consumatore e mercato: non solo si acquistano complessivamente meno autovetture o motocicli ma ci si orienta – per entrambi i prodotti – sull’usato, magari garantito o a km 0.

In compenso – malgrado questa tendenza– il numero di veicoli circolanti continua, anno dopo anno, a crescere in ragione di una quantità di veicoli o motocicli rottamati sempre inferiore al nuovo immesso sul mercato.

Se ragioniamo sempre sul 2009-2011 (primi 10 mesi) il saldo nuovo/radiato è sempre positivo e crescente per il segmento auto (da 220.759 nel 2009 a 336.000 nel 2011), e sempre positivo ma decrescente per il segmento motocicli (da 255.000 del 2009 a 139.000 per il 2011) (tab.4.3).

Tab.4.3 - Saldo prime iscrizioni - radiazioni

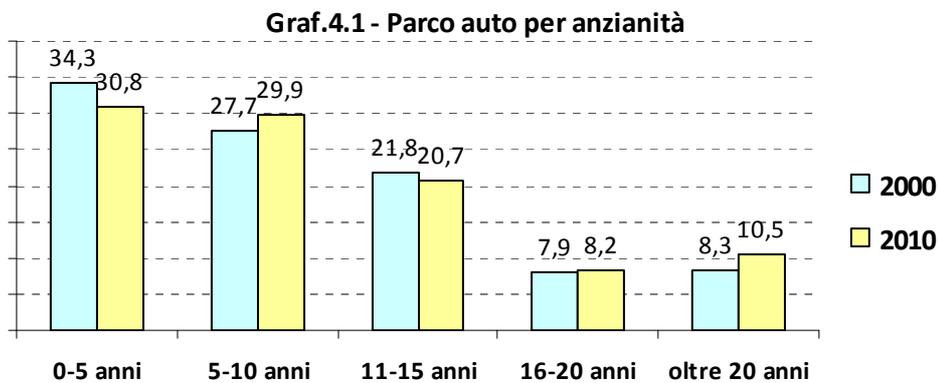
	2009 (*)	2010 (*)	2011 (*)
Autovetture	220.759	281.818	336.581
Motocicli	255.818	190.199	139.361

Fonte: Elaborazioni Censis Servizi su dati ACI

(*) I dati si riferiscono al periodo gennaio-ottobre

Il combinato disposto di un mercato del nuovo in affanno e un fenomeno delle radiazioni che non cresce quanto dovrebbe, fa sì che l’età media del circolante sia salita negli ultimi anni da 8,8 a 9,3.

E' sufficiente ricordare che nel 2000 il 16,2% delle vetture circolanti aveva un'età maggiore di 16 anni, nel 2010 la quota sale al 18,7% - in pratica una macchina su cinque (Graf. 4.1).



Fonte: elaborazione Censis servizisu dati ACI

E' assai probabile che con i dati del 2011 questa quota sia ancora cresciuta, essendoci comunque:

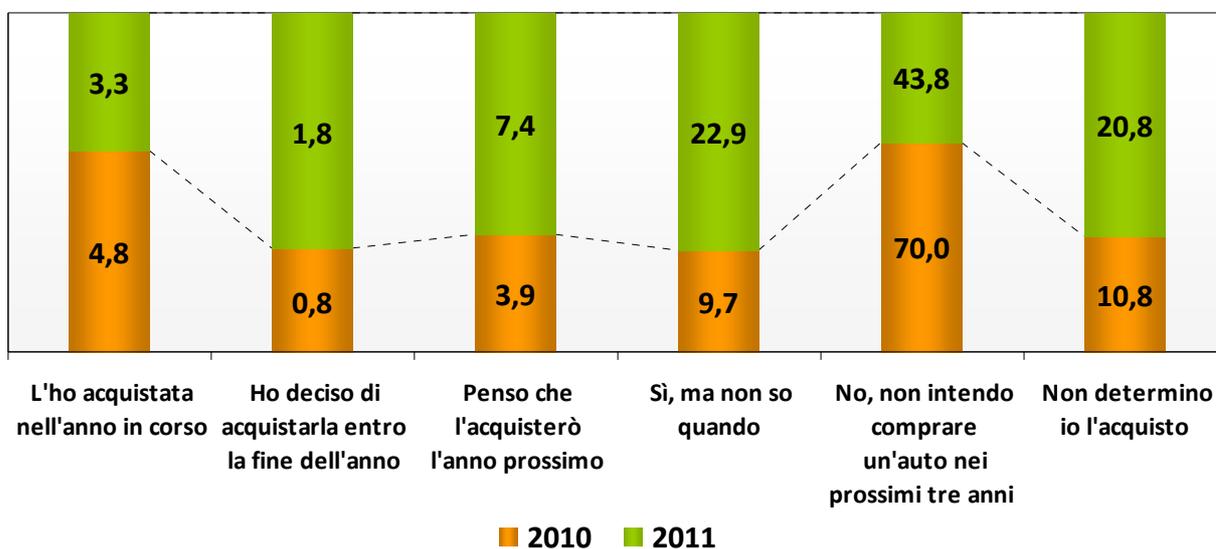
- una domanda proveniente da quote di popolazione che acquistano autovetture vetuste non potendosi permettere – a costi superiori - prodotti migliori, meno inquinanti e con migliori dotazioni di sicurezza (ed il fenomeno potrebbe diffondersi a causa del perdurare della congiuntura economica negativa);
- un clima di sfiducia nel futuro che fa sì che si “sprema” il prodotto sino alla sua definitiva consumazione rinviando l’acquisto a tempi migliori;
- un’opacità di fondo nei meccanismi legati alla “revisione” (con maglie troppo larghe) che facilitano la “permanenza in vita” di autovetture prive delle più elementari dotazioni di sicurezza.

4.2. Il futuro

Se questa è la foto scattata solo ad ottobre 2011, le linee evolutive del mercato rappresentate dai risultati della ricerca riverberano l'idea – usando un linguaggio di tipo borsistico – di un possibile piccolo rimbalzo.

L'elemento di "buon auspicio" è che - rispetto allo scorso anno - la percentuale di coloro che ha dichiarato di non avere alcuna intenzione di acquistare una nuova auto nei successivi 36 mesi si riduce in modo molto rilevante dal 70% del 2010 al 43% del 2011. In concreto l'area di un mercato potenzialmente interessato all'acquisto cresce in modo assai rilevante, così come cresce il segmento di coloro che dichiarano di avere intenzione di acquistare nel corso del prossimo anno (7,4% contro il 3,9% del 2010) (graf. 4.2.). E' assai probabile che il dato del 2010 possa essere influenzato dalla politica degli incentivi del 2009 che ha stimolato l'anticipo di acquisto di nuove vetture e quindi raffreddato il mercato l'anno successivo.

Graf.4.2 - Previsione di acquisto di un'auto nuova



Fonte Aci - Censis Servizi, 2011

Apparentemente – ricordiamo che la rilevazione è antecedente al periodo di crisi della prima metà di novembre 2011 – il mercato potrebbe riconquistare volumi di vendita in crescita.

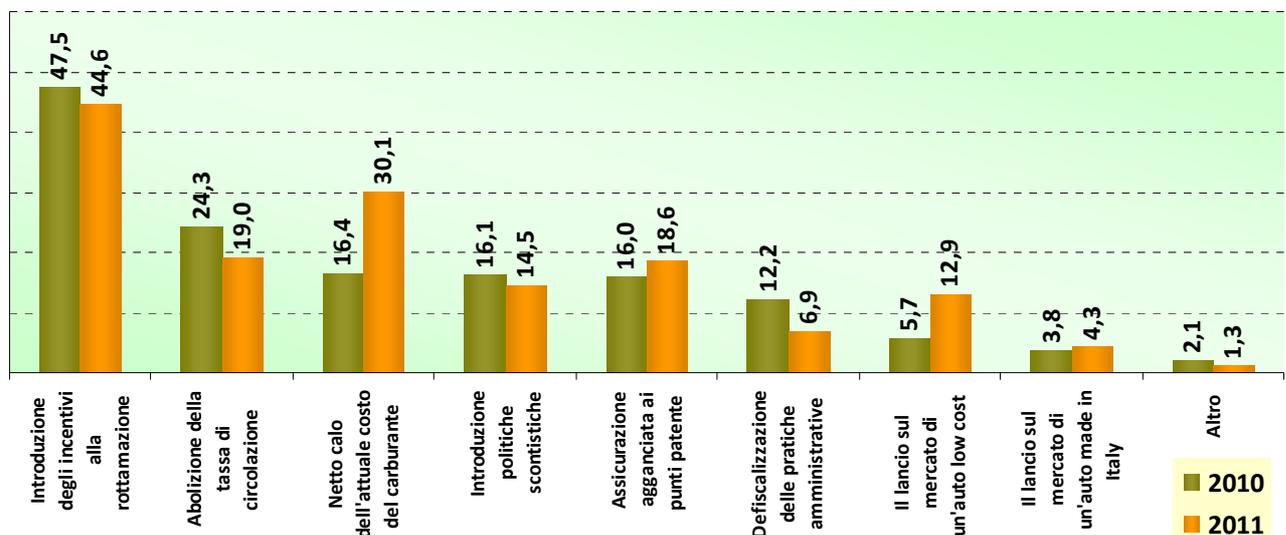
Del resto la crisi economica del triennio passato ha probabilmente suggerito differimenti di acquisto forse non più rinviabili (macchine in cattive condizioni che richiedono interventi di manutenzione straordinaria onerosi, nuovi limiti imposti alla circolazione in chiave antinquinamento).

Oltre a queste considerazioni, quali proposte o quali elementi favorirebbero l'inversione del ciclo basso?

Al primo posto, come lo scorso anno, seppure in calo di 3 punti, la reintroduzione di incentivi.

Al secondo posto balza il tema “caldo” del costo della benzina: 30 italiani su cento (erano 16 nel 2010) sarebbero motivati ad acquistare un'auto a fronte di una netta riduzione del costo della benzina. Sostanzialmente ex-equo al terzo posto i patentati indicano l'abolizione del bollo (19,0% contro il 24,3% dello scorso anno) o una revisione delle tariffe assicurative agganciate ai punti patente (18,6% contro il 16% dello scorso anno). Con estrema semplicità, laddove non dovesse ripartire una politica degli incentivi (tradotto una sorta di incentivo all'investimento) la spinta all'acquisto può derivare solo da una contrazione dei costi di esercizio, in primis del carburante (graf. 4.3).

Graf.4.3 - Misure che potrebbero indurre all'acquisto di un'auto

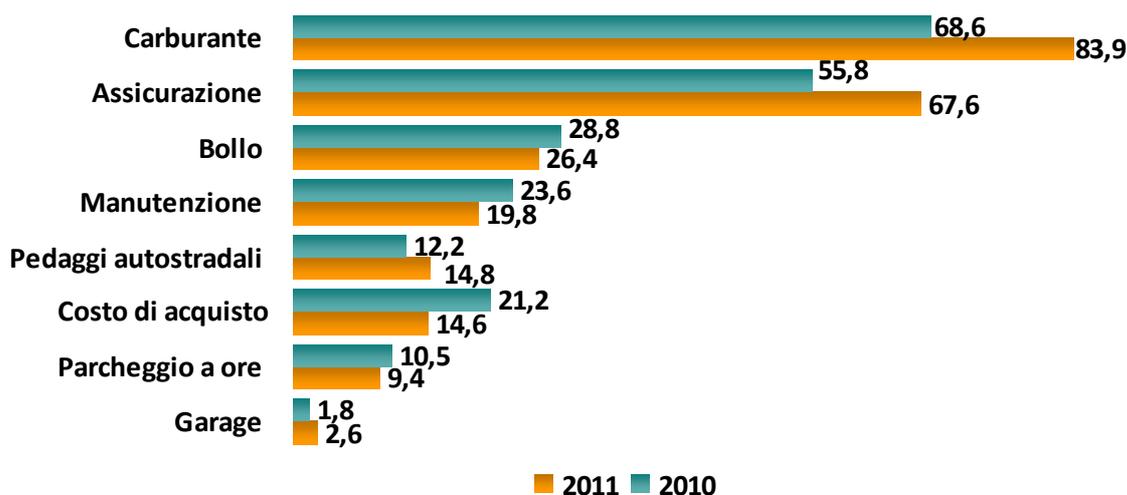


Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

Del resto, come illustrato nel graf. 4.4 l'insopportabilità di spese superiori al giusto mette al primo posto la benzina...con un plebiscitario 83,9% di risposte ed una crescita di quasi 15 punti rispetto allo scorso anno. Al secondo posto – ma a discreta distanza – i costi assicurativi (67,6% contro il 55,8% del 2010), al terzo i costi manutentivi.

E' interessante sottolineare come il costo di acquisto di un'auto compaia al 6° posto ed in forte discesa rispetto al 2010: dal 21,2% al 14,6% frutto essenzialmente di politiche concorrenziali molto accese tra i produttori e dalla sempre continua crescita della gamma di modelli offerti che consente all'acquirente di costruirsi quasi l'auto a misura del proprio budget.(graf. 4.4.)

Graf.4.4 - Voci di spesa ritenute superiori al giusto



Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

4.3.ma quale prodotto?

60 italiani su 100 usano abitualmente un'auto straniera.

Le scelte di genere segnalano una media più elevata tra le donne per il "made in Italy" (43,5% contro 40,3%) probabilmente frutto di una più forte presenza dei marchi italiani nel segmento city car, maggiormente utilizzato dal genere femminile (tab. 4.4.).

Tab.4.4 - Marca della vettura guidata abitualmente 2011 (val.%)

	Maschi	Femmine	Totale
Italiana	37.1	43.5	40.3
Estera	62.0	56.1	59.0
Italiana ed estera	0.9	0.4	0.7
Totale	100.0	100.0	100.0

Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

Ma quali i fattori di scelta tra marchi italiani e stranieri?

Nella tabella 4.5 sono elencati i primi cinque fattori di scelta in relazione alla marca. Vi è una sostanziale equivalenza dei primi tre fattori (rapporto qualità/prezzo, prezzo competitivo, gradevolezza della linea) indipendentemente dalla nazionalità della casa produttrice. E' interessante invece notare che per la marca italiana al quarto posto è indicata – con un certo orgoglio – la fiducia nel made in Italy ed al quinto la percezione di costi di manutenzione inferiori rispetto alle marche straniere (tab. 4.5.).

Tab. 4.5 - I primi cinque fattori di scelta per l'acquisto di una automobile 2011 (val.%)

Marca italiana		Marca estera	
Il buon rapporto qualità-prezzo	39,9	Il buon rapporto qualità-prezzo	39,1
Il prezzo competitivo	35,6	Il prezzo competitivo	33,9
La linea gradevole	28,6	La linea gradevole	30,0
La fiducia nella qualità del made in Italy	16,1	Le condizioni di pagamento	9,1
I bassi costi di manutenzione	9,4	Gli elevati standard di sicurezza	7,7

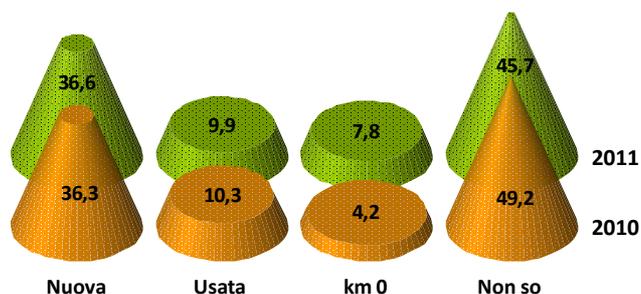
Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

Chi invece ha fatto scelte esterofile individua nelle migliori condizioni di pagamento il quarto fattore di scelta (forse a seguito di politiche più aggressive in termini di rateizzazione e di costi indiretti) e la percezione di migliori standard di sicurezza.

Il profilo di quello che potrà essere il nuovo prodotto da acquistare è così sintetizzabile:

- desiderio di acquistare un'auto nuova quattro volte superiore all'ipotesi di un'auto usata (ma poi i dati storici ci dicono che il rapporto nuovo/usato è prossimo al 40/60 (graf. 4.5.);

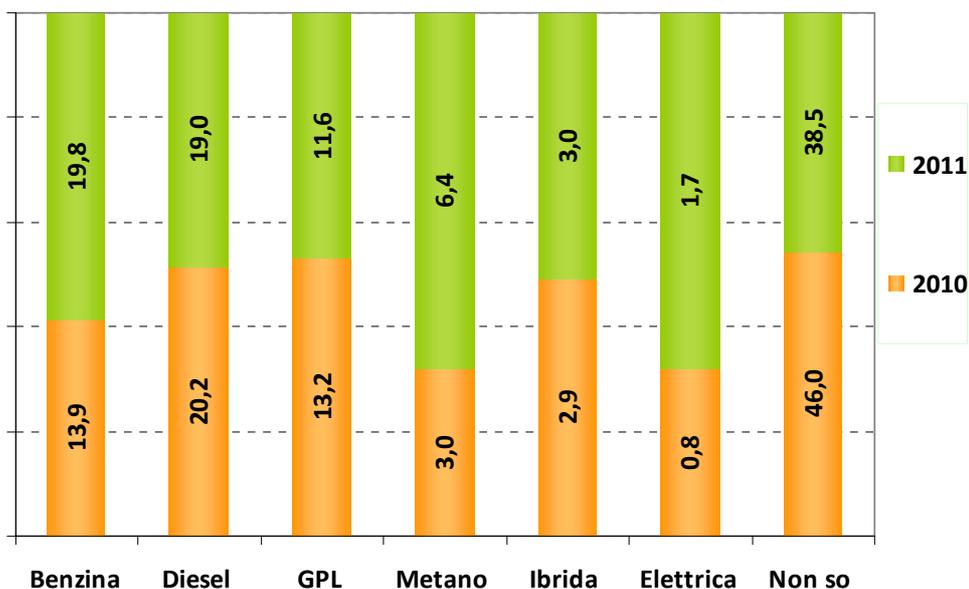
Graf. 4.5 - Tipologia prossima auto da acquistare



Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

- con una sostanziale equivalenza tra benzina e diesel (19,8% e 19,0%), la prima in forte crescita rispetto allo scorso anno anche a seguito di un costo ormai estremamente ravvicinato tra le due alimentazioni rispetto al passato. In leggera riduzione la preferenza per il GPL, in forte incremento l'idea di un'auto a metano (graf. 4.6.);

Graf. 4.6 - Tipologia alimentazione prossima auto da acquistare



Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

- e orientata a modelli di piccole-medie dimensioni (la metà degli intervistati indica – tra coloro che hanno le idee chiare – una city car o un'utilitaria). Tra le donne le prime due scelte – city car e utilitarie medie – sommano il 42%, tra i maschi il 27,6%. La berlina di medio-grande dimensione tra i maschi è preferita dal 24%, dalle donne solo dal 10,2% (tab. 4.6.).

Tab. 4.6. - Tipologia delle nuova autovettura

	Maschi	Femmine	Totale
City car	3.3	6.9	5.1
Utilitaria di medie dimensioni	24.3	35.1	29.8
Berlina di dimensioni medio-grandi	24.0	10.2	17.0
Berlina di grandi dimensioni	6.5	1.6	4.0
Station wagon	5.6	2.4	4.0
Suv/fuoristrada/jeep	5.7	1.5	3.6
Auto low-cost	0.3	1.2	0.7
Non so/non ho deciso	30.3	41.1	35.8
Totale	100.0	100.0	100.0

Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

5. I COSTI DELLE QUATTRO RUOTE

La riduzione dell'uso dell'auto non impedisce che il costo di gestione annua (al netto degli ammortamenti) dopo un biennio di decremento subisca una crescita (+2,7). Il sovrapporsi di continui aumenti del costo del carburante incide in modo notevole (+2,3 rispetto al 2010 e con un contributo del 40% sull'incremento) sulla spesa annua anche a fronte di una riduzione dei chilometri percorsi. Rispetto allo scorso anno saltano agli occhi due elementi di opposta tendenza:

- la crescita del 18% di spesa sostenuta per multe, frutto certamente di una crescita del numero di controlli e del bisogno delle Amministrazioni di "recupero di risorse";
- una riduzione dei costi sostenuti per la manutenzione ordinaria (-15.2%), indice di un'evidente fase di difficoltà economica, che presumibilmente porta i consumatori a differire nel tempo la cura del proprio mezzo... ma che alla lunga può creare impatti negativi con effetti più pesanti nella voce "manutenzione straordinaria" (+8,5%). Crescono – dopo un biennio di stagnazione – le spese assicurative (+2,5%) così come la voce "danni non rimborsabili", frutto di episodi di vandalismo ovvero legati al fenomeno crescente delle assicurazioni contraffatte ma inesistenti (tab. 5.1.).

Tab. 5.1. - Spesa annuale per l'auto 2010 e 2011 (€)

	2010	2011	Variazione 2011/2010
Carburante	1.495,0	1.530,0	+2.3
Parcheggio (garage + parcheggio a ore)	207,0	218,0	+5.3
Autostrade	185,0	188,0	+1.6
Multe	100,0	118,0	+18.0
Bollo	189,0	193,0	+2.1
Assicurazione	695,0	715,0	+2.9
Manutenzione ordinaria	165,0	140,0	-15.2
Manutenzione straordinaria	118,0	128,0	+8.5
Danni non rimborsabili e altro	37,0	48,0	+29.7
Totale	3.191,0	3.278,0	+2.7

Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

6. INCIDENTALITA' E SICUREZZA STRADALE

6.1. Sulla buona strada.....

Nel 2010 in Italia sono stati rilevati 211.404 incidenti (- 1,9% rispetto al 2009) che hanno causato la morte di 4.090 persone (- 3,5%) ed il ferimento di 302.735 (- 1,5%).

In media ogni giorno si sono verificati 579 incidenti che hanno causato la morte di 11 persone ed il ferimento di altre 829. Un tributo di sangue spaventoso ma con una significativa tendenza al miglioramento se si ragiona nell'arco di 10 anni – gli incidenti si sono ridotti del 19,6% rispetto al 2001, il numero dei morti del 42,4% - in linea con quanto è avvenuto in Europa – il numero dei feriti si è ridotto del 18,9%.

Sulle strade urbane avviene il più alto numero di incidenti con il 75,7% del totale (seppure in calo del 2,2), in autostrada se ne verifica il 5,7% e nelle altre strade (statali, provinciali, comunali, extraurbane e regionali) il 18,6%.

Gli ultimi dati ACI – ISTAT segnalano alcuni fenomeni di particolare significato:

- la concentrazione di incidenti notturni nelle notti di venerdì e sabato (circa il 50% dei decessi);
- la velocità e la guida distratta tra i primi motivi di incidentalità (nel primo caso con l'11,6% e nel secondo caso con il 17%);
- le classi d'età più a rischio sono tra i 20 – 24 anni per la popolazione maschile e tra i 74 ed i 79 anni per la popolazione femminile (spesso in quanto pedoni);
- il dato quasi paradossale di un numero di morti superiore tra chi va in bicicletta di chi va con il ciclomotore;
- una diminuzione significativa del numero di pedoni morti (614 pari al -8%) che inverte la tendenza registrata nel 2009 (+3%)rispetto al 2008.

Come sempre luci ed ombre sulle quali riflettere ed è quello che faremo nelle pagine che seguono, inseguendo comportamenti e percezioni degli automobilisti italiani.

Una prima dimensione interpretativa è quella dell'informazione sul prodotto (auto o moto).

Un primo elemento interessante è che il 17,5% degli intervistati non assume alcuna informazione sugli standard di sicurezza (graf. 6.1.).

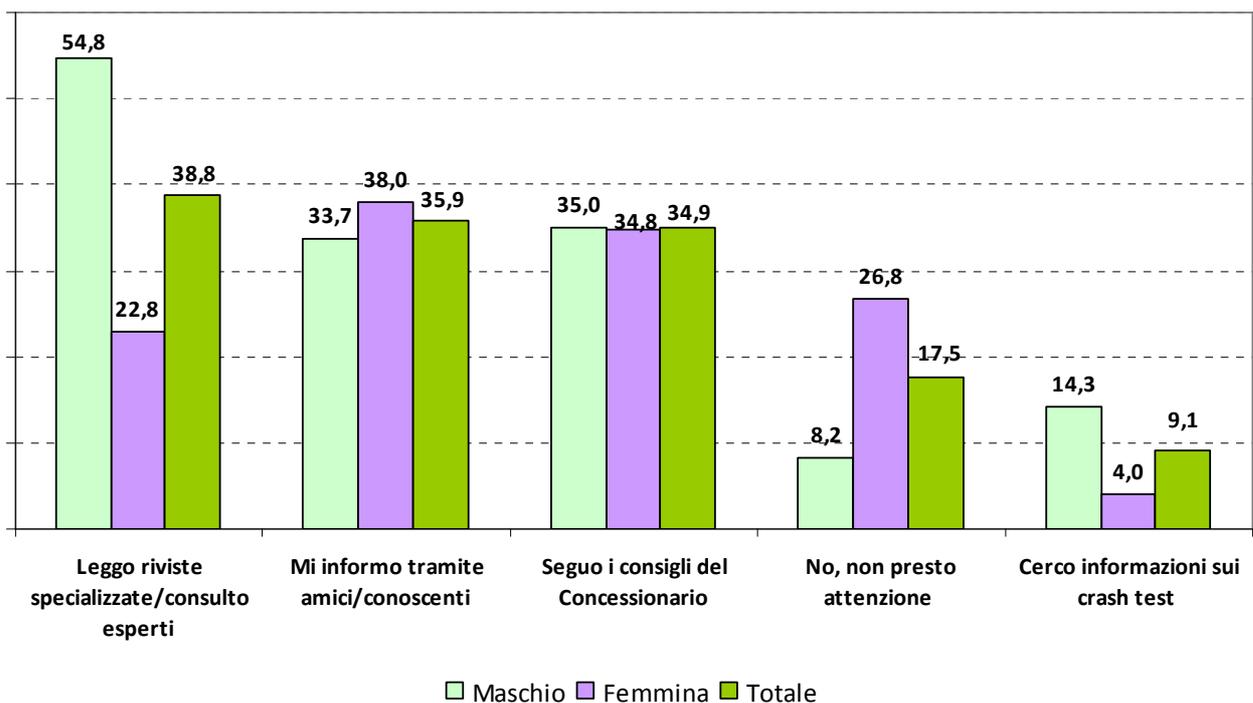
Comportamenti di genere differenziano in modo evidente l'attenzione al tema :

- su 100 donne 26 non ricercano alcuna informazione, e 34 si affidano ai suggerimenti del concessionario;
- su 100 maschi 54 leggono riviste specializzate e 14 ricercano informazioni sui crash test.

Una seconda dimensione è quella che potremmo definire il “pay for safe”, in concreto la disponibilità a spendere – in cambio di più adeguate o sofisticate dotazioni di sicurezza per l'autovettura del proprio figlio con età compresa tra i 14 ed i 20 anni.

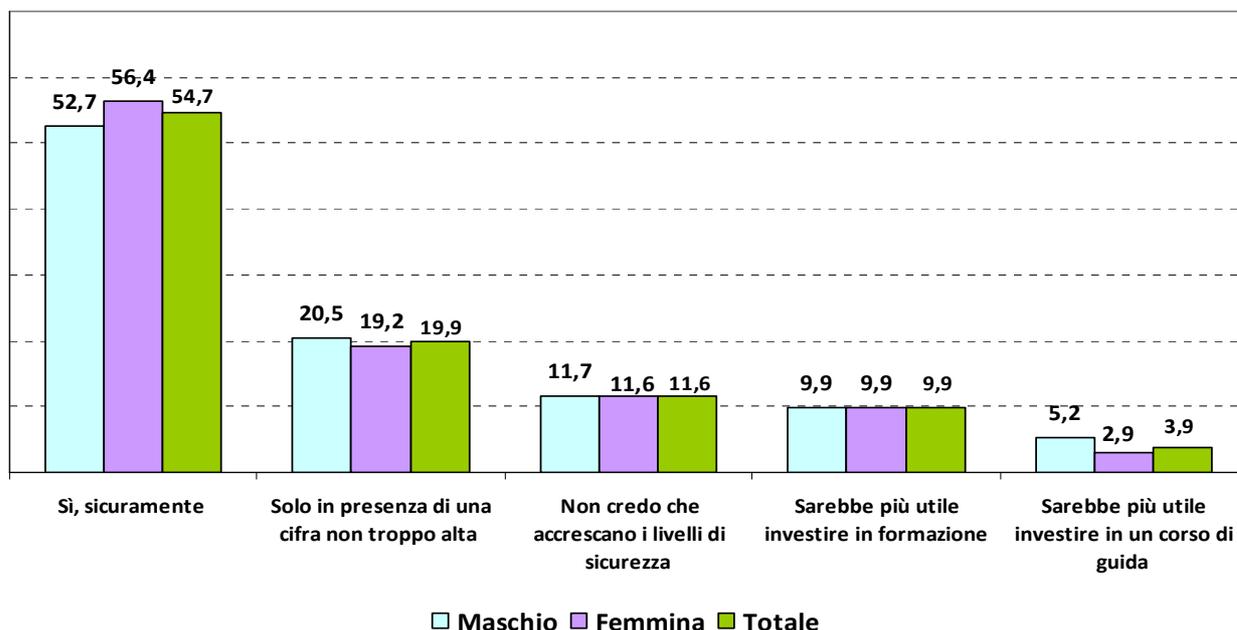
Un intervistato su due, ed in questo caso con una leggera prevalenza nel genere femminile si dice teoricamente disponibile (graf. 6.2), il 20% condiziona l'assenso al vincolo di una spesa sostenibile. Nel restante 25% degli intervistati la quota maggioritaria è scettica nell'efficacia delle stesse dotazioni, altri ritengono che sia meglio investire sugli individui (formazione e corsi di guida) più che sul prodotto.

Graf. 6.1 - Si informa sui livelli/dotazioni di sicurezza in caso di acquisto di un'auto secondo il sesso



Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

Graf. 6.2 Disponibilità alla spesa per dotazioni di sicurezza secondo il genere

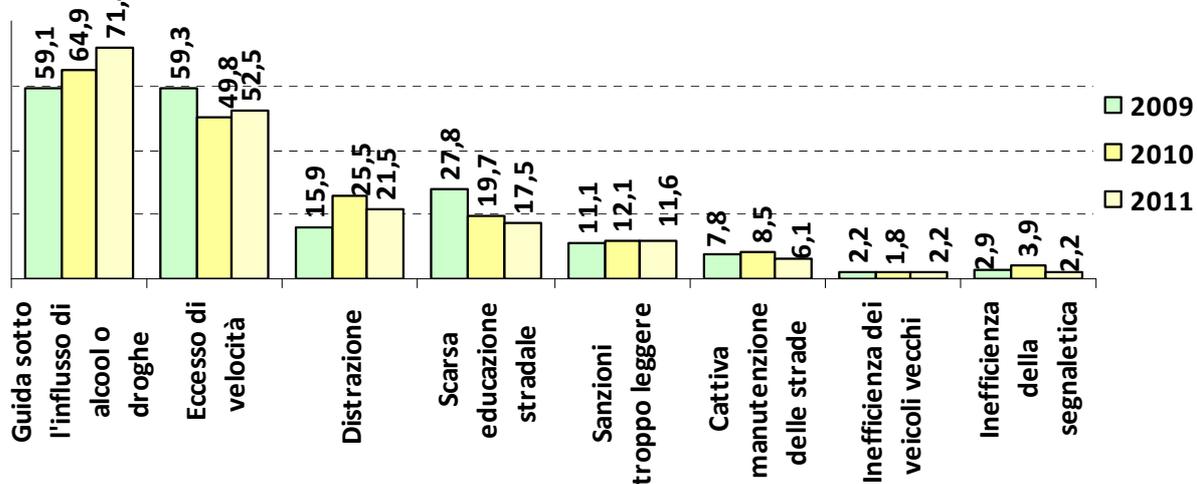


Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

6.2. I soliti... noti

In continuità con i risultati dello scorso anno la guida sotto l'influsso di alcool si colloca al primo posto – ed in crescita - come la principale preoccupazione degli automobilisti (71,4%), seguita dall'eccesso di velocità (52,5%) e dalla distrazione (21,5%) (graf.6.3).

Graf.6.3 - Problemi della sicurezza stradale



Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

Le gerarchie non mutano sulla base del genere di appartenenza, mentre mutano se rilette, a scala territoriale. Ad esempio la guida sotto l'influsso di alcool è più segnalata nelle regioni del Mezzogiorno, mentre l'eccesso di velocità nel Nord-Est del paese, con una differenza di 10 punti rispetto al Sud (tab.6.1).

Tab.6.1. - Principale problema della sicurezza stradale per ripartizione geografica 2011 (val.%)

	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e isole	Totale
La guida sotto l'influsso di alcool o droghe	68,8	69,5	65,6	77,6	71,4
L'eccesso di velocità	50,5	59,7	54,3	48,9	52,5
La cattiva manutenzione delle strade	7,3	3,6	6,4	6,3	6,1
L'inefficienza dei veicoli vecchi	3,2	0,6	1,9	2,5	2,2
La scarsa educazione stradale automobilisti e motociclisti	16,6	20,5	16,4	17,7	17,5
La distrazione	23,7	19,8	24,1	19,3	21,5
Le sanzioni troppo leggere per chi causa incidenti stradali	14,4	8,4	7,7	13,5	11,6
Inefficienza della segnaletica stradale nei punti pericolosi	3,2	2,6	1,0	2,0	2,2

Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

6.3. ... sempre prima

Ovviamente il tema dell'abuso di alcool tra i giovani è sempre centrale, ricordando che tra i maschi la fascia 20-24 anni è quella più colpita da incidenti mortali e che nelle notti di venerdì e sabato si conta la più alta concentrazione di incidenti mortali. Di recente una rilettura dell'Osservatorio su "Giovani e alcool" realizzato dal Censis, sottolineava alcuni aspetti significativi che si evidenziano nello scorrere del tempo:

- un processo di anticipazione dell'esperienza, che si traduce in un approccio all'alcool in fasce d'età sempre più giovani;

- la crescita di quasi cinque punti percentuali (dal 10.5% al 15.1%) di chi dichiara di aver avuto esperienze di *binge drinking*¹ e dallo 0.4% all'1.9% di chi dichiara di averlo fatto molte volte;
- la crescita dal 32.7% al 56% di chi dichiara di bere superalcolici durante le serate in discoteca e dal 9.4% al 13.7% di chi assume superalcolici da 1 a 3 volte la settimana.

Nell'evolversi del tempo si è quindi trasformato in modo radicale il modello di relazione tra i giovani e l'alcool: dal *modello bagnato* (condivisione del bere in ambito familiare e legato all'alimentazione) al *modello asciutto* (rigorosi nel corso della settimana e trasgressivi nel week-end) con un percorso che man mano ha sostituito il piacere del bere con la cultura dell'eccesso e del rischio

I risultati relativi ai comportamenti vissuti dopo l'assunzione di alcool sembrano – per fortuna – segnalare un netto miglioramento del *modus operandi*.

Rispetto a quanto registrato lo scorso anno – cresce la quota di chi ne limita il consumo, con una crescita significativa per tutte le fasce di età (tab.6.2) anche in presenza di una notevole diminuzione di chi dichiara di non essere un bevitore abituale (un giovane su quattro, uno su due tra chi ha più di 45 anni).

Tab.6.2 - Comportamento di guida dopo aver consumato alcolici secondo l'età, 2010 – 2011 (val.%)

	2011			Totale 2011	Totale 2010
	18-29 anni	30-44 anni	45-69 anni		
Limita il consumo di alcool	49,6	45,0	37,3	42,1	37,4
Non ne limita il consumo ma si assicura che qualcuno guidi	22,5	13,7	8,9	13,0	10,1
Non ne limita il consumo	1,8	1,1	0,9	1,1	1,8
Non se ne preoccupa perché non è un bevitore abituale	26,1	40,2	52,9	43,8	50,7
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

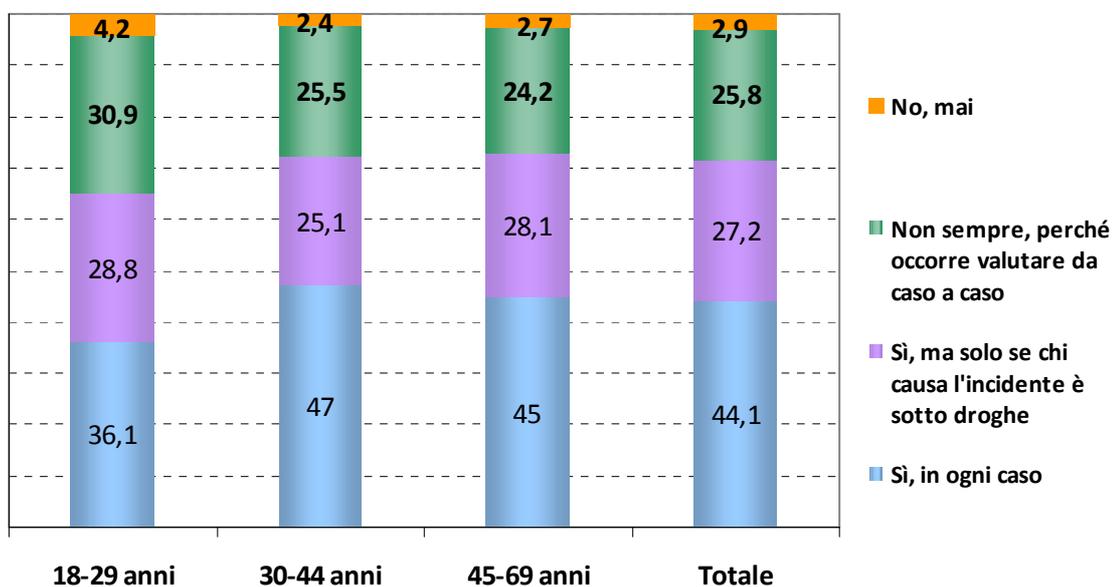
¹ Il termine *binge drinking* indica l'assunzione di 5 o più bevande alcoliche in un breve intervallo di tempo

Restando nel tema della gravità dei reati è stato chiesto agli intervistati il loro punto di vista in relazione all'ipotesi legislativa di trasformare, da colposo a doloso, il reato di pirateria stradale, ovviamente punibile con pene molto più pesanti.

Secondo l'ASAPS nel primo semestre del 2011 le vittime di pirateria della strada sono cresciute del +39%.

Il 44% degli intervistati (graf. 6.4.) si dice favorevole all'ipotesi in ogni caso, senza se e senza ma con un consenso sotto media dei giovani (36.1%)

Graf. 6.4 - Definizione di omicidio doloso per atti di pirateria stradale



Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

Il 27% (ed in questo caso i giovani sono marginalmente sopra la media) condiziona l'inasprimento della pena al fatto che l'autore dell'atto di pirateria sia sotto l'influsso di droghe. Un quarto esprime il proprio dissenso ad un automatismo che non approfondisca i singoli episodi. Solo il 3% dichiara di non essere affatto d'accordo con l'ipotesi oggi allo studio.

Rispetto alla gravità e quindi alla severità con la quale punire le infrazioni è proprio l'abuso di alcool l'infrazione sulla quale esprimere il massimo della severità con il 57% di indicazioni, seguita dal passaggio con il rosso (38,9%) e dalla guida contromano con il 34,3%. Non si modifica quindi la gerarchia rispetto a quanto indicato lo scorso anno. Cambiano alcuni atteggiamenti in relazione alla classe di età (Tab. 6.3.)

Tab. 6.3 - Infrazioni che andrebbero punite con maggiore severità secondo l'età, 2011 (val.%)

	18-29 anni	30-44 anni	45-69 anni	Totale
Guida in stato di ebbrezza	54,9	56,8	57,8	57,0
Passaggio con il semaforo rosso	39,5	39,4	38,2	38,9
Guida contromano	35,0	35,3	33,2	34,2
Superamento dei limiti di velocità consentiti	30,1	28,4	31,0	29,9
Mancato uso delle cinture di sicurezza	10,1	8,8	8,3	8,8
Sosta negli spazi per persone invalide	7,3	7,5	7,1	7,3
Usare cuffie o apparecchi radiotelefoni durante la guida	7,3	6,0	7,1	6,8
Sosta nelle corsie riservate al transito degli autobus	3,1	3,0	2,6	2,8
Sosta negli spazi riservati alle fermate autobus o taxi	0,3	0,9	1,2	0,9

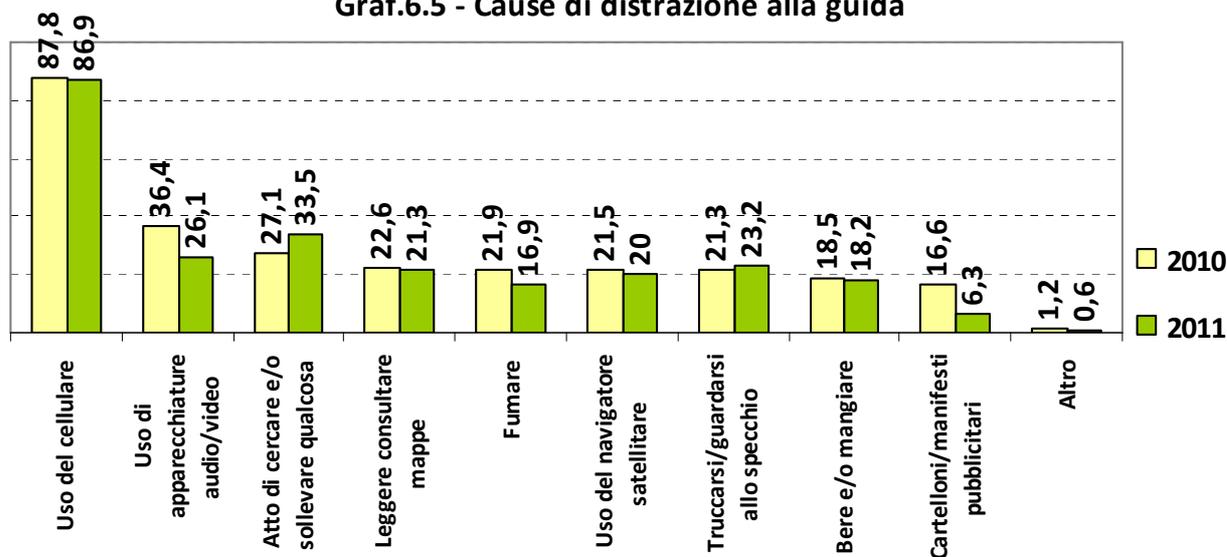
Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

6.4. Comunico quindi sono....un po' distratto

La distrazione è la prima causa degli incidenti stradali sulla base delle classificazioni utilizzate al momento degli accertamenti delle Forze dell'Ordine. Si può quindi affermare – al lordo delle duplicazioni di cause – che quasi 40.000 incidenti hanno origine in un momento di “assenza di concentrazione” del guidatore. Quali le cause prevalenti dell’”attimo di assenza” che impatta così pesantemente sulla mobilità e mette a repentaglio vite umane?

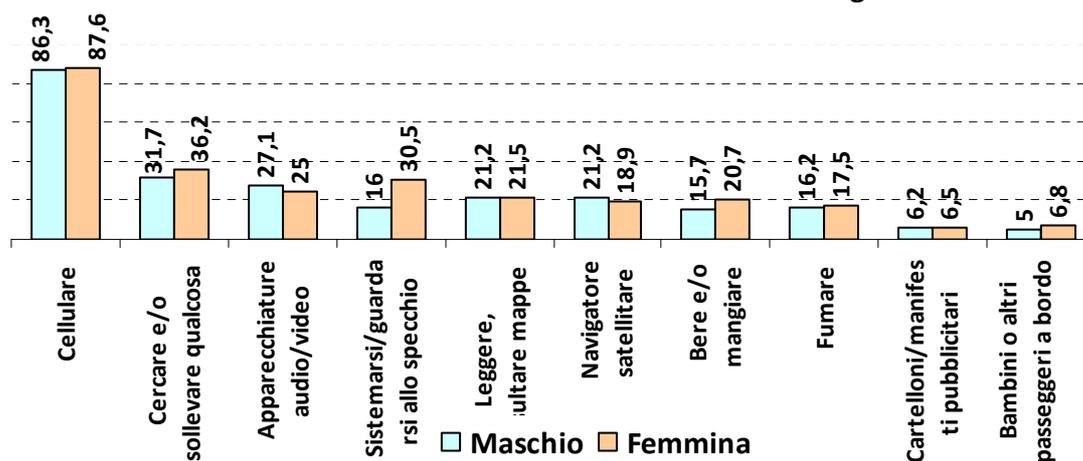
Al primo posto – con una distanza abissale rispetto alle altre cause – è l'uso del cellulare senza vivavoce o auricolare. Ne sono convinti l'87% degli intervistati, cioè tutti! (Graf. 6.5. e 6.6.)

Graf.6.5 - Cause di distrazione alla guida



Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011
Possibili più risposte

Graf.6.6 - Cause di distrazione al volante secondo il genere



Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011
Possibili più risposte

Al secondo posto (33,5%) l'atto di cercare qualcosa nell'auto, al terzo l'uso di apparecchiature audio (26,1%), al quarto la ricerca di luogo/strade attraverso mappe o cartine (21,3%) ed al quinto l'uso del navigatore satellitare (20%).

E' evidente che il bisogno di comunicare "sempre e comunque" - come dimostra il tasso di penetrazione della telefonia cellulare nella popolazione italiana - è la causa più rilevante della distrazione. Un secondo elemento di riflessione è che ciò che nasce come strumento di

accompagnamento e facilitazione della mobilità sta diventando un fattore di disturbo (accensione, sincronizzazione, lettura etc..).

6.5. L'abito... fa il monaco

Gli automobilisti sono anche due-ruotisti, a motore o a pedali, e pedoni.

L'indossare un abito o un altro, genera condizioni di correttezza diverse in relazione al mezzo utilizzato, certamente correlate alla facilità di trasgredire.

Tra i patentati che guidano un veicolo a due ruote a motore il 68,6% (in crescita di due punti sul 2010) dichiara di commettere spesso o qualche volta infrazioni al codice della strada. Quando si è automobilisti il 43% (leggero aumento dell'1,5% rispetto allo scorso anno) dichiara di agire con comportamenti scorretti. La percentuale di color i quali non rispettano le norme del codice stradale, quando sono "ciclisti" o "pedoni" – seppure in crescita come tutti gli altri abiti (tab. 6.4.), rimane la più bassa.

Tab. 6.4. – Frequenza a violare il codice della strada in relazione alla modalità e alla scelta del mezzo di trasporto

	2010	2011
Alla guida del veicolo a due ruote		
Spesso / qualche volta	66.6	68.6
Mai	33.4	31.4
Totale	100.0	100.0
Alla guida dell'automobile		
Spesso / qualche volta	43.0	44.6
Mai	57.0	55.5
Totale	100.0	100.0
Alla guida della bicicletta		
Spesso / qualche volta	21.0	23.4
Mai	79.0	76.6
Totale	100.0	100.0
A piedi		
Spesso / qualche volta	18.7	20.7
Mai	81.3	79.3
Totale	100.0	100.0

Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

7. TRASGRESSIONI E SANZIONI

Non si riduce – purtroppo – la tendenza alla crescita delle infrazioni commesse.

Attraverso il panel di soci ACI, ogni anno indaghiamo i comportamenti reali degli automobilisti in relazione alle infrazioni commesse.

La trasgressione è certamente in aumento sia per le infrazioni a più basso impatto di incidentalità (parcheggio in divieto di sosta +9%, occupazione corsia mezzi pubblici +5%, accesso a ZTL +3%) sia per quelle ad “alta pericolosità” (sorpasso a destra +5%, superamento limiti di velocità ben +15%, uso del cellulare senza vivavoce +25%)

Si tratta – con tutta evidenza – di un sintomo di caduta del senso civico che deve preoccupare e far riflettere sulle azioni di contrasto sia culturali che sanzionatorie. (tab. 7.1.).

Tab. 7.1. - Infrazioni commesse con maggior frequenza negli ultimi 12 mesi 2010 -2011 (val.%)

Infrazione commessa		2010	2011	Valore medio per classe età 18-34 anni
“FAMIGLIA A” Stress urbano e fattori di distrazione	Parcheggio in divieto di sosta	27.8	36.6	34.3
	Parcheggio in doppia fila/sul marciapiede	21.7	22.3	24.3
	Mancato uso di indicatori direzionali	10.1	8.7	8.8
	Accesso a ZTL	4.8	7.8	11.6
	Occupazione della corsia “mezzi pubblici”	1.3	6.9	8.5
FAMIGLIA “B” Guida ad alta pericolosità	Inversione a U	4.9	2.6	4.8
	Sorpasso a destra	3.2	8.0	7.8
	Passaggio con il rosso	9.6	13.0	16.4
	Guida contromano	1.4	0.4	0.3
	Mancato uso delle cinture di sicurezza	18.4	13.5	18.5
	Occupazione della corsia di emergenza	1.3	2.3	4.8
	Superamento dei limiti di velocità	23.5	38.3	42.1
	Mancato rispetto della precedenza	4.2	13.2	16.5
	Guida in stato di ebbrezza	1.0	1.0	2.8
	Uso del cellulare senza vivavoce	12.8	37.9	48.3
	Mancato rispetto delle strisce pedonali	1.1	3.9	3.8
	Mancato montaggio del seggiolino	1.1	3.3	3.2

Fonte: Acì - Censis Servizi, 2011
Panel soci ACI

Eppure la percentuale di coloro che sono stati sanzionati è cresciuta per il passaggio con il rosso (+8%), per il superamento dei limiti di velocità (+3%), per il mancato rispetto della precedenza (+3%) (tab. 7.2.).

Tab. 7.2. - Infrazioni sanzionate con maggiore frequenza negli ultimi 12 mesi

	% sulle infrazioni commesse	
	2010 (*)	2011 (**)
Passaggio con il rosso	44,3	52,1
Parcheggio in divieto di sosta	44,7	44,8
Sorpasso a destra	21,7	31,9
Superamento dei limiti di velocità	54,6	57,6
Mancato uso delle cinture di sicurezza	36,8	32,3
Parcheggio in doppi fila / sul marciapiede	23,3	28,4
Uso del cellulare senza vivavoce	19,4	15,4
Inversione a U	14,3	11,5
Mancato rispetto della precedenza	23,3	26,3

Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011
Panel soci ACI

Diminuisce di 4 punti percentuali il sanzionamento dell'uso del cellulare senza viva voce, infrazione cresciuta a dismisura.

E' noioso ripetersi ma i comportamenti giovanili restano i più trasgressivi come se l'attenzione alle regole possa svilupparsi solo in tarda età, quasi una sfida continua e quotidiana con la liceità. E questo avviene non solo per le trasgressioni light ma anche per quelle ad alta pericolosità, che mettono a repentaglio la propria e l'altrui vita. Malgrado la litania sia ripetuta in tutte le sedi ed in tutte le lingue del mondo, la sensazione di una sostanziale impermeabilità ai messaggi di attenzione, di sicurezza, di "guida sostenibile" per sé e per gli altri resta sempre più viva.

Le due linee educative – comunicazione ed educazione – non sono evidentemente sufficienti o efficaci per invertire questa onda lunga... lasciando solo alla repressione dell'illiceità il compito di modificare questo quadro di riferimento molto fosco.

8. LE ASSICURAZIONI

8.1. Indennizzo diretto? ... si grazie

Il servizio di indennizzo diretto (risarcimento ottenuto direttamente dalla compagnia dell'assicurato) è attivo da alcuni anni come sancito dall'art. 13 del d.p.r. 254/2006 nell'ambito della concorrenza europea ed è stato inserito nei focus da indagare nell'annuale rapporto ACI-Censis. Le statistiche di fonte Ania sottolineano il ricorso frequente a questa modalità di transazione. Nel 2010 i sinistri liquidati con il sistema CARD (Convenzione Assicuratori Risarcimento Diretto) ha riguardato l'81,5% dei sinistri e l'85,3% relativo al settore delle autovetture ad uso privato.

Anche sotto il profilo della velocità di liquidazione (sinistri che sono stati liquidati nel primo anno di osservazione), il sistema CARD sembra offrire buoni risultati. La percentuale di sinistri che è stata pagata a titolo definitivo nel primo anno di denuncia passa, complessivamente (ovvero sia CARD che NO CARD), dal 68,9% del 2009 al 70,3% del 2010 ma mentre quelli gestiti in convenzione accelerano i tempi di liquidazione passando dal 73,2% del 2009 al 74,8% del 2010, i sinistri NO CARD rallentano: erano liquidati nel primo anno il 48,4% nel 2009 e passano al 47,4% nel 2010.

Un'analisi più dettagliata dei dati (Tab. 8.1.) dimostra come la velocità di liquidazione sia inferiore per i motoveicoli rispetto alle altre tipologie di veicoli. La spiegazione risiede nel fatto che per i motoveicoli – ed i ciclomotori in particolare – è molto elevata l'incidenza di sinistri con danni alle persone che necessariamente vedono il prolungamento della definizione delle pratiche di liquidazione.

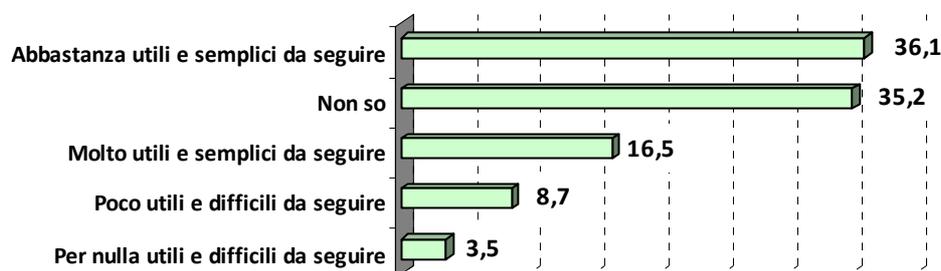
Tab. 8.1 – Velocità di liquidazione dei sinistri – Confronto 2009-2010

	Anno 2010			Anno 2009		
	% Sinistri gestiti	% Sinistri CARD	% Sinistri NO CARD	% Sinistri gestiti	% Sinistri CARD	% Sinistri NO CARD
Autovetture ad uso privato	71,6	76,3	41,6	70,1	74,6	41,9
Motoveicoli	55,0	57,3	45,4	54,5	56,1	47,8
<i>di cui Motocicli</i>	52,7	56,9	30,0	52,1	56,2	29,7
<i>di cui Ciclomotori</i>	62,4	59,2	64,4	61,8	55,6	65,2
Autocarri	69,3	74,7	57,2	67,9	73,0	57,3
<i>di cui inf. 35 Q.li</i>	70,4	76,2	53,2	68,8	74,5	53,3
<i>di cui sup. 35 Q.li</i>	65,9	67,5	63,5	65,1	66,1	63,5
Altri settori	71,2	73,3	65,4	72,3	74,3	67,1
Totale settori	70,3	74,8	47,4	68,9	73,2	48,4

Fonte: Ania, 2011

Sebbene il confronto con i precedenti esercizi sia di difficile realizzazione a causa delle diverse procedure di conteggio applicate per il triennio 2007-2009, si può affermare che la convenzione stia contribuendo alla semplificazione della liquidazione dei sinistri con buona soddisfazione degli automobilisti che vi hanno fatto ricorso, come testimoniato dal riscontro ottenuto dal campione di patentati intervistato. Aggregando le risposte di chi dichiara le **procedure** molto o abbastanza utili e semplici da seguire si ottiene una percentuale del 52,6% dei casi a cui si contrappone una quota minoritaria di insoddisfatti (12,2%). Da segnalare che oltre un terzo degli intervistati non sa dare una risposta non essendo, con molta probabilità, incorso in sinistri (graf. 8.1).

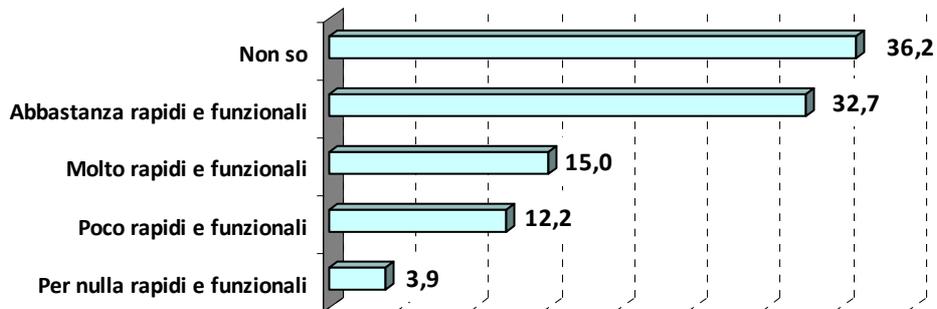
Graf.8.1 - Giudizio sul servizio di indennizzo diretto in termini di procedure - 2011



Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

Anche sui tempi dell'indennizzo le risposte appaiono più che sufficienti: il 47,7% li giudica molto o abbastanza rapidi e funzionali a fronte di un 16,1% di scontenti. In questo caso la quota di chi non fornisce una risposta è del 36,2% (graf. 8.2).

Graf. 8.2 Giudizio sul servizio di indennizzo diretto in termini di tempi - 2011



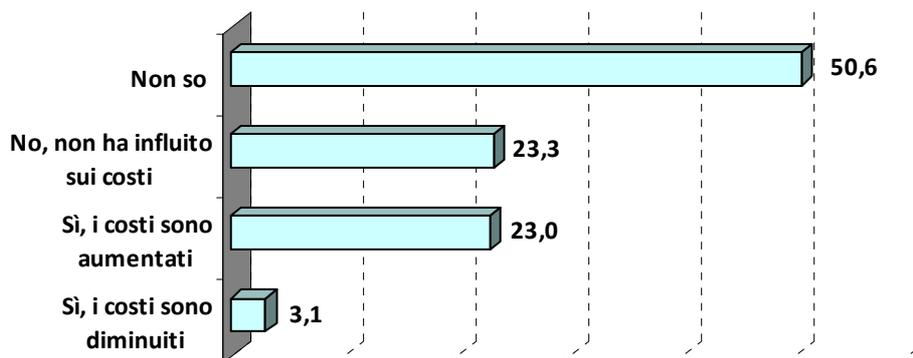
Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

Ritornando alle statistiche dell'Ania va sottolineato che il sistema CARD è nettamente maggioritario per numero di sinistri ma non altrettanto per gli oneri complessivi dei risarcimenti che si attestano su una quota prossima al 50%. La spiegazione va ricercata nel fatto che sinistri con conseguenze più gravi per persone o cose continuano ad essere oggetto di liquidazione al di fuori del sistema CARD.

Se la percezione degli intervistati su procedure e tempi d'indennizzo attraverso il sistema CARD si può considerare sostanzialmente positivo non è così quando si parla di incidenza sui costi.

Sebbene anche in questo caso risulti particolarmente alta la quota di chi non sappia rispondere al quesito sull'incidenza dei costi della R.C. auto del sistema CARD, quasi un intervistato su quattro percepisce un incremento del premio assicurativo mentre una quota analoga dichiara che non ci sia stata alcuna influenza sui costi (graf. 8.3).

Graf.8.3 - Incidenza del servizio di indennizzo diretto sui costi - 2011



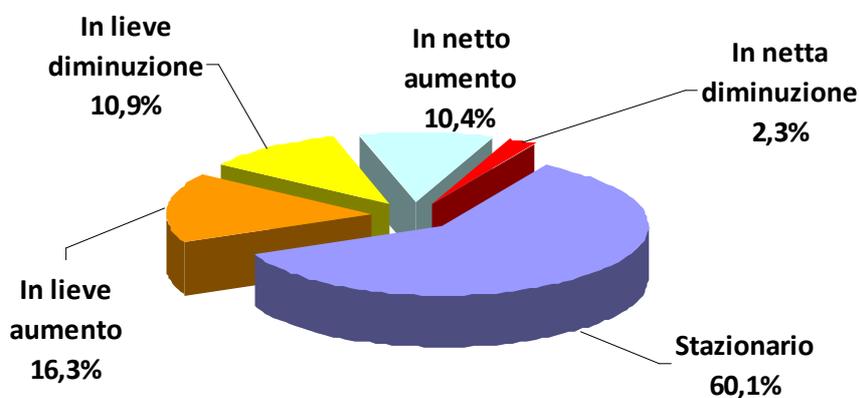
Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

8.2. Le frodi assicurative

Si è spesso dibattuto che i costi assicurativi nel nostro Paese siano connessi alle pratiche illegali dei falsi incidenti che frodando le assicurazioni incidono sui costi delle compagnie assicurative.

La percezione degli italiani sul trend di questo fenomeno disegna un quadro di sostanziale stabilità: circa il 60% degli intervistati dichiara stazionaria la pratica delle frodi alle assicurazioni. Il restante 40% propende per un incremento delle truffe nel 27% dei casi e solo 13 su 100 percepiscono un'ottimistica diminuzione di tale prassi (graf. 8.4).

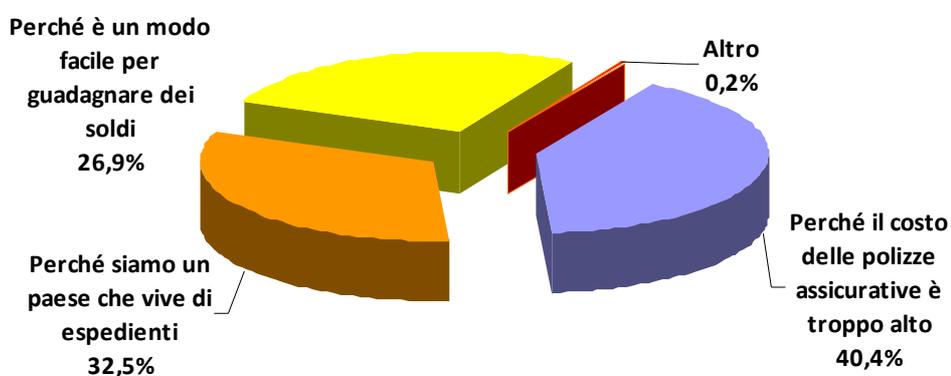
Graf.8.4 - Percezione dell'andamento delle frodi assicurative



Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

Tra chi afferma un aumento delle pratiche illegali contro le assicurazioni oltre il 40% (ma è il 51% nel Nord Ovest) imputa il fenomeno al costo eccessivo delle polizze che *stimola* tentativi poco leciti di recupero dei soldi spesi. Per 3 intervistati su 10 si tratta invece di un tipico ed antropologico vizio di un Paese che “vive di espedienti” (graf. 8.5.).

Graf.8.5 - Le frodi assicurative aumentano perché...



Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

9. TECNOLOGIE A SERVIZIO DELLA SICUREZZA O DELLE ENTRATE?

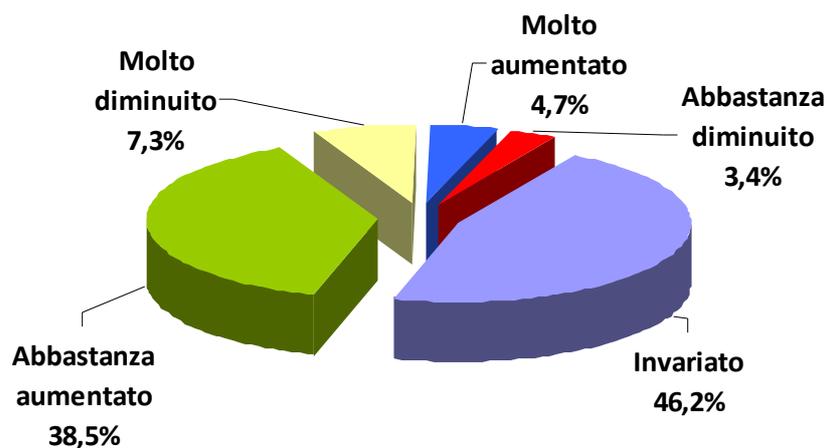
Negli ultimi anni si sono moltiplicati i sistemi di controllo telematici sui comportamenti alla guida: si pensi agli strumenti posti in essere per il controllo della velocità su strade ed autostrade – autovelox, tutor, laser, ecc.) ma anche alle telecamere sui varchi o sui semafori.

E' difficile avere un quadro completo di quanti siano tutti i dispositivi messi in atto dalle forze dell'ordine e dalle amministrazioni nazionali e locali per eseguire il monitoraggio relativamente agli eccessi di velocità ed agli altri comportamenti scorretti sanzionabili.

I dati forniti dalla Società Autostrade riferiscono di circa 2.500 chilometri di tratte autostradali coperta dal sistema Tutor. Più complesso stabilire quanti dispositivi di autovelox, fissi ma soprattutto mobili, siano annualmente attivi sulle strade extraurbane, quanto siano aumentati i varchi sottoposti a sorveglianza delle zone ZTL o quante telecamere siano state installate negli ultimi anni sui semafori.

La percezione dei patentati intervistati sui controlli negli ultimi due anni è rappresentata dal grafico 9.1.

Graf.9.1 Percezione dell'andamento controlli telematici sulle strade



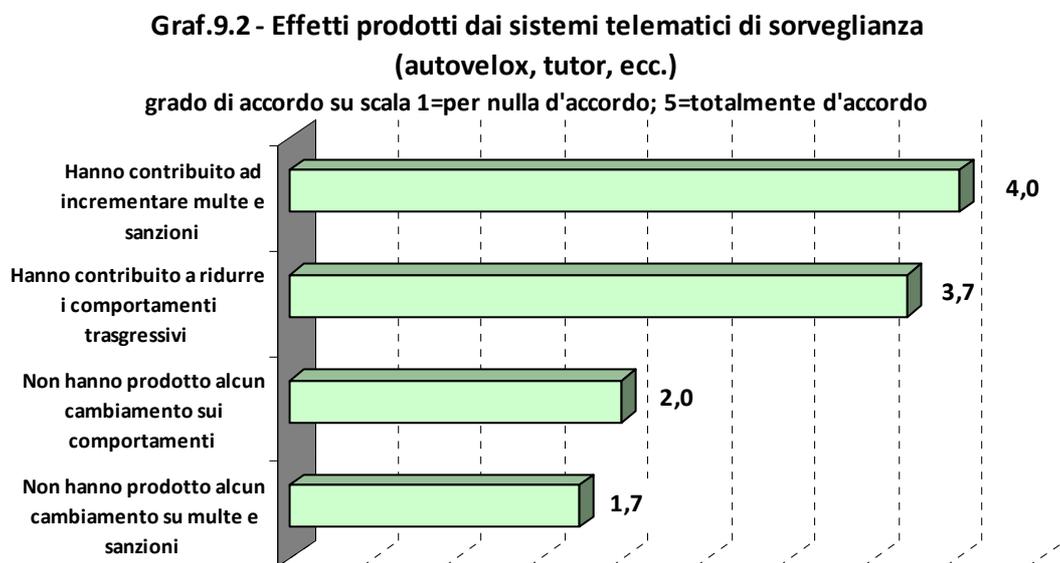
Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

Il 46,2% degli intervistati ritiene invariati il numero di controlli mentre per il 43,2% l'attività di monitoraggio è aumentata in modo più o meno significativo.

Prevale dunque il senso di una maggiore attenzione dei comportamenti degli automobilisti da parte degli organi preposti alla funzione di controllo ma con quali effetti?

In questo caso il sentimento predominante tra gli intervistati è quello che vede la maggior pressione delle autorità come uno strumento di accelerazione delle sanzioni e, soprattutto, una modalità di finanziamento delle casse degli Enti Pubblici (dai comuni alle province e all'amministrazione centrale dello Stato) attraverso la somministrazione delle multe inflitte agli automobilisti.

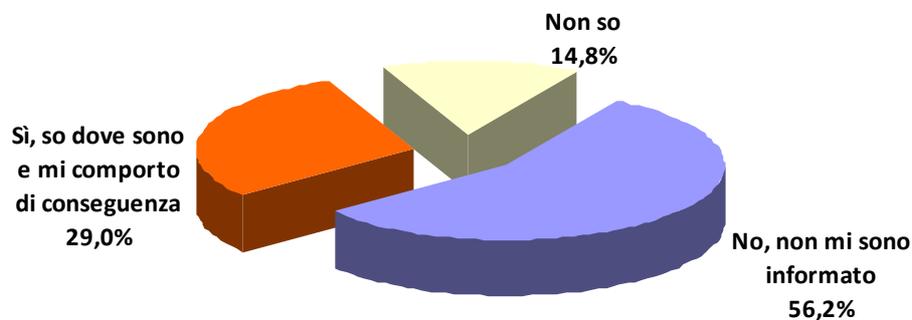
Un effetto non secondario prodotto dall'incremento dei controlli (3,7 di punteggio medio su scala 1-5) è stato, sempre nel giudizio degli intervistati, la diminuzione di comportamenti trasgressivi, il ricorso ad una maggior prudenza per non incorrere nella perdita dei punti patente e pagare elevate somme in contravvenzioni (graf. 9.2).



Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

L'atteggiamento del campione intervistato nei confronti dei sistemi di controllo telematici rileva una maggioranza di indifferenti (56,2%) a fronte di un terzo che dichiara di aver trovato contromisure (è possibile dotarsi di strumenti antagonisti quali navigatori satellitari, applicazioni su smart phone ma anche navigare sui siti internet della società autostrade per conoscere l'ubicazione degli autovelox o delle tratte sottoposte a tutoraggio o ancora informarsi con il passaparola o, infine, acquisire una conoscenza per esperienza e consuetudine delle strade percorse...) e comportarsi in modo consequenziale. (graf. 9.3.)

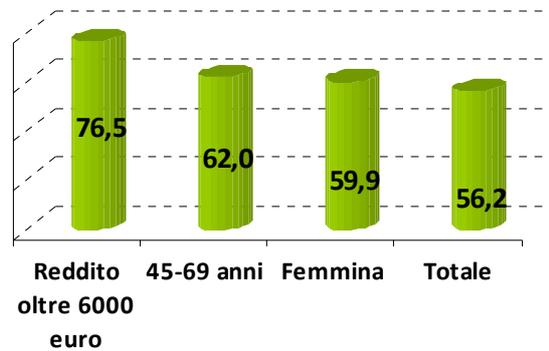
Graf.9.3 - Atteggiamento nei confronti dei sistemi di controllo telematici (autovelox, tutor, ecc.)



Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

L'incrocio dei dati con alcune variabili socio-demografiche spiega di più delle semplici medie nazionali: si dimostrano maggiormente indifferenti (dichiarano di non informarsi) sulla dislocazione dei sistemi telematici di controllo le donne, gli appartenenti alla fascia d'età tra i 45 e i 69 anni e soprattutto i percettori di redditi elevati; come dire: le multe e le sanzioni non sembrano preoccupare chi può permettersi di pagare per trasgredire (graf. 9.4).

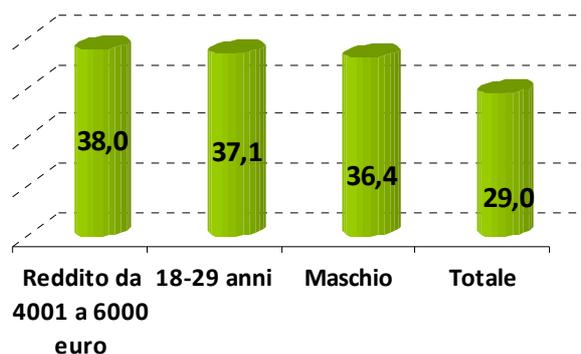
Graf.9.4 - Dichiarano di non informarsi sull'ubicazione degli autovelox... (categorie sopra la media)



Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

Il profilo di chi si premunisce informandosi vede soprattutto i soggetti con reddito medio-alto (abbienti ma attenti al risparmio o alle regole?), i giovani (qui incide l'alfabetizzazione digitale all'utilizzo dei sistemi di "difesa") e gli uomini che sembrano mostrare più attenzione delle donne nell'evitare le trappole telematiche (graf. 9.5.)

Graf.9.5 - Dichiarano di informarsi sull'ubicazione degli autovelox e comportarsi di conseguenza (categorie sopra la media)



Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

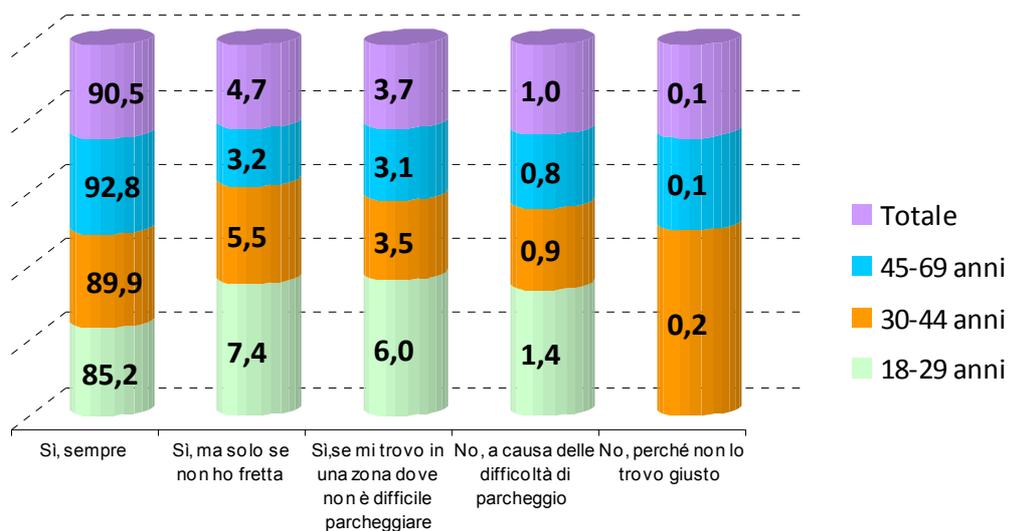
10. DISABILITA': RISPETTO...MA CON UN PIZZICO DI CINISMO

La situazione generale della mobilità delle persone con disabilità motoria in Italia permane in un quadro, se non critico, fatto di poche luci e molte ombre.

Anche l'indagine a campione sui patentati italiani pone in evidenza un deficit culturale – e di sensibilità – verso le problematiche di mobilità che riguardano le persone con disabilità motoria.

Il rispetto per i parcheggi dedicati ai portatori di handicap è dichiarato, senza subordinazioni da altri fattori, *solo* dal 90,5% degli intervistati, una percentuale che inquieta se letta come un obbligo morale, prima ancora che normativo che dovrebbe raccogliere un consenso totale della popolazione. Preoccupa soprattutto la risposta delle generazioni più giovani che in 13 casi su 100 dichiarano di condizionare la scelta ad altri fattori quali la fretta o la mancanza di parcheggi alternativi (graf. 10.1).

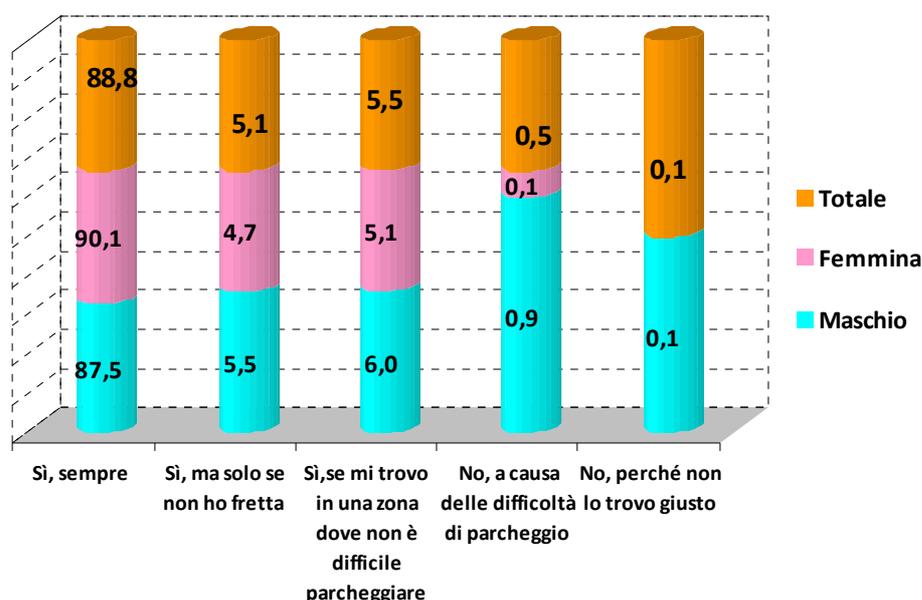
Graf.10.1 - Rispetto parcheggi disabili secondo l'età



Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

Ancora peggio va per il rispetto degli spazi in corrispondenza di scivoli, rampe e corridoi dedicati agli spostamenti di chi è costretto su una carrozzina. In questo caso la percentuale complessiva di chi dichiara di attenersi, “senza se e senza ma”, all’osservanza degli spazi dedicati ai disabili scende all’88,5% con ben 16 appartenenti alla fascia d’età tra 18 e 29 anni che derogano a tale obbligo se *costretti* dalla fretta o se non trovano altri spazi liberi per parcheggiare l’auto (graf. 10.2).

Graf.10.2 - Rispetto scivoli e rampe per disabili secondo il genere

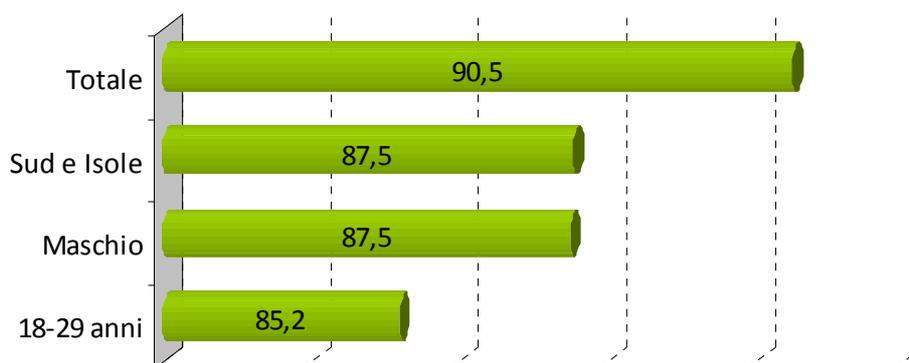


Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

Una rappresentazione sinottica del malcostume italiano è rappresentato dai Graffi. 10.3 e 10.4 in cui si sottolineano le categorie più *scorrette* (sotto la media) in relazione ai due comportamenti indagati.

Le condotte con minor senso civico si denotano tra i giovani (18-29 anni), tra i maschi e i residenti nell’Italia meridionale ed insulare. E’ questo il profilo di chi trasgredisce con più leggerezza all’obbligo di lasciare libero il posto auto dedicato ai portatori di handicap.

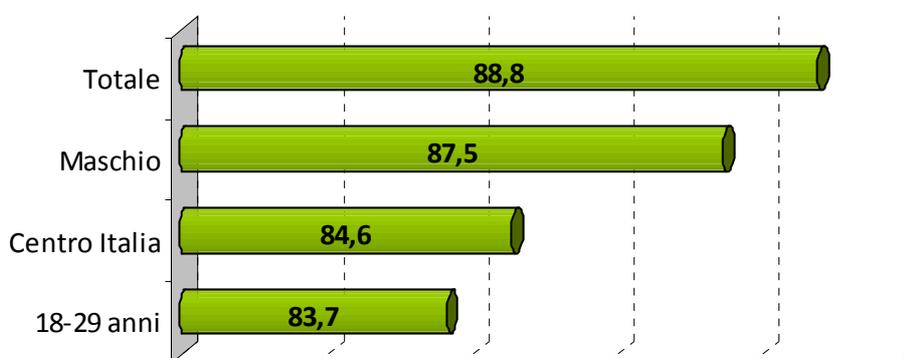
Graf.10.3 - Profilo dei trasgressori di aree di sosta per disabili



Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

Chi invece subordina l'osservanza delle regole e del senso civico per quel che riguarda gli scivoli ed i corridoi è prevalentemente maschio e giovane, come nel caso precedente, ma appartenente alla circoscrizione dell'Italia centrale.

Graf.10.4 - Profilo dei trasgressori di aree di sosta corrispondenti a scivoli e rampe per disabili



Fonte: Aci - Censis Servizi, 2011

A supporto dei dati statistici ci sono le testimonianze dedotte dal focus group realizzato sul tema "Mobilità e Disabilità" da cui si evince:

- un generale deficit culturale (e di conseguenza organizzativo) del nostro Paese rispetto ad altre esperienze europee e internazionali;
- una mancanza di sensibilità e di senso civico dei cittadini;

- una realtà del servizio pubblico con buone prassi in alcuni settori (FS e aeroporti sebbene si registrino differenze di comportamenti tra le compagnie aeree) e ritardi ingiustificabili sulle reti di trasporto locale. A Roma, ad esempio, la situazione denunciata dal colloquio di gruppo, evidenzia gravi carenze su autobus e tram (mancanza o malfunzionamento delle pedane, totale inadeguatezza e formazione del personale di bordo), una buona risposta del servizio privato (taxi) e un'ottima organizzazione del servizio Trambus.

Tra le principali iniziative da prendere per liberare i portatori di handicap motorio dalla schiavitù di una mobilità subordinata c'è sicuramente il rafforzamento del servizio pubblico mentre poco significative sono ritenute eventuali azioni di sensibilizzazione civica attraverso specifiche campagne di comunicazione.

NOTA METODOLOGICA

Analisi quantitativa

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

	* CAMPIONE NAZIONALE	** CAMPIONE SOCI ACI
Sesso		
Maschio	50.1	81.6
Femmina	49.9	18.4
Totale	100,0	100,0

Età (in anni compiuti)		
18-44	52.2	39.1
45 anni e oltre	47.8	60.9
Totale	100,0	100,0

Condizione professionale		
Dirigente	2.5	2.1
Libero professionista/imprenditore	10.3	9.8
Impiegato/insegnante/tecnico	30.1	40.9
Militare	1.3	0.9
Commerciante/artigiano	9.1	6.7
Operaio	11.1	9.4
Studente	9.7	1.0
Casalinga/pensionato	22.8	27.9
Disoccupato	3.1	1.3
Totale	100,0	100,0

(*) 3.992 interviste telefoniche metodo CATI – rilevazione effettuata dal 10 giugno al 18 luglio 2011

(**) 1984 interviste telefoniche metodo CATI – rilevazione effettuata dal 26 aprile al 7 giugno 2011

Gruppo di lavoro coordinato da Roberto Ciampicagli, composto da: Francesco Russo, Simona Maresca, Gabriella Galanti, Raffaele Cassa, Elio Marchetti.