

# INDICE

## • Verso il numero chiuso

- Introduzione pag. 2

## 1. Gli italiani e la mobilità su quattro ruote

- 1.1 Il mercato pag. 5
- 1.2 Nuovi canali di vendita e fidelizzazione delle polizze assicurative pag.
- 1.3 Il popolo degli automobilisti pag.
- 1.4 Nuove sensibilità: l'ambiente pag.
- 1.5 Dall'euro al terrorismo: l'impatto sulla mobilità

## 2. L'Osservatorio ACI

- 2.1 Il traffico e l'uso dell'auto
- 2.2 I costi di gestione e manutenzione dell'auto
- 2.3 La liberalizzazione della RC auto
- 2.4 Incidentalità e trasgressione
- 2.5 I carburanti
- 2.6 Le autostrade

- Nota metodologica
- Tabelle



**Direzione:**  
Roberto Ciampicacigli

**Coordinamento:**  
Giovanna D'Alessandro

**Gruppo di lavoro composto da:**  
Raffaele Cassa  
Roberto Ciampicacigli  
Giovanna D'Alessandro  
Linda Manzone  
Francesco Russo

Elaborazioni statistiche:  
Soc. Codres

## • Verso il numero chiuso

In Italia, secondo i dati ACI, nell'intervallo compreso tra il 1996 e il 2001 sono state immesse sul mercato 13.898.393 nuove vetture, mentre ne sono state rottamate 8.438.944. In sei anni, il saldo attivo è di ben 4.359.999 di ulteriori veicoli circolanti (Graf.1).

Considerando che una vettura ha una lunghezza media di 3.5 metri, l'incremento di vetture può essere quantificato in circa 15.000 km.

Considerando che la rete autostradale italiana ha una lunghezza di 4.000 km, si può affermare che il saldo attivo dei veicoli immessi sul mercato negli ultimi cinque anni copre all'incirca la rete autostradale, procedendo da Sud verso Nord e viceversa. Il saldo tra prime iscrizioni e radiazioni rappresenta, dunque, una striscia di lamiera, costituita da circa quattro auto affiancate, che attraversa l'intera penisola da Nord a Sud.

E' evidente che la proliferazione del parco veicoli non potrà svilupparsi all'infinito. Così come si sta affermando il numero chiuso per le università o per l'ingresso nelle città d'arte, anche per le auto circolanti risultano impellenti politiche che limitino la proliferazione incontrollata delle vetture.

Pertanto la battuta di arresto del mercato dell'auto, non può che definirsi fisiologica. Anzi è verosimile che prosegua fino a quando il saldo tra auto rottamate e nuove vetture circolante non arrivi al pareggio. Considerando che la popolazione dai 18 ai 75-80 anni, anzianità oltre la quale è verosimile ipotizzare che la guida non sia più praticata, si aggira intorno ai 45.000.000 milioni, il rapporto abitanti/auto circolanti (30.000.000 di veicoli) è pari all'incirca a circa due vetture ogni tre abitanti e, tale rapporto, risulta ancora più basso per la presenza di non patentati o di ex-automobilisti. Pertanto, si può affermare che siamo prossimi al rapporto di una vettura per ogni automobilista. Il mercato, dunque, è più che saturo. Ciò spiega perché la propensione all'acquisto di una nuova vettura o alla sostituzione di quella attualmente posseduta, sebbene in misura contenuta, registra un decremento dal 16.4% del 1998 al 15.1% di questa indagine.

Del resto, il limite fisiologico insito nella crescita del parco veicoli circolante inizia a diventare soggettività condivisa. Infatti, sei automobilisti su dieci sono convinti che il numero delle auto vada ridotto. Ciò nonostante il ricorso all'auto continua a risultare massiccio. Infatti, aumentano coloro che usano l'auto di più rispetto al passato (27.9%; +8.0% rispetto allo scorso anno) mentre diminuiscono coloro che la utilizzano di meno, passando dal 32.9% del 2001 al 29.6% di questa indagine.

A fronte di un traffico sempre più pervasivo, cresce la capacità adattiva degli italiani. Si riduce, infatti, la percentuale di intervistati che, imbottigliati in code, avvertono una sensazione di disagio, ma di contro aumenta anche l'insofferenza per la ricerca di parcheggio, per la rimozione dell'auto, per il pagamento dei pedaggi, del bollo, ecc. Si può dunque affermare che all'innalzarsi della soglia dello stress per traffico, si riduce la tolleranza verso tutti gli adempimenti e le situazioni connessi all'uso dell'auto.

Un automobilista, dunque, in equilibrio instabile tra self control e aggressività. Alla guida del veicolo, secondo il 56.7% degli intervistati, gli italiani sono diventati più aggressivi, rispetto a 2-3 anni fa. Anche in caso di incidenti, si evidenzia, secondo il 50.9% degli italiani, un aumento dell'aggressività.

Inoltre, questa indagine registra il consolidarsi di una nuova attenzione all'ambiente e al suo rispetto. Le auto sono percepite come il primario fattore d'inquinamento (42.4%), seguite immediatamente dagli scarichi industriali (39.0%). Rispetto al tema ambiente si sottolinea l'attesa di un ruolo più attivo da parte delle municipalità e dei gestori dei servizi di pubblica utilità. A questi ultimi è chiesto di farsi carico dei problemi quotidiani delle persone e rendersi responsabili di elevare la loro qualità della vita. Per gli intervistati, infatti, tra gli interventi di emergenza ritenuti più utili ad disincentivare il ricorso all'auto privata troviamo l'introduzione della gratuità del trasporto pubblico. Anche tra gli interventi strutturali, ovvero a medio-lungo termine, si evidenzia una forte attenzione al trasporto pubblico. In particolare, al primo posto è segnalato un incremento dei mezzi pubblici in ambito urbano (valore medio 4.2; scala da 1 a 5) e al secondo, a pari punteggio, un aumento dei mezzi pubblici per i pendolari (valore medio 4.1; scala da 1 a 5) e la gratuità del trasporto pubblico.

Questo rapporto evidenzia, anche, come la fedeltà al luogo d'acquisto (distributore di carburante o compagnia assicurativa) e al suo concept sta oggi affiancando quella tradizionalmente conquistata dalla marca. Probabilmente nell'affollamento delle offerte e dei messaggi l'automobilista guarda al punto vendita come ad un potenziale faro che lo possa comprendere e accompagnare nella scelta di acquisto. In tale contesto il luogo fisico dell'acquisto assume quindi una funzione di filtro rispetto al caos creato dalla massa dell'offerta.

Infine, nell'ambito dei nuovi concept emergenti va sottolineato l'attenzione all'uso, anziché al possesso di un bene. Infatti, a parità di costo, il 57.8% degli automobilisti preferirebbe il noleggio all'acquisto di una vettura.

Riflettendo sui risultati di questa indagine è da considerare anche come varino i costi giornalieri dell'auto su base annua (€10,25) o per giorni di effettivo uso (€ 13,81). Si tratta di uno scarto sufficientemente significativo da sollecitare politiche di prodotto e servizi che tengano conto della nuova propensione all'uso e della crescente rivalutazione di tutto ciò che non si compra bensì si utilizza.

## 1. Gli italiani e la mobilità su quattro ruote

In questa prima parte del rapporto sono analizzate alcune tematiche di forte attualità che da una parte, confermano una realtà già nota dalle statistiche ufficiali, dall'altra registrano nuovi stili di pensiero che caratterizzano il futuro ormai presente.

### 1.1 Il Mercato

Il 22.9% degli italiani possiede ancora un'auto a benzina super (**tab.1.1.1**), quindi una vettura da sostituire in vista dell'obiettivo della completa catalizzazione del parco veicoli circolante.

Le preoccupazioni per il ritiro dalla distribuzione della benzina super sembrano essersi ormai diradate. La maggior parte degli italiani ancora in possesso di auto a benzina rossa è semplicemente passata alla benzina verde, senza alcun intervento sul motore, né ricorrendo ad additivi (77.1%; **tab.1.1.2**). Il dato è di particolare interesse perché nelle numerose e insistenti campagne informative si è orientato l'automobilista verso interventi sul motore o all'uso di additivi. Questo dato evidenzia dunque una buona autonomia dell'italiano rispetto alla pressione informativa esercitata dai media. La propensione a comprare nuove vetture risulta piuttosto stabile nel tempo. I non intenzionati all'acquisto di una vettura passano dall'83.6% del 1998 all'84.9% di questa indagine. Il mercato dell'auto appare, dunque, maturo e forse addirittura saturo (**tab.1.1.3**).

Del resto anche dai dati Anfia nell'ultimo anno, si registra un calo delle vendite di ben il 18.4% e del 13.0% nel primo bimestre 2002. Tale contrazione del resto colpisce tutti i principali mercati. Nell'ultimo anno si passa da una contrazione dell'8.7% del Giappone, al 5.6% della Francia, al 5.1% degli Stati Uniti.

Soprattutto in Italia si tratta però di un crollo delle vendite "fisiologico"; la diretta conseguenza degli ultimi 5 anni di immatricolazioni ai massimi livelli, che hanno prodotto un saldo attivo di ben 4.359.999 di ulteriori veicoli circolanti.

Evidentemente la frenata avrebbe potuto essere meno brusca, per effetto dell'esistenza di un consistente parco circolante non catalizzato da sostituire. Pertanto, è verosimile ipotizzare che la contrazione del mercato abbia un carattere meno strutturale nel tempo, sebbene sia da interpretarsi come una inevitabile inversione di tendenza.

Dai risultati di questa indagine, gli automobilisti continueranno a privilegiare le vetture a benzina (**tab.1.1.4**).

L'usato, invece, tende a contrarsi (**tab.1.1.5**). Lo scorso anno erano propensi all'acquisto di una vettura usata il 23.9% degli intervistati, quest'anno solo il 20.9%. Versosimilmente, l'acquisto dell'usato risulta frenato anche per effetto dell'imposta erariale di trascrizione (Ipt), oggettivamente onerosa.

La cilindrata premiata sarà quella intermedia (**tab.1.1.6**).

La vettura che più si conforma alle esigenze degli intervistati è la berlina (43.5%) seguita dalla citycar (19.4%; **tab.1.1.7**).

## 1.2 Nuovi canali di vendita e fidelizzazione delle polizze assicurative

Questa indagine conferma l'importanza delle relazioni nella scelta di acquisto di un servizio. Infatti, ancora pochissimi risultano gli automobilisti che acquistano polizze o richiedono preventivi a compagnie assicurative con vendita telefonica o attraverso internet. Dai dati è indubbio che continua ad essere preferito il contatto diretto con l'assicuratore. Sono appena il 7.0% degli intervistati ad aver richiesto preventivi assicurativi telefonici (**tab.1.2.1**) e il 4.3% via internet (**tab.1.2.2**). Ancora più residuale è la quota di automobilisti che ha stipulato contratti con assicurazioni attraverso vendita telefonica (2.9%; **tab.1.2.3**) e internet (1.3% **tab.1.2.4**).

In occasione della prossima scadenza della RC non sembrano emergere comportamenti particolarmente esplorativi. Rinnoveranno la fiducia all'attuale assicuratore il 79.8% degli intervistati. Il 20.2% di infedeli rincorrerà il prezzo più vantaggioso o quanto meno verificherà ulteriori alternative prima del rinnovo (**tab.1.2.5**).

La fiducia all'attuale compagnia assicurativa si è consolidata sull'esperienza del passato, almeno nel 44.9% dei casi. Anche il "marchio" ha la sua rilevanza, trainando ben il 22.6% della fidelizzazione (**tab.1.2.6**).

Se per il futuro le scelte appaiono sostanzialmente fedeli è da sottolineare che, con l'introduzione della liberalizzazione delle tariffe assicurative, si è avuto un calo della fidelizzazione. La quota di automobilisti che ha confermato la fiducia senza verificare ulteriori offerte passa infatti dal 67.4% del 1995 al 50.8% nel 2002 (**tab.1.2.7**).

### 1.3 Il popolo degli automobilisti

Da un lato l'automobilista sembra non lasciarsi influenzare dallo stress del traffico, dall'altro evidenzia un meccanismo di spostamento del disagio. Alla guida del veicolo, secondo il 56.7% degli intervistati, gli automobilisti sono diventati più aggressivi, rispetto a 2-3 anni fa (**tab.1.3.1**). Anche in caso di incidenti, si evidenzia, secondo il 50.9% degli italiani, un aumento dell'aggressività (**tab.1.3.2**).

Tale percezione spiega la scarsa propensione degli italiani a chiedere aiuto ad altri automobilisti. Infatti, negli ultimi sei mesi solo il 5.5% degli intervistati ha "trovato" il coraggio di chiedere aiuto (**tab.1.3.3**).

Si chiede raramente aiuto, ma frequentemente lo si offre, probabilmente perché l'offerta non comporta il rischio di rifiuto. Ciò spiega perché hanno prestato soccorso ad un automobilista in difficoltà l'11.9% degli intervistati, il doppio di coloro che lo hanno richiesto (**tab.1.3.4**).

L'88.1% degli intervistati che non ha prestato soccorso, nella quasi totalità dei casi (90.2%) non lo ha fatto perché non ha ricevuto richieste d'aiuto (**tab.1.3.5**). Solo un automobilista su 10 si è effettivamente sottratto al soccorso. La motivazione alla base del rifiuto risiede soprattutto nel timore di non essere utile, poiché poco pratico di piccole riparazioni. Il rifiuto per diffidenza (verso un automobilista "estraneo") accomuna solo il 3.1 degli intervistati.

Nonostante l'aggressività latente, nel complesso l'indagine evidenzia un apprezzabile livello di collaborazione tra gli automobilisti. Il 43.7% degli intervistati ha sperimentato un "alto" e il 41.4% un "intermedio" livello di collaborazione (**tab.1.3.6**).

## 1.4 Nuove sensibilità: l'ambiente

Le auto sono percepite come il primario fattore d'inquinamento (42.4%), seguite immediatamente dagli scarichi industriali (39.0%).

Rispetto alle politiche ambientali, tra gli interventi di emergenza ritenuti più utili ad disincentivare il ricorso all'auto privata troviamo l'introduzione della gratuità del trasporto pubblico (4.0), seguita da una domanda di incremento delle isole pedonali (3.6; **tab.1.4.1**).

Anche tra gli interventi strutturali, ovvero a medio-lungo termine, si denota una forte attenzione al trasporto pubblico. In particolare, al primo posto è segnalato un incremento dei mezzi pubblici in ambito urbano (4.2) e al secondo, a pari punteggio, un aumento dei mezzi pubblici per i pendolari (4.1) e la gratuità del trasporto pubblico (**tab.1.4.2**).

Secondo gli italiani la leva che favorirebbe la rinuncia all'auto privata non è di tipo economico (come ad esempio l'aumento del costo del parcheggio), bensì legata al comfort e alla gratuità del servizio pubblico.

Per gli italiani, gli incentivi alla rottamazione continuano ad essere considerati un rimedio efficace a ridurre l'impatto ambientale del parco veicoli circolante. L'obiettivo di ringiovanire le auto circolanti attraverso incentivi alla rottamazione è considerata una strategia "molto" e "abbastanza" efficace dall'81.9% degli intervistati (**tab.1.4.3**).

Ampio consenso riscuote anche l'ipotesi di prevedere incentivi alla rottamazione in ragione del livello di "ecocompatibilità" della vettura da acquistare (**tab.1.4.4**). Tale ipotesi risulta condivisa "molto" e "abbastanza" dall'88.2% degli intervistati.

Sei automobilisti su dieci, inoltre, ritengono opportuno ridurre il parco veicoli circolante, anche se ben il 35.5% pensa che vada mantenuto costante. Infine, una quota, sebbene esigua (3.7%), getta il cuore oltre l'ostacolo e addirittura ritiene che vada aumentato (**tab.1.4.5**).

Anche se il confronto risulta solo indicativo, giacché l'opinione sull'ampiezza del parco veicoli circolante quest'anno è stata richiesta ad un panel nazionale, mentre nel 1999 ai soli lettori della rivista ACI, è possibile evidenziare come, rispetto a tre anni fa, sia incrementata la quota di automobilisti convinti della necessità di ridurre il numero di auto circolanti.

Da un lato, la crescita della consapevolezza della eccessiva ampiezza del parco veicoli circolanti, dall'altro l'elevata propensione a noleggiare una vettura (57.8%; **Tab.1.4.6**), a parità di costi rispetto al possesso, possono entrambe rappresentare delle leve di progettazione di nuove politiche di servizi per la mobilità.

## 1.5 Dall'euro al terrorismo: l'impatto sulla mobilità

L'osservatorio auto, come di prassi, ha esplorato anche le tematiche di maggiore attualità. In particolare, è stato analizzato l'impatto dell'introduzione dell'euro e del rischio del terrorismo sulla mobilità privata.

La maggior parte degli italiani appare piuttosto insensibile al rischio di eventi terroristici. Dopo l'attentato alle due torri dello scorso 11 settembre 2001, solo il 13.4% ha modificato le proprie abitudini di viaggio, ricorrendo all'auto per spostamenti in passato effettuati in aereo o in treno (**tab.1.5.1**).

Anche nei contesti metropolitani, la paura di attentati interessa soltanto il 13.3% della popolazione. Ben l'86.7% degli intervistati, dopo l'11 settembre ha continuato ad utilizzare la metropolitana con la stessa frequenza del passato (**tab.1.5.2**).

Dai dati emerge che il rischio di terrorismo non sembra aver influito in modo decisivo sulle modalità di trasferimento, sia in ambito urbano che extra-urbano. La quasi totalità degli italiani ha continuato a vivere e spostarsi come ha sempre fatto (**tab.1.5.3**).

L'avvento dell'euro, anticipato dai media come epocale, in effetti è stato assimilato dagli italiani senza grandi traumi. Nel pagamento del carburante, la nuova moneta sembrerebbe aver incentivato il pagamento in contanti. Evidentemente, la novità ha sollecitato un bisogno di controllo che si è espresso attraverso il touch (**tab.1.5.4**).

Comunque, sebbene la novità sia stata largamente accettata, l'euro è innegabile che ha indotto uno stato di incertezza rispetto ai costi della mobilità. Un italiano su tre, infatti, non sa se nei Paesi che adottano l'euro i costi delle vetture risultano i medesimi e anzi, il 34.3% ritiene che siano diversi (**tab.1.5.5**).

## 2. L'Osservatorio ACI

Questa seconda parte del rapporto è dedicata all'analisi diacronica dei comportamenti e al consumo di mobilità degli automobilisti italiani. Questo osservatorio, infatti, grazie alla propria longevità, è in grado di fotografare i trend che caratterizzano il sistema delle quattro ruote negli ultimi 12 anni. Esso, pertanto, rappresenta un potente strumento investigativo in grado di fornire indicazioni stratificate sulle direzioni di un presente avanzato, sempre più difficile da cogliere, e di un futuro prossimo, sempre più difficile da prevedere.

### 2.1 Il traffico e l'uso dell'auto

Il ricorso all'auto continua a configurarsi come una scelta obbligata, che ha un peso non indifferente sulla qualità della vita. Nell'ultima settimana, precedente la rilevazione, il 43.8% degli intervistati è stato costretto a modificare la propria agenda quotidiana almeno una volta. La quota di automobilisti ostaggi del traffico rimane piuttosto costante dal 1998 ad oggi, nonostante la congestione della mobilità urbana sia progressivamente aumentata tanto da divenire una priorità per numerose municipalità (**tab.2.1.1**).

Gli ostaggi del traffico sono soprattutto gli automobilisti dai 30 ai 45 anni e quelli dai 45 ai 60 anni. Sono dunque le fasce di età più produttive quelle che risultano maggiormente colpite dal traffico (**tab.2.1.2**).

Il Nord è l'area del Paese dove il traffico invade e modifica in modo più frequente il quotidiano, il Sud, invece, quella dove la congestione urbana penalizza meno l'organizzazione della giornata (**tab.2.1.3**).

Ciò nonostante, tra le città italiane di grandi dimensioni, Napoli (67.8%) e Bari (54.3%) sono quelle che costringono più frequentemente a modificare la propria agenda (**tab. 2.1.4**).

Approfondendo le tipologie di trasferimento, si evince che l'auto continua ad essere usata soprattutto per lavoro e studio. Per tale tipologia di trasferimento si registra, rispetto allo scorso anno, un incremento del 1.5% (**tab.2.1.5**). In aumento anche l'uso dell'auto per il tempo libero (+2.2%), mentre rispetto al passato, diminuisce il ricorso all'auto per gli impegni familiari e per le vacanze.

Completivamente la frequenza d'uso dell'auto, rispetto allo scorso anno, è rimasta costante per il 42.5% degli intervistati (**tab.2.1.6**). Aumentano coloro che la usano di più (27.9%; +8.0% rispetto allo scorso anno) mentre diminuiscono coloro che la utilizzano di meno, passando dal 32.9% del 2001 al 29.6% di questa indagine. E' comunque da sottolineare che, in valori assoluti, la quota di automobilisti che la utilizza di meno è maggiore di quella che la utilizza di più.

I motivi alla base della riduzione d'uso vedono al primo posto il mutamento delle esigenze personali (49.1%). Il traffico dissuade dall'uso dell'auto il 13.6% degli intervistati, percentuale analoga a quella registrata nel 2001.

In netta diminuzione, come motivazione alla base della riduzione d'uso, risultano le ragioni economiche (**tab.2.1.7**). In alternativa all'auto, gli intervistati si dividono in due gruppi di pari dimensioni: coloro i quali ricorrono ai mezzi pubblici, pari al 39.9% e coloro che, invece, utilizzano i mezzi privati, pari al 38.0%. Ragguardevole appare anche la quota di intervistati che preferisce andare a piedi (22.1%; **tab. 2.1.8**)

Tra i motivi che, invece, hanno incentivato il ricorso all'auto privata troviamo, come nei precedenti osservatori, il cambiamento delle esigenze personali (61.8%; **tab.2.1.9**). In decremento rispetto al 2001 è il ricorso all'auto per inadeguatezza di mezzi pubblici (12.1%; -4.6%).

Nonostante il traffico diventi sempre più pervasivo, gli automobilisti sembrano aver sviluppato un atteggiamento quasi adattivo. Diminuisce, infatti, la percentuale di coloro che, imbottigliati in code, avvertono una sensazione di disagio(**tab.2.1.10**), ma di contro aumenta l'insofferenza per la ricerca di parcheggio, per la rimozione dell'auto, per il pagamento dei pedaggi, del bollo, ecc. Si è dunque abbassata la soglia dello stress per il traffico mentre è parallelamente aumentata per tutti gli adempimenti e situazioni connessi all'uso dell'auto.

## 2.2 I costi di gestione e manutenzione dell'auto

Possedere un'auto ha un costo ragguardevole. 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 3.744,16 euro all'anno, oscillando da un minimo di circa € 2.750 ad un massimo di € 5.600, a seconda dei chilometri percorsi (**tab.2.2.1**).

Se guardiamo alla cilindrata, a parità di chilometri percorsi, il costo di una vettura varia da € 2.564 per le vetture più piccole, fino a € 5.550 per le auto di cilindrata superiore a 1.550 (**tab.2.2.2**).

Il costo medio annuo di gestione dell'auto, rispetto al 1994, è incrementato di ben € 293, ovvero del 30.5% (**tab.2.2.3**).

Se sommiamo i costi di gestione e le spese correnti destinate all'auto, nel 2002 il costo medio giornaliero destinato alla mobilità su quattro ruote risulta pari a € 10,25. Tale spesa, già sostanzialmente elevata, aumenta ulteriormente se si considerano i giorni effettivi di uso del veicolo. Considerando che l'auto in media non è utilizzata, secondo indagini campionarie del Censis, 7.8 giorni al mese, dividendo il costo di gestione e manutenzione annuale per i giorni di effettivo uso dell'auto (271 giornate), risulta che il costo giornaliero di una vettura privata è pari a €13,81.

Nel 1994 la spesa media giornaliera era di € 10,20 che, con la rivalutazione Istat dei prezzi al consumo, risulta pari a € 11,62. Oggi dunque, possedere un'auto privata costa € 2,19 al giorno in più rispetto a otto anni fa. Va sottolineato, inoltre, che nell'ultimo anno i costi di gestione e manutenzione dell'auto hanno subito un incremento quantificabile in €103,75, ovvero il +2.8%.

In valori assoluti la spesa che grava in misura maggiore sul budget mensile è quella relativa al carburante, pari a € 1.842,51 annui (**tab.2.2.4**). E' da sottolineare che questa voce di spesa registra un lieve aumento rispetto allo scorso anno (€ 66,52; + 3.6%). Si eleva anche il costo del garage e del parcheggio tariffato, mentre risulta costante il pedaggio stradale e le multe.

Tra le voci di spesa ritenute superiori al giusto, il costo del carburante è, infatti, al primo posto (82.8%), confermando il primato già registrato nei precedenti anni, sebbene con una contrazione di 8.2 punti percentuali rispetto al 2001 (**tab.2.2.5**).

Inoltre, rispetto allo scorso anno, è diminuita la percezione dell'onerosità non solo del carburante ma anche dei pedaggi autostradali e delle assicurazioni (-1.4%), seppure in misura così contenuta da potersi considerare stabile nel tempo. Di contro è aumentata la percezione dell'onerosità del bollo (+4.4%), del costo di acquisto dell'auto (+3.3%) e delle riparazioni (+4.3%).

Va sottolineato che rispetto al 1991, le voci di spesa avvertite come progressivamente più inique sono soprattutto il carburante (+26,9%) e le assicurazioni (+45.2%). Quest'ultima è quella che negli ultimi dieci anni ha registrato il più forte incremento.

## 2.3 La liberalizzazione delle RC auto

Nel complesso gli intervistati appaiono piuttosto scettici rispetto all'effettivo vantaggio prodotto dalla liberalizzazione. L'84.1% degli automobilisti ritiene che l'apertura dei mercati abbia avvantaggiato "poco" o "per nulla" il consumatore (**tab.2.3.1**).

Le attese in tema di assicurazioni si concentrano soprattutto sugli effetti della competitività. Ci si attende, infatti, che l'innalzamento della concorrenza generi un abbassamento dei costi. E' questa un'attesa che accomuna il 48.5% degli intervistati, contro il 27.1% registrato nel 1995. Si può dunque affermare che, nonostante lo scetticismo di fondo, le attese sembrano delineare un futuro più garantista per il consumatore (**tab.2.3.2**).

Per quanto attiene ai parametri che andrebbero assunti per la personalizzazione delle tariffe, cresce, rispetto allo scorso anno, il consenso per il numero di infrazioni commesse dal conducente, che passano dal 42.8% al 51.9% (**tab.2.3.3**). Segue, poi, la percorrenza media, che passa dal 14.9% del 2001 al 24.2% nel 2002. In diminuzione risulta, invece, la quota di automobilisti che sollecita una personalizzazione delle tariffe rispetto all'anzianità di patente, all'età e al sesso del proprietario.

Per proteggere adeguatamente la propria vettura il 64.7% ritiene utile un'assicurazione contro il furto. Una quota decisamente consistente dà invece priorità alle polizze per sinistri provocati per propria responsabilità (56.0%) e ben il 48.7% degli automobilisti ritiene utile anche un'assicurazione contro gli eventi naturali (48.7%; **tab.2.3.4**).

Condivisa da oltre sei automobilisti su dieci è l'opinione che le vetture con antifurto dovrebbero godere di un abbattimento delle tariffe assicurative. Per la maggior parte degli intervistati andrebbe praticata una riduzione del costo della polizza, di tipo parziale o vincolata ad alcune tipologie di antifurto (**tab.2.3.5**). In caso di abbattimento parziale, in media, gli intervistati stimano l'abbattimento ottimale pari a circa il 25.0% del costo totale della polizza.

Un ulteriore dato di particolare interesse è l'opinione, espressa dal 29.6% degli intervistati, secondo cui è in aumento la percentuale di automobilisti che approfitta degli assicuratori con falsi sinistri (**tab.2.3.6**). Per il campione intervistato su ogni dieci sinistri tre sono ritenuti falsi (**tab.2.3.7**).

## 2.4 Incidentalità e trasgressioni

Incidentalità e trasgressioni rappresentano fenomeni interconnessi. Al crescere delle trasgressioni tendenzialmente aumenta anche il rischio di incidentalità. Il campione intervistato, di fatto, mostra tale correlazione. Rispetto allo scorso anno diminuisce la trasgressività così come l'incidentalità. D'altro canto è aumentato anche il controllo delle strade, tant'è vero che le infrazioni multate registrano un'effettiva impennata.

Passando ai dati, dall'andamento degli incidenti sembrerebbe scorgersi un comportamento di guida orientato alla sicurezza. Infatti la quota di intervistati che non ha subito alcun incidente passa dal 51.0% del 1991 al 76.5% nel 2002 (**tab.2.4.1**). Tra gli incidentati, la media di sinistri subiti come passeggeri è pari a 0.3, come conducenti a 1.3.

Tale trend, non ancora confrontabile con i dati Istat, le cui statistiche più recenti risalgono al 1999, trova un elemento di conferma nella progressiva riduzione del numero dei morti. Secondo l'Istat, tale numero, già nel 1999 si era ridotto dell'11,5 per cento e il tasso di mortalità (numero di morti ogni 100 incidenti ) risultava diminuito da 4,4 del 1991 a 3,0 del 1999.

La tendenza decrescente del tasso di mortalità lascia ipotizzare che la gravità dei sinistri è costantemente diminuita: grazie ai miglioramenti introdotti nella sicurezza attiva e passiva dei veicoli (air-bag, barre di rinforzo, ecc.), alla maggiore efficienza delle strutture sanitarie, al più tempestivo soccorso stradale, nonché alle nuove normative in materia di sicurezza (obbligo di indossare il casco e le cinture di sicurezza). Motivazioni che in parte spiegano anche la riduzione complessiva dell'incidentalità.

Infatti, anche per quanto attiene alle infrazioni commesse si registra un calo generalizzato della maggior parte dei comportamenti trasgressivi. In particolare, rispetto allo scorso anno, diminuiscono il sorpasso a destra (-0.9%), il passaggio con il rosso (-1.9%), il parcheggio in divieto di sosta (-3.9%), il parcheggio in doppia fila (-6.6%) e il superamento dei limiti di velocità (-3.2%). Aumenta invece, sebbene lievemente, l'inversione a U (+0.9) e la guida contromano (+1.7%; **tab. 2.4.2**).

La riduzione dei comportamenti trasgressivi si può ipotizzare che sia anche connessa a forme di controllo più capillari. Infatti, le infrazioni multate registrano una forte impennata. Ad esempio, gli automobilisti multati per mancato uso delle cinture di sicurezza passano dal 5.3% del 2001 al 24.2% del 2002. Il parcheggio in divieto di sosta aumenta dal 23.6% al 62.8%, mentre il superamento dei limiti di velocità dal 9.0% al 20.5% (**tab.2.4.3**).

Gli stessi automobilisti, del resto, si avvertono molto prudenti al volante. L'86.1% degli intervistati giudica il proprio comportamento di guida a basso rischio e il 12.8% a rischio intermedio (**tab.2.4.4**).

Guardando alle fasce di età, si evince che i più trasgressivi risultano tendenzialmente i giovani fino a 29 anni, con due eccezioni, nella guida contromano e nell'accesso a zone pedonali, entrambe infrazioni commesse più frequentemente dagli automobilisti dai 61 anni e oltre (**tab. 2.4.5**).

In riferimento alle infrazioni multate, i controlli sembrano essere esercitati soprattutto rispetto alle fasce di età più giovani. Gli automobilisti fino a 29 anni sono infatti i più multati per tutte le infrazioni, tranne per: l'accesso a zone pedonali, l'inversione a U e il parcheggio in divieto di sosta.

## 2.5 I carburanti

Come ogni anno, una specifica sezione dell'indagine è dedicata all'esplorazione del rapporto degli automobilisti con le stazioni di rifornimento di carburante.

Il primo fattore d'influenza nella scelta della stazione di rifornimento è ancora una volta il tipo di tratta.

In città, il 67.6 % degli automobilisti fa rifornimento sempre presso lo stesso distributore mentre sulle strade provinciali e le autostrade, la fidelizzazione risulta drasticamente più bassa, interessando appena l'11.1% degli intervistati (**tab. 2.5.1**).

E' da evidenziare che su tutte le tipologie di tratte, la fidelizzazione al distributore è in ascesa, mentre quella nei confronti della marca evidenzia una tendenza opposta.

In città la conoscenza del gestore incide del + 7.4% rispetto allo scorso anno, mentre l'attenzione alla marca registra una diminuzione del -7.5%. E' bene sottolineare che la fidelizzazione alla marca ha rappresentato un trend, fino allo scorso anno, in ascesa, sebbene, soprattutto sulle tratte extra-urbane, appaia ancora un fattore trainante della fidelizzazione.

Fuori città, infatti, nonostante il rifornimento casuale risulti il più frequente (41.1%), la marca rimane il primo fattore di fidelizzazione, pur registrando una parabola discendente dal 1998 ad oggi.

Il primato della fidelizzazione alla marca e al distributore è appannaggio degli automobilisti di sesso maschile. Complessivamente le donne appaiono più "infedeli" degli uomini. Fanno rifornimento in modo casuale, in città nel 12.2% delle donne, contro il 9.7% degli uomini; fuori città il 45.9% delle donne contro il 40.1% degli uomini (**tab.2.5.2**).

La fidelizzazione, inoltre, sembra crescere all'aumentare dell'età. Fanno rifornimento dove capita, in città, l'11.5% dei giovani contro il 7.8% degli ultrasessantenni, fuori città, il 45.2% degli automobilisti fino a 29 anni contro il 33.9% registrato dai 60 anni e oltre (**tab.2.5.3**).

Nelle prassi di rifornimento il ricorso al self service appare ormai stabile. Nell'ultimo anno, hanno effettuato rifornimento da soli il 73.0% degli intervistati, con un lieve decremento rispetto allo scorso anno (-0.7; **tab.2.5.4**).

Un ulteriore elemento di riflessione è ravvisabile dai luoghi in cui viene fatto il rifornimento in self service. Fino allo scorso anno, la maggior parte degli automobilisti ricorreva al self service in modo sistematico, sia sulle tratte urbane che in autostrada (**tab.2.5.5**). Ad oggi sembra configurarsi come una prassi prevalentemente urbana.

La fascia di età che preferisce in ogni luogo il self service è quella dai 35 ai 45 anni. Tra questi automobilisti gli utenti dell'auto-rifornimento risultano il 75.5% (+2.2% rispetto alla media).

Il rifornimento "fai da te" rimane costante nel numero degli utenti, ma cresce, seppure in modo contenuto, nella frequenza d'uso. In particolare, la quota di automobilisti che nell'ultimo anno ha utilizzato "sempre" o "spesso" il rifornimento in self service si attesta al 64.7% con un incremento del 4.6% rispetto al 2001 e dell'11.5% rispetto al 2000 (**tab.2.5.6**).

Nel complesso il ricorso al self service non mostra scarti significativi al variare dell'area geografica, mentre presenta forti scostamenti a seconda delle fasce di età. E' utilizzato "sempre" o "spesso" dal 69.7% degli intervistati fino a 29 anni, e dal 63.4% degli ultrasessantenni (**tab.2.5.7**).

Sebbene il rifornimento in self service sia sempre più praticato continua ad essere avvertito come una prassi molto fastidiosa dal 13.2%. Aggregando coloro che avvertono il fare rifornimento da sé "molto" o "abbastanza" scomoda, la quota di insofferenti, rispetto allo scorso anno, aumenta di ben 14 punti percentuali (**Tab.2.5.8**).

Inoltre risulta una prassi molto o abbastanza fastidiosa per il 15.2% degli automobilisti fino a 29 anni, contro il 44.8% degli ultrasessantenni (**tab.2.5.9**).

## 2.6 Le autostrade

La qualità del servizio autostradale (**Tab.2.6.1**) e la qualità delle autostrade (**tab.2.6.2.**) per gli automobilisti è la medesima.

Rispetto ad una scala da 1 a 5 dove il valore più basso indica il minimo gradimento e quello più alto il massimo, il sistema autostradale registra un punteggio medio pari a 2.9. Dunque, un gradimento poco al disopra della sufficienza e che, inoltre, registra un assottigliamento rispetto al passato. Nel 2000 come nel 1998, infatti, il punteggio medio risultava pari a 3.3.

La votazione media non presenta significative oscillazioni al variare della frequenza d'uso delle tratte autostradali. Infatti, coloro che utilizzano le autostrade "raramente", "occasionalmente" o "spesso" danno una votazione media pari a 2.9, coloro che invece le utilizzano quotidianamente pari a 2.8.

Soprattutto per le autostrade qualità e sicurezza sono fattori collegati. E' stato pertanto chiesto agli automobilisti un giudizio sul contributo che alcuni elementi possono apportare al miglioramento della sicurezza.

Ebbene, per gli intervistati non vi è una gerarchia nell'importanza degli strumenti/fattori che possono concorrere a potenziare la sicurezza delle autostrade (**tab.2.6.3**). Sono tutti importanti nel medesimo modo, infatti, a parità di punteggio, troviamo le barriere di sicurezza spartitraffico, le pavimentazioni drenanti e l'illuminazione, i pattugliamenti e controlli (4.0). Solo le colonnine SOS registrano un punteggio più basso (3.6).

Per quanto attiene al traffico, gli elementi che secondo gli intervistati concorrono a fluidificarlo risultano, in ordine di importanza, i seguenti (**tab.2.6.4**):

- al primo posto il potenziamento delle corsie (4.3);
- al secondo, a pari punteggio, una efficiente gestione delle emergenze per gli incidenti, i sistemi automatizzati di pagamento e la segnaletica (4.0);
- in coda, troviamo la gestione dei cantieri (3.9).

Si osserva che tutti gli strumenti/fattori sottoposti alla valutazione degli intervistati sono considerati di particolare rilevanza, presentando uno scarto, tra la testa e la coda della graduatoria, di appena 0.4.

E' da sottolineare che sebbene i sistemi di pagamento automatizzati siano ritenuti molto importanti per la fluidità del traffico, la maggior parte degli automobilisti paga il pedaggio autostradale in contanti (63.8%; **Tab.2.6.5**)

Inoltre, sulle tratte autostradali la qualità del servizio offerto si identifica primariamente nei servizi alla persona che registrano punteggi più elevati rispetto ai servizi informativi. Tra i fattori sottoposti a monitoraggio si registra (**tab.2.6.6**):

- in prima posizione, il soccorso sanitario (4.1);
- in seconda posizione, il soccorso meccanico (3.9);
- in terza posizione, a pari punteggio, isoradio e il servizio telefonico (3.6);
- in coda, le campagne informative (3.4) e i punti blu (3.2).

Per migliorare il servizio autostradale, secondo le indicazioni degli intervistati, occorrerebbe una miscellanea di elementi il cui contributo è abbastanza diversificato e vede (**tab.2.6.7**):

- al primo posto, una più efficiente assistenza al traffico (4.2);
- in seconda posizione, una più capillare assistenza al cliente (3.8);
- in terza posizione, a pari punteggio, un servizio informativo più ampio, una diversa disposizione delle aree di servizio e l'istituzione di più numeri verdi (3.6);
- in coda, una maggiore diversificazione dei servizi nelle aree di servizio (3.4).

## Nota metodologica

Questo dodicesimo rapporto, in una logica di continuità con le precedenti edizioni dell'osservatorio, si compone di due indagini: la prima condotta presso un campione di circa 10.000 automobilisti lettori della rivista "Club Automobilista", la seconda rivolta ad un campione di 1.600 unità, rappresentativo della popolazione italiana per età, sesso ed area geografica (area Nielsen).

La prima è stata rilevata attraverso autocompilazione di un questionario pubblicato sulla rivista nel mese di settembre (anno 2001), la seconda attraverso metodo CATI, con interviste telefoniche, condotte nel mese di febbraio (anno 2002).

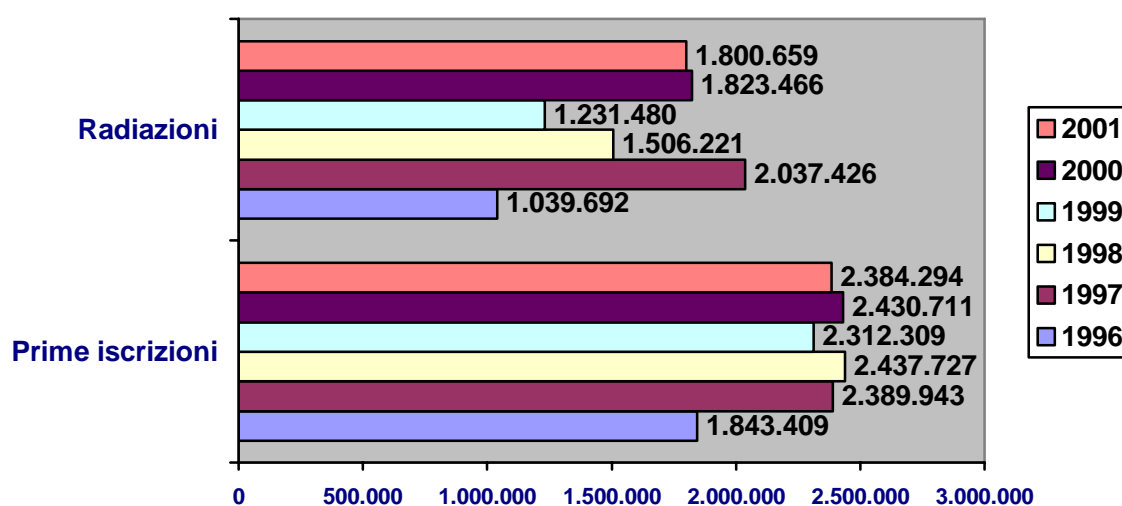
E' da sottolineare la scarsa incidenza delle donne nel campione dei lettori del "Club Automobile", così come la complessiva più giovane età del campione rappresentativo della popolazione italiana, intervistato con metodo CATI. Entrambi trends stabili nel tempo, in quanto il lettore della rivista ACI è tendenzialmente di sesso maschile e in età produttiva.

Rispetto alla condizione professionale è da tener presente che tra i lettori del "Club Automobile" risulta meno consistente la quota di soggetti in condizione non professionale ed, inoltre, si registra uno sbilanciamento a favore del possesso di auto di cilindrata intermedia, da 1050 a 1500 CC. Nella tabella che segue sono riportate le principali caratteristiche degli intervistati, rispetto alle differenti indagini.

	CAMPIONE NAZIONALE	CAMPIONE CLUB AUTOMOBILE
<b>Sesso</b>		
Maschio	49.2	85.5
Femmina	50.8	14.5
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>Età (in anni)</b>		
Fino a 29 anni	21.2	20.9
Da 30 a 45 anni	31.4	34.7
Da 46 a 60 anni	33.4	21.4
Dai 61 e oltre	14.0	23.0
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>Cilindrata</b>		
Fino a 800 cc.	2.3	3.9
Oltre 800 fino a 1050 cc.	11.1	20.2
Oltre 1050 fino a 1500 cc.	38.5	44.6
Oltre 1500 fino a 2000 cc.	43.4	27.3
Oltre 2000 cc.	4.7	4.0
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>Condizione professionale</b>		
Dirigente/funziario	1.1	7.7
Libero professionista, imprenditore	9.6	12.4
Impiegato, insegnante, tecnico	26.1	31.5
Di leva	0.2	6.0
Commerciante, artigiano	5.8	4.6
Operaio	6.9	12.2
Studente	8.0	2.5
Pensionato/casalinga	38.5	21.6
Disoccupato	3.8	1.5
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

## TABELLE

**Fig. 1 Andamento del mercato dell'auto in Italia: radiazioni e prime iscrizioni**



**Tab.1.1.1 Il possesso di auto a benzina super (% di colonna)**

<b>Sì</b>	<b>22.9</b>
No	77.1
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.1.2 Comportamenti adottati a seguito del ritiro della distribuzione della benzina super (% di colonna; subcampione: possessori di auto a benzina super )**

<b>Uso tranquillamente la benzina verde</b>	<b>77.1</b>
Uso la benzina verde aggiungendo additivi	10.4
<b>Ho modificato il tipo di alimentazione passando a GPL o a metano</b>	<b>5.5</b>
Ho modificato il motore per circolare a benzina verde	5.5
<b>Ho rinunciato all'auto</b>	<b>1.5</b>
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.1.3 Il prossimo acquisto (% di colonna)**

<b>ANNI</b>	<b>2002</b>	<b>1998</b>
Entro l'anno in corso	7.8	8.5
<b>Entro il prossimo anno</b>	<b>7.3</b>	<b>7.9</b>
Non so, non ho ancora deciso	84.9	83.6
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.1.4 La vettura che verrà acquistata (% di colonna)**

<b>Benzina</b>	<b>54.5</b>
Diesel	29.9
<b>GPL</b>	<b>5.7</b>
Metano	3.6
<b>Elettrica</b>	<b>6.3</b>
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.1.5 L'origine del prossimo acquisto** (% di colonna)

ANNI	2002	2001
Nuova	79.1	73.1
Usata	20.9	23.9
Non sa	0.0	3.0
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.1.6 La cilindrata del prossimo acquisto** (% di colonna)

ANNI	2002	2001	2000
Fino a 800	2.8	1.9	4.5
Oltre 800 fino 1050	13.3	13.3	17.9
Oltre 1050 a 1550	51.9	51.5	42.7
Oltre 1550 fino a 2000	27.9	27.7	29.8
Oltre 2000	4.1	5.6	5.1
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.1.7 La vettura più adatta alle proprie esigenze** (% di colonna)

ANNI	2002	2001
Berlina	43.5	43.8
Cabriolet	0.7	0.6
Coupè	1.5	1.6
Spider	0.1	0.5
Station Wagon	12.0	14.9
Monovolume	16.0	14.6
Fuoristrada	1.8	2.9
Utilitaria/city car	19.4	20.4
Non sa	5.0	0.7
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.2.1 Automobilisti che, nell'ultimo anno, hanno richiesto preventivi a compagnie assicurative che vendono polizze per telefono** (% di colonna)

Sì	7.0
No	93.0
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.2.2 Automobilisti che, nell'ultimo anno, hanno richiesto preventivi a compagnie assicurative che vendono polizze per Internet (% di colonna)**

<b>Si</b>	<b>4.3</b>
No	95.7
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.2.3 Contratti stipulati nell'ultimo anno con assicurazioni con vendita telefonica**  
(% di colonna; subcampione: intervistati che hanno richiesto preventivi telefonici )

<b>Si</b>	<b>2.9</b>
No	97.1
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.2.4 Contratti stipulati con assicurazioni via internet nell'ultimo anno**  
(% di colonna; subcampione: intervistati che hanno richiesto preventivi via internet)

<b>Si</b>	<b>1.3</b>
No	98.7
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.2.5 Comportamenti previsti in occasione del rinnovo delle tariffe RC auto (% di colonna)**

<b>Rinnovo della fiducia dell'abituale assicuratore</b>	<b>79.8</b>
Verifica di alcune alternative prima di rinnovare il contratto con l'abituale assicuratore	9.2
<b>Ricerca di offerte più competitive in termini di prezzo</b>	<b>6.7</b>
Ricerca di offerte più convincenti in termini di prezzo/qualità	4.3
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.2.6 Motivazione principale per il rinnovo della fiducia dell'attuale compagnia assicurativa**  
(% di colonna)

<b>Perché è un marchio che mi dà sicurezza</b>	<b>22.6</b>
Perché conosco l'agente	20.0
<b>Perché mi sono trovato bene in passato</b>	<b>44.9</b>
Perché è la più vantaggiosa dal punto di vista economico	11.0
<b>Perché non ho tempo di informarmi su altre compagnie</b>	<b>1.5</b>
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.2.7 Comportamento adottato a seguito della liberalizzazione delle tariffe RC auto** (% di colonna)

ANNI	2002	1996	1995
Ha cambiato assicuratore	13.5	10.1	6.1
<b>Ha rinnovato la fiducia del precedente assicuratore senza verificare offerte vantaggiose</b>	<b>50.8</b>	<b>62.2</b>	<b>67.4</b>
Si è informato presso altre Compagnie, pronto a cambiare se avesse trovato un'offerta convincente	35.7	27.7	26.5
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.3.1 Comportamento degli automobilisti alla guida rispetto a due-tre anni fa** (% di colonna)

<b>Più aggressivo</b>	<b>56.7</b>
Più pacato	3.1
<b>Più collaborativo</b>	<b>2.2</b>
Non è cambiato nulla	38.0
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.3.2 Comportamento degli automobilisti in caso d'incidenti rispetto a due-tre anni fa**  
(% di colonna)

<b>Più aggressivo</b>	<b>50.9</b>
Più pacato	2.6
<b>Più collaborativo</b>	<b>6.3</b>
Non è cambiato nulla	40.2
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.3.3 Chi ha chiesto aiuto ad un altro automobilista negli ultimi sei mesi (% di colonna)**

<b>Si</b>	<b>5.5</b>
No	94.5
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.3.4 Chi ha offerto aiuto ad un automobilista in difficoltà negli ultimi sei mesi (% di colonna)**

<b>Si</b>	<b>11.9</b>
No	88.1
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.3.5 Motivazione per la quale non si è prestato aiuto ad automobilisti in difficoltà negli ultimi sei mesi (% di colonna)**

<b>Nessuno mi ha chiesto aiuto</b>	<b>90.2</b>
Non mi fido delle persone che non conosco	3.1
<b>Ho sempre poco tempo e quindi non posso fermarmi</b>	<b>1.1</b>
Sono di scarso aiuto in quanto non sono abile nelle piccole riparazioni	5.6
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.3.6 Livello di collaborazione sperimentato tra automobilisti (% di colonna)**

<b>Alto</b>	<b>43.7</b>
Medio	41.4
<b>Basso</b>	<b>9.2</b>
Nessuna collaborazione	5.7
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.4.1 Valutazione sugli interventi più efficaci per disincentivare il ricorso ad auto private e contenere lo smog urbano** (valori medi : 1= bassa efficacia; 5= massima efficacia )

Estensione delle zone a traffico limitato	3.4
Incremento delle isole pedonali	3.6
Aumento delle tariffe dei parcheggi	2.0
Estensione delle fasce orarie a traffico limitato	3.1
Introduzione delle targhe alterne	3.0
Blocco totale alla circolazione con auto private	3.0
Introduzione di autobus gratis	4.0

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.4.2 Valutazione sugli interventi più efficaci per tutelare l'ambiente** (valori medi: 1= bassa efficacia; 5= massima efficacia )

Estensione delle zone a traffico limitato	4.5
Incremento delle isole pedonali	3.6
Aumento dei prezzi pubblici per i pendolari	4.1
Incremento dei mezzi pubblici in ambito urbano	4.2
Aumento delle tariffe dei parcheggi	2.0
Incentivi alla rottamazione delle auto non ecologiche	3.6
Estensione delle fasce orarie a traffico limitato	3.1
Introduzione di autobus gratis	4.1
Obbligo di un posto auto/garage per ogni auto posseduta	2.8
Incentivi all'acquisto di un auto in multiproprietà	2.2
Creazione di parcheggi di scambio per agevolare il ricorso ai mezzi pubblici	3.4
Incentivi per il telelavoro	2.9

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.4.3 Quanto l'introduzione di nuovi incentivi alla rottamazione ha reso ecologico il parco veicoli circolante** (% di colonna)

Molto	33.1
Abbastanza	48.8
Poco	15.0
Per Nulla	3.1
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.4.4 Livello di condivisione di una gradualità degli incentivi alla rottamazione in ragione del livello di "ecocompatibilità" della vettura (% di colonna)**

<b>Molto</b>	34.5
Abbastanza	53.7
<b>Poco</b>	9.8
Per Nulla	2.0
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.4.5 Opinione sull' andamento del numero di auto circolanti (% di colonna)**

	2002	1999
Diminuito	60.8	54.4
<b>Mantenuto costante</b>	<b>35.5</b>	<b>27.6</b>
Aumentato	3.7	18.0
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.4.6 Le preferenze a parità di costi annui (% di colonna)**

	2002	2000
Noleggjo auto	57.8	57.1
<b>Acquisto auto</b>	<b>42.2</b>	<b>42.9</b>
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.5.1 Frequenza d'uso dell'auto privata per spostamenti effettuati, prima dell'11 settembre 2001, in treno o in aereo (% di colonna)**

<b>Sempre</b>	6.3
Spesso	3.9
<b>Talvolta</b>	<b>3.2</b>
Mai, utilizzo sempre con la stessa frequenza treni ed aerei	86.6
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.5.2 Frequenza d'uso dell'auto privata per spostamenti effettuati, prima dell'11 settembre 2001, in metropolitana (% di colonna)**

<b>Sempre</b>	<b>7.1</b>
Spesso	1.8
<b>Talvolta</b>	<b>4.4</b>
Mai, continuo ad utilizzare la metropolitana con la stessa frequenza	86.7
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.5.3 Come è stata modificata la frequenza d'uso dell'auto privata dopo l'11 settembre (% di colonna)**

<b>IN CITTA'</b>	
Sì, la uso si meno	2.7
<b>Sì, la uso di più</b>	<b>3.0</b>
No, la uso sempre con la stessa frequenza	94.3
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>
<b>FUORI CITTA'</b>	
Sì, la uso si meno	1.3
<b>Sì, la uso di più</b>	<b>3.2</b>
No, la uso sempre con la stessa frequenza	95.5
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.5.4 Come l'euro ha modificato le modalità di pagamento del carburante (% di colonna)**

<b>Pago più spesso con bancomat/carta di credito</b>	<b>9.6</b>
Acquisto il carburante definendo le quantità in importi in euro, anziché in lire	2.2
<b>Pago sempre in contanti con euro</b>	<b>77.6</b>
No, non ho modificato nulla, pago in lire	10.6
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.1.5.5 Opinione sulla omogeneità di acquisto delle vetture nei Paesi dell'Unione monetaria (% di colonna)**

<b>Omogenei</b>	<b>32.8</b>
Diversi	34.3
<b>Non sa</b>	<b>32.9</b>
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.1.1 Modifiche dell'agenda giornaliera a causa del traffico o difficoltà di parcheggio nell'ultima settimana (% di colonna)**

ANNI	2002	2001	2000	1998	1997	1996	1995	1994
Mai	56.2	56.9	55.2	55.3	69.9	67.3	78.4	77.9
Una volta a tre volte	38.2	37.8	39.7	38.1	24.6	27.3	19.7	19.7
Da quattro volte ed oltre	5.6	5.3	5.1	6.6	5.5	5.4	1.9	2.4
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.1.2 Modifiche dell'agenda giornaliera a causa del traffico o difficoltà di parcheggio nell'ultima settimana per età (% di colonna)**

	FINO 29 ANNI	DA 30 A 45 ANNI	DA 45 A 60 ANNI	DA 61 ANNI E OLTRE	TOTALE
Mai	53.9	58.0	56.1	55.1	56.2
Una	23.3	21.2	21.4	21.6	21.7
Da due a tre volte	18.1	15.3	16.6	17.7	16.5
Da quattro a sette	0.5	1.6	1.6	1.4	1.4
Mi accade quasi ogni giorno	4.2	3.9	4.3	4.2	4.2
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.1.3 Modifiche dell'agenda giornaliera a causa del traffico o difficoltà di parcheggio nell'ultima settimana per ripartizione geografica (% di colonna)**

	NORD	CENTRO	SUD E ISOLE	TOTALE
Mai	58.5	57.8	49.0	56.0
Una	22.1	19.7	22.4	21.7
Da due a tre volte	14.7	17.9	20.3	16.7
Da quattro a sette	1.1	1.2	2.1	1.4
Mi accade quasi ogni giorno	3.6	3.4	6.2	4.2
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.1.4 Modifiche dell'agenda giornaliera a causa del traffico o difficoltà di parcheggio nell'ultima settimana per città osservatorio (% di colonna)**

	TORINO	MILANO	BOLOGNA	FIRENZE	ROMA	NAPOLI	BARI	ALTRI	TOTALE
Mai	55.7	56.1	55.6	52.2	47.8	32.2	45.7	57.2	56.2
Una	23.0	22.9	25.4	20.9	20.9	29.6	22.9	21.4	21.7
Da due a tre volte	13.1	16.2	19.0	22.4	24.6	24.7	14.3	16.1	16.5
Da quattro a sette	2.2	0.0	0.0	1.5	1.5	1.2		1.5	1.4
Mi accade quasi ogni giorno	6.0	4.8	0.0	3.0	5.2	12.3	17.1	3.8	4.2
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.1.5 Ripartizione percentuale delle distanze percorse negli ultimi 12 mesi (% di colonna)**

ANNI	2002	2001	2000	1998	1997	1996	1995	1993	1992	1991
In città per lavoro/studio	28.9	27.4	28.0	29.7	29.1	28.3	29.9	27.3	25.2	30.3
In città per il tempo libero	14.2	12.0	13.6	13.8	12.9	14.1	16.1	12.2	9.2	12.1
In città per impegni familiari	19.0	20.1	18.5	17.1	17.1	17.9	13.0	10.9	12.1	10.8
Viaggi fuori città per lavoro	18.3	17.4	18.3	18.6	18.6	17.5	22.9	30.5	21.5	27.3
Viaggi fuori città per vacanza	19.6	23.1	21.6	20.8	22.3	22.2	18.1	19.1	32.0	19.5
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.1.6 Frequenza d'uso dell'auto rispetto allo scorso anno (% di colonna)**

ANNI	2002	2001	2000	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
Stessa frequenza	42.5	47.2	45.2	45.0	62.9	62.6	47.1	42.2	48.0	42.4	51.1
Di più	27.9	19.9	25.8	28.3	17.5	19.8	27.8	32.4	33.6	33.7	29.0
Di meno	29.6	32.9	29.0	26.7	19.6	17.6	25.1	25.4	18.4	23.9	19.9
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.1.7 Motivi che hanno spinto a ridurre l'uso dell'auto** (% di colonna)

ANNI	2002	2001	2000	1998	1997
Sono cambiate le mie esigenze personali (lavorative, familiari o di studio)	49.1	48.3	53.9	55.1	57.5
<b>Per il traffico</b>	<b>13.6</b>	<b>13.4</b>	<b>14.4</b>	<b>11.9</b>	<b>10.0</b>
Per la difficoltà di parcheggio	11.5	13.4	13.9	13.2	10.1
<b>Per il rischio di furti</b>	<b>0.4</b>	<b>0.7</b>	<b>0.6</b>	<b>1.1</b>	<b>1.0</b>
Per ragioni economiche	9.7	16.1	9.8	11.0	14.1
<b>Per ridurre il mio contributo all'inquinamento</b>	<b>4.2</b>	<b>4.5</b>	<b>3.0</b>	<b>3.7</b>	<b>2.5</b>
Perché le zone che frequento sono chiuse al traffico	2.0	1.8	1.3	1.8	2.1
<b>Altro</b>	<b>9.5</b>	<b>1.8</b>	<b>3.1</b>	<b>2.2</b>	<b>2.7</b>
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.1.8 Mezzi di trasporto urbani alternativi all'auto privata** (% di colonna)

ANNI	2002	2001	2000	1998	1995
Con i mezzi pubblici (tram, autobus, taxi, treno, metropolitana)	39.9	37.3	42.6	41.2	41.2
<b>Con i mezzi privati (bicicletta, ciclomotore/ scooter fino a 125 cc, motocicletta oltre i 125 cc)</b>	<b>38.0</b>	<b>33.7</b>	<b>34.1</b>	<b>37.1</b>	<b>37.2</b>
A piedi	22.1	29.0	25.3	21.7	21.6
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.1.9 Motivi che hanno spinto ad incrementare l'uso dell'auto** (% di colonna)

ANNI	2002	2001	2000	1998	1997
Sono cambiate le mie esigenze personali (lavorative, familiari o di studio)	61.8	62.7	70.0	66.6	68.5
<b>Dove vivo abitualmente sono meno servito dai mezzi pubblici</b>	<b>5.4</b>	<b>6.4</b>	<b>3.5</b>	<b>6.4</b>	<b>3.9</b>
Dove vivo sono più distante dai luoghi frequentati abitualmente	4.9	6.8	6.5	6.0	4.6
<b>Attualmente non ho difficoltà di parcheggio</b>	<b>2.8</b>	<b>3.4</b>	<b>3.1</b>	<b>2.3</b>	<b>3.1</b>
I mezzi pubblici non sono adeguati alle mie esigenze	12.1	16.7	11.5	13.6	14.3
<b>In questo periodo non ho difficoltà economiche</b>	<b>2.1</b>	<b>2.2</b>	<b>2.8</b>	<b>3.3</b>	<b>3.4</b>
Altro	10.9	1.8	2.6	1.8	2.2
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.1.10 Situazioni nelle quali si sente più intensamente un senso di insofferenza nei confronti dell'auto ( valori % )**

ANNI	2002	1991
In mezzo al traffico	49.0	51.1
Quando cerco parcheggio	49.0	47.7
Quando faccio rifornimento di carburante	9.2	6.2
Quando pago il bollo	11.5	10.8
Quando pago la polizza assicurativa	27.3	9.4
Quando devo effettuare riparazioni	21.9	7.7
Quando ricevo una multa	10.9	3.0
Quando trovo sulla mia strada automobilisti scorretti	52.7	32.6
Quando ho un piccolo incidente	7.2	4.4
Quando l'auto mi viene rimossa dal carro attrezzi	2.3	0.4
Quando, dopo un incidente, ho a che fare con le compagnie assicurative	8.1	4.0
Quando trovo lavori in corso	6.9	3.2
Quando pago il pedaggio autostradale	3.6	1.2
* il totale non è uguale a 100 poiché erano possibili più risposte		

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.2.1 Costi di gestione e manutenzione dell'auto per chilometri percorsi ( valori medi - in euro)**

Fino a 4.999 km	2.750,0
Da 5.000 a 9.999 km	2.950,3
Da 10.000 a 19.999 km	3.832,9
Da 20.000 a 29.999 km	4.074,5
Da 30.000 ed oltre	5.600,4

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.2.2 Costi di gestione e manutenzione dell'auto per cilindrata ( valori medi - in euro)**

Fino a 1.050 cc	2.564,0
Oltre 1.050 a 1.550 cc	3.950,3
Oltre 1.550 cc	5.550,0

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.2.3 Costi medi di gestione dell'auto annuali ( in euro)**

ANNI	2002	2001	2000	1998	1994
Bollo	181,38	180,6	191,66	169,4	148,74
Assicurazione	625,73	611,23	593,31	473,3	415,57
Manutenzione ordinaria	244,21	234,57	235,61	203,52	178,69
Manutenzione straordinaria	164,7	163,46	160,88	177,64	155,97
Danni non rimborsati dall'assicurazione	38,53	50,87	46,33	71,17	62,49
<b>Totale</b>	<b>1.254,55</b>	<b>1.240,74</b>	<b>1.227,77</b>	<b>1.095,02</b>	<b>961,47</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.2.4 Spese correnti annue (in euro )**

ANNI	2002	2001
Carburante	1.842,51	1.775,99
Garage	195,25	186,13
Parcheggio tariffato	107,22	99,99
Pedaggio autostradale	271,45	271,76
Multe	54,43	54,12
Altro	18,75	11,67
<b>Totale</b>	<b>2.489,61</b>	<b>2.399,67</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.2.5 Voci di spesa ritenute superiori al giusto ( valori % )**

ANNI	2002	2001	2000	1991
Carburante	82.8	91.0	72.3	55.9
Bollo	31.0	26.6	32.6	36.3
Assicurazione	77.9	79.3	75.7	32.7
Costo di acquisto dell'auto	33.4	30.1	35.3	29.3
Riparazione/ manutenzione	26.9	22.6	25.6	20.7
Pedaggi autostradali	13.9	15.3	18.6	13.3
Garage	3.3	3.5	3.8	2.2
Parcheggio a ore	15.0	12.2	15.9	1.0

\* il totale non è uguale a 100 poiché erano possibili più risposte

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.3.1 Misura nella quale la liberalizzazione delle tariffe RC auto ha avvantaggiato il consumatore**  
(% di colonna)

<b>Molto</b>	<b>4.1</b>
Abbastanza	11.8
<b>Poco</b>	<b>37.2</b>
Per Nulla	46.9
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.3.2 Attese in tema di RC auto** (% di colonna)

<b>ANNI</b>	<b>2002</b>	<b>1996</b>	<b>1995</b>
Più scelta	5.5	10.6	5.5
<b>Un miglior servizio alla clientela</b>	<b>17.1</b>	<b>18.5</b>	<b>20.7</b>
Tariffe meno care ( per l'accentuarsi della concorrenza)	48.5	33.5	27.1
<b>Tariffe più care</b>	<b>9.8</b>	<b>9.6</b>	<b>11.3</b>
Nessun cambiamento rilevante	19.1	27.8	35.4
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.3.3 Parametri da assumere per la personalizzazione delle tariffe** (% di colonna)

<b>ANNI</b>	<b>2002</b>	<b>2001</b>
Percorrenza media annua	24.2	14.9
<b>Professione</b>	<b>4.2</b>	<b>3.7</b>
Età	6.3	9.1
<b>Sesso</b>	<b>0.5</b>	<b>1.6</b>
Anzianità di patente	12.9	14.5
<b>Numero di infrazioni commesse dal conducente</b>	<b>51.9</b>	<b>42.8</b>
Sistemi di sicurezza del veicolo	0.0	5.6
<b>Abilità nella guida</b>	<b>0.0</b>	<b>8.8</b>
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.3.4 Eventi per i quali è utile una garanzia assicurativa ( valori % )**

Furto	64.7
Incendio	34.5
Collisione con altro veicolo (con propria responsabilità)	56.0
Urto in genere, ribaltamento	21.2
Eventi naturali	48.7

\* il totale non è uguale a 100 poiché erano possibili più risposte

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.3.5 Grado di accordo con quanti ritengono giusto che le macchine con antifurto paghino un premio inferiore ( % di colonna )**

Sì, certamente	26.9
Sì, in alcuni casi (dipende dal tipo di antifurto)	32.6
Sì, per un abbattimento parziale	4.9
No, perché comunque l'antifurto non protegge	21.2
Non so valutare	14.4
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.3.6 Andamento percentuale di automobilisti che approfitta degli assicuratori con falsi sinistri (% di colonna)**

In aumento	29.6
In diminuzione	18.4
In stabilità	52.0
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.3.7 Su 10 sinistri denunciati alle compagnie assicurative quanti sono ritenuti falsi (valore medio)**

<b>NUMERO MEDIO</b>	<b>2.7</b>
---------------------	------------

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.4.1 Numero di incidenti negli ultimi due anni (% di colonna)**

ANNI	2002	1991
Nessuno	76.5	51.0
Uno e più	23.5	49.0
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.4.2 Infrazioni commesse (valori %)**

ANNI	2002	2001	2000	1998	1997	1996	1995	1994	1993
Inversione a U	15.8	14.9	17.1	17.3	16.0	16.1	20.7	17.8	7.8
Sorpasso a destra	15.5	16.4	16.9	17.5	15.1	12.5	17.6	19.2	15.3
Passaggio con il rosso	24.2	26.1	27.0	27.8	21.7	24.4	27.9	29.5	22.7
Guida contromano	3.5	1.8	1.9	2.8	2.1	2.3	2.6	2.9	2.3
Mancato uso delle cinture di sicurezza	66.0	66.6	42.6	76.1	73.3	73.8	79.6	77.8	71.3
Parcheggio in divieto di sosta	49.7	53.6	50.4	56.9	47.5	47.1	49.7	55.8	60.0
Parcheggio in doppia fila o sul marciapiede	29.1	35.7	31.4	33.1	25.2	26.3	32.1	28.6	29.6
Mancato uso degli indicatori direzionali	36.1	37.4	34.4	38.6	31.8	34.1	38.8	39.4	36.6
Occupazione della corsia di emergenza	4.5	3.2	3.6	3.7	3.1	2.4	3.6	4.5	3.7
Superamento dei limiti di velocità	75.7	78.9	61.5	80.0	73.2	71.9	80.5	82.1	78.5
Mancato rispetto della precedenza	19.8	21.6	21.2	21.1	16.1	16.5	19.9	19.2	19.6
Accesso con l'auto a zone pedonali	7.3	7.8	9.2	9.0	6.5	6.8	7.9	7.5	7.9
Guida in stato di ebbrezza	1.3	1.2	1.1	1.1	0.7	0.7	2.9	1.3	1.5

\* il totale non è uguale a 100 poiché erano possibili più risposte

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.4.3 Infrazioni multate** (valori %)

ANNI	2002	2001	2000	1998	1997	1996	1995	1994	1993
Inversione a U	2.0	0.3	1.0	0.9	0.5	2.0	0.4	1.3	0.5
Sorpasso a destra	10.9	0.2	0.7	0.7	0.3	1.4	0.2	1.0	0.4
Passaggio con il rosso	7.6	2.5	3.2	2.8	2.2	6.8	2.7	3.1	3.4
Guida contromano	1.9	0.3	0.6	0.7	0.4	1.6	0.3	1.2	0.3
Mancato uso delle cinture di sicurezza	24.2	5.3	6.9	5.5	4.7	14.4	6.5	8.5	8.1
Parcheggio in divieto di sosta	62.8	23.6	28.0	28.4	24.0	66.9	26.0	27.8	31.4
Parcheggio in doppia fila o sul marciapiede	9.0	3.8	4.6	4.4	3.0	7.6	3.6	4.6	2.8
Mancato uso degli indicatori direzionali	2.1	0.4	0.6	0.8	0.5	1.2	0.4	1.0	0.5
Occupazione della corsia di emergenza	1.6	0.2	0.5	0.7	0.5	1.1	0.2	1.0	0.5
Superamento dei limiti di velocità	20.5	9.0	10.8	9.5	7.5	20.6	7.8	8.6	8.2
Mancato rispetto della precedenza	2.1	0.4	0.9	0.9	0.5	1.3	0.5	1.1	0.9
Accesso con l'auto a zone pedonali	3.2	1.2	1.7	1.4	1.1	3.7	1.2	1.8	1.5
Guida in stato di ebbrezza	1.0	0.1	0.4	0.5	0.2	0.8	0.2	0.7	0.3

\* il totale non è uguale a 100 poiché erano possibili più risposte

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.4.4 Giudizio sul proprio comportamento di guida** (% di colonna)

A basso rischio	86.1
Intermedio	12.8
Ad alto rischio	1.1
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

Tab.2.4.5 Frequenza delle infrazioni commesse negli ultimi dodici mesi per età (% di colonna)

	FINO 29 ANNI	DA 30 A 45 ANNI	DA 45 A 60 ANNI	DA 61 ANNI E OLTRE	TOTALE
<b>INVERSIONE AD U</b>					
Spesso	2.2	1.3	0.7	0.5	1.1
Qualche volta	28.4	16.7	11.7	8.1	14.7
Mai	69.4	82.0	87.6	91.4	84.2
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>SORPASSO A DESTRA</b>					
Spesso	1.0	1.3	1.1	0.8	1.1
Qualche volta	17.3	16.3	14.2	9.3	14.4
Mai	81.7	82.4	84.7	89.9	84.5
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>PASSAGGIO CON IL ROSSO</b>					
Spesso	1.5	1.5	1.3	0.8	1.3
Qualche volta	28.4	25.6	21.6	16.7	22.9
Mai	70.1	72.9	77.1	82.5	75.8
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>GUIDA CONTROMANO</b>					
Spesso	0.8	0.8	0.4	1.0	0.7
Qualche volta	4.5	2.3	2.5	3.2	2.8
Mai	94.7	96.9	97.1	95.8	96.5
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>MANCATO USO DELLE CINTURE DI SICUREZZA</b>					
Spesso	19.8	20.0	18.4	14.1	18.3
Qualche volta	45.6	44.8	50.2	49.4	47.6
Mai	34.6	35.2	31.4	36.5	34.1
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>PARCHEGGIO IN DIVIETO DI SOSTA</b>					
Spesso	5.0	4.7	4.0	2.5	4.1
Qualche volta	43.3	44.0	47.4	46.7	45.6
Mai	51.7	51.3	48.6	50.8	50.3
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>PARCHEGGIO IN DOPPIA FILA O SUL MARCIAPIEDE</b>					
Spesso	3.2	2.1	2.0	1.0	2.0
Qualche volta	29.0	27.5	26.4	26.4	27.1
Mai	67.8	70.4	71.6	72.6	70.9
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Segue Tabella%

<b>MANCATO USO DEGLI INDICATORI DIREZIONALI</b>					
Spesso	2.0	2.4	1.4	1.0	1.7
Qualche volta	40.4	36.6	35.3	24.0	34.4
Mai	57.6	61.0	63.3	75.0	63.9
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>OCCUPAZIONE DELLA CORSIA DI EMERGENZA</b>					
Spesso	1.0	0.4	0.3	0.7	0.5
Qualche volta	5.2	3.0	4.4	4.0	3.9
Mai	93.8	96.6	95.3	95.3	95.6
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>SUPERAMENTO DEI LIMITI DI VELOCITÀ'</b>					
Spesso	20.7	16.6	11.8	6.1	13.5
Qualche volta	58.6	62.9	63.9	60.4	62.3
Mai	20.7	20.5	24.3	33.5	24.2
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>MANCATO RISPETTO DELLA PRECEDENZA</b>					
Spesso	0.7	0.4	0.4	0.5	0.5
Qualche volta	22.8	18.6	20.1	16.0	19.2
Mai	76.5	81.0	79.5	83.5	80.3
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>ACCESSO CON L'AUTO A ZONE PEDONALI</b>					
Spesso	0.5	0.2	0.5	0.2	0.4
Qualche volta	4.0	6.2	7.6	9.3	7.0
Mai	95.5	93.6	91.9	90.5	92.6
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>GUIDA IN STATO DI EBBREZZA</b>					
Spesso		0.3	0.1	0.7	0.3
Qualche volta	1.0	0.9	1.2	1.0	1.0
Mai	99.0	98.8	98.7	98.3	98.7
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.5.1 Comportamento adottato in caso di rifornimento di carburante ( % di colonna )**

<b>ANNI</b>	<b>2002</b>	<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>1998</b>
<b>IN CITTA'</b>				
Vado sempre presso lo stesso distributore	67.6	60.2	62.8	71.7
Utilizzo più distributori abituali della stessa marca	10.8	18.3	14.0	11.6
Mi servo di distributori abituali di marche diverse	11.5	10.7	11.7	11.6
Vado dove capita	10.1	10.8	11.5	5.1
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>FUORI CITTA'</b>				
Vado sempre presso lo stesso distributore	11.1	9.5	11.0	2.6
Utilizzo più distributori abituali della stessa marca	33.9	37.3	34.8	46.8
Mi servo di distributori abituali di marche diverse	13.9	11.2	11.6	6.6
Vado dove capita	41.1	42.0	42.6	44.0
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.5.2 Comportamento adottato in caso di rifornimento di carburante per sesso ( % di colonna )**

	<b>MASCHIO</b>	<b>FEMMINA</b>	<b>TOTALE</b>
<b>IN CITTÀ</b>			
Vado sempre presso lo stesso distributore	68.1	64.9	67.6
Utilizzo più distributori abituali della stessa marca	11.2	8.9	10.8
Mi servo di distributori abituali di marche diverse	11.0	14.0	11.5
Vado dove capita	9.7	12.2	10.1
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>FUORI CITTÀ</b>			
Vado sempre presso lo stesso distributore	10.9	12.5	11.1
Utilizzo più distributori abituali della stessa marca	35.0	27.7	33.9
Mi servo di distributori abituali di marche diverse	14.0	13.9	13.9
Vado dove capita	40.1	45.9	41.1
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.5.3 Comportamento adottato in caso di rifornimento di carburante per età ( % di colonna )**

	FINO 29 ANNI	DA 30 A 45 ANNI	DA 45 A 60 ANNI	DA 61 ANNI E OLTRE	TOTALE
<b>IN CITTÀ '</b>					
Vado sempre presso lo stesso distributore	65.2	63.4	69.4	73.6	67.6
Utilizzo più distributori abituali della stessa marca	9.7	11.2	10.7	11.1	10.8
Mi servo di distributori abituali di marche diverse	13.6	13.8	10.5	7.5	11.5
Vado dove capita	11.5	11.6	9.4	7.8	10.1
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>FUORI CITTÀ'</b>					
Vado sempre presso lo stesso distributore	9.1	11.7	10.6	12.1	11.1
Utilizzo più distributori abituali della stessa marca	31.3	31.4	33.9	40.9	34.0
Mi servo di distributori abituali di marche diverse	14.4	14.1	13.8	13.1	13.9
Vado dove capita	45.2	42.8	41.7	33.9	41.0
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.5.4 Utenti del self-service ( % di colonna)**

ANNI	2002	2001	2000	1997
Sì	73.0	73.7	72.1	52.2
No	27.0	26.3	27.9	47.8
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.5.5 Luogo dove si effettua più frequentemente il rifornimento self- service ( % di colonna )**

ANNI	2002	2001	2000	1998
In autostrada	8.8	9.7	12.1	11.6
In città	58.8	32.8	32.3	39.9
In entrambi i luoghi	32.4	57.5	55.6	48.5
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.5.6 Frequenza dei rifornimenti self-service nell'ultimo anno ( % di colonna)**

ANNI	2002	2001	2000	1998
Sempre o quasi sempre	41.6	42.5	35.5	26.2
Spesso	23.1	17.6	17.7	23.7
Quando è possibile	16.4	19.1	23.2	16.9
Qualche volta	14.7	13.4	14.2	19.0
Raramente	4.2	7.4	9.3	14.2
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.5.7 Frequenza dei rifornimenti self-service nell'ultimo anno per età ( % di colonna)**

	FINO 29 ANNI	DA 30 A 45 ANNI	DA 45 A 60 ANNI	DA 61 ANNI E OLTRE	TOTALE
Sempre o quasi sempre	42.9	41.0	41.4	42.4	41.6
Spesso	26.8	23.2	22.8	21.0	23.1
Quando è possibile	18.8	16.6	17.0	12.7	16.4
Qualche volta	10.1	15.1	14.4	17.9	14.7
Raramente	1.4	4.1	4.4	6.0	4.2
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.5.8 Grado di fastidio avvertito nel fare rifornimento in self-service ( % di colonna)**

ANNI	2002	2001	2000	1998
Molto	13.2	4.0	13.3	16.4
Abbastanza	15.4	10.6	16.4	17.1
Poco	30.2	24.9	2.6	27.4
Per Nulla	41.2	60.5	44.3	39.1
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.5.9 Grado di fastidio avvertito nel fare rifornimento in self-service per età ( % di colonna)**

	FINO 29 ANNI	DA 30 A 45 ANNI	DA 45 A 60 ANNI	DA 61 ANNI E OLTRE	TOTALE
Molto	5.6	10.4	13.1	23.1	13.2
Abbastanza	9.6	12.8	16.7	21.7	15.4
Poco	36.2	27.7	31.6	28.8	30.2
Per nulla	48.6	49.1	38.6	26.4	41.2
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.6.1 Giudizio sulla qualità del servizio autostradale ( valori medi- scala da 1 a 5 )**

1998	3.3
1999-2000	3.3
2002	2.9

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.6.2 Giudizio sulla qualità delle autostrade ( valori medi- scala da 1 a 5 )**

VOTO	2.9
------	-----

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.6.3 Contributo degli strumenti di sicurezza al miglioramento del servizio**

(valori medi- scala da 1 a 5: 1=minimo contributo; 5= massimo contributo)

Barriere di sicurezza spartitraffico e lungo le carreggiate	4.0
Pavimentazioni drenanti e fonoassorbenti	4.0
Illuminazione	4.0
Colonnine SOS	3.6
Maggiore pattugliamento e controlli	4.0

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.6.4 Contributo dei fattori di fluidità del traffico al miglioramento del servizio**

(valori medi- scala da 1 a 5: 1=minimo contributo; 5= massimo contributo)

Potenziamento della struttura autostradale a 3-4 corsie per senso di marcia	4.3
Gestione dei cantieri	3.9
Gestione delle emergenze per incidenti	4.0
Sistemi automatizzati per il pagamento dei pedaggi ( Viacard, Telepass, Fast Pay)	4.0
Segnaletica stradale	4.0

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.6.5 Sistema di pagamento del pedaggio utilizzato più frequentemente (% di colonna)**

Contanti	63.8
Bancomat	11.3
Viacard	10.0
Telepass	14.9
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.6.6 Contributo dei servizi offerti in autostrada al miglioramento della qualità del servizio**

(valori medi- scala da 1 a 5: 1=minimo contributo; 5= massimo contributo)

Soccorso meccanico	3.9
Soccorso sanitario	4.1
Servizio telefonico per informazioni	3.6
Isoradio	3.6
Punto blu	3.2
Compagnie informative sui servizi della società autostrade	3.4

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis

**Tab.2.6.7 Interventi che potrebbero migliorare la qualità del servizio autostradale**

(valori medi- scala da 1 a 5: 1=minimo contributo; 5= massimo contributo)

Servizio informativo più ampio e particolareggiato	3.6
Assistenza al cliente più estesa e diffusa	3.8
Assistenza al traffico diversa e più tempestiva	4.2
Maggiore semplicità nella disposizione dei servizi nelle aree di servizio	3.6
Maggiore diversificazione dei servizi nelle aree di servizio	3.4
L'istituzione di uno o più numeri verdi	3.6

Rapporto Automobile 2002 Aci-Censis