



AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

PRESENTAZIONE



CENSIS

VII Rapporto "Due Ruote" ACI - Censis 2004

Il "patentino" per i nuovi... padroni del traffico



INDICE

• Premessa

- Introduzione pag. 3

Prima Parte

- 1.1 L'osservatorio due ruote pag. 5
- 1.2 I costi di gestione e possesso pag. 9
- 1.3 Il mercato potenziale pag. 11
- 1.4 L'evoluzione dei quadricicli pag. 16
- 1.5 Infrazioni e adesioni alla norma pag. 18
- 1.6 Osservando le trasgressioni pag. 21

Seconda Parte

- 2.1 I costi del patentino per le famiglie italiane pag. 23
- 2.2 Gli under 18 e l'approccio alle due ruote pag. 24

Nota metodologica

- Indagine campionaria rivolta a 1.500 soci ACI. pag. 30



Il testo completo, in file PDF,
può essere richiesto con
e-mail ad Infostudi@aci.it

Direzione:

Roberto Ciampicagli

Coordinamento:

Giovanna D'Alessandro

Gruppo di Lavoro composto da:

Raffaella Cassa
Roberto Ciampicagli
Giovanna D'Alessandro
Linda Manzone
Francesco Russo

Elaborazione statistiche:

Soc. Codres

• Premessa

Oggi l'assenza di una cultura del traffico produce nei cittadini comportamenti volti alla soddisfazione delle esigenze di mobilità in un'ottica individualistica. Poiché il cittadino non può, al livello individuale, risolvere il problema del traffico, sebbene sia ampiamente sensibile al tema del miglioramento della qualità della vita urbana, cerca di adattarsi elaborando strategie di mobilità basate sull'uso dei mezzi di trasporto privati. La mobilità "individualistica" è dunque un meccanismo spontaneo della cittadinanza e si realizza con la privatizzazione dei mezzi di trasporto. In presenza di un servizio di trasporto pubblico solo in parte rispondente alle mutate esigenze di mobilità della popolazione, i cittadini si rivolgono ai mezzi privati per affrontare qualunque tipo di spostamento.

In tale contesto il fenomeno che ha più caratterizzato la mobilità, in particolare quella urbana è l'aumento progressivo del ricorso alle due ruote, quale soluzione spontanea per fronteggiare la congestione urbana.

Ormai, nell'immaginario collettivo le due ruote hanno un valore prevalentemente pratico-funzionale, in quanto consentono di essere agili nel traffico e in questo modo si inseriscono tra gli strumenti di gestione della mobilità preferiti dai cittadini. Così, ci si rivolge alle due ruote anche perché l'automobile non sempre si adatta alle esigenze di spostamento dell'utenza. Pertanto, per realizzare una mobilità sempre più veloce, gli italiani sembrano rivolgersi alle due ruote piuttosto che ai mezzi di trasporto pubblico.

Le due ruote sfuggono alle regole della circolazione e in questo modo si impongono come i veri padroni del traffico.

Inoltre, sempre più spesso la mobilità "individualistica" è affrontata con il possesso di un duplice mezzo di trasporto: le due ruote e l'auto. Da schiavi del traffico gli automobilisti cercano di emanciparsi verso la condizione di padroni, montando in sella alle due ruote.

Ciò spiega il consistente incremento delle due ruote, usate di più rispetto al passato dal 36.4% degli intervistati, contro il 25.5% registrato nel 2001. Un ulteriore dato che conferma la tendenza degli automobilisti a lasciare l'auto in garage e montare in sella è l'età dei nuovi utenti. La socializzazione alle due ruote avviene anche a quaranta e cinquanta anni e tra i nuovi utenti delle due ruote gli ultra 65enni sono più numerosi dei giovani fino a 34 anni. Questo fenomeno appare anche connesso alla crescita esponenziale del mercato del quadriciclo leggero, mezzo di trasporto decisamente gradito alle donne e agli ultra sessantenni. Si può dunque affermare che il quadriciclo si incardina in questa nuova tendenza sintetizzabile nella privatizzazione della intermodalità, ossia l'utilizzo di diverse modalità di trasporto private. Il quadriciclo leggero condivide con le due ruote le ridotte dimensioni, una relativa facilità di parcheggio, ma ha come plus aggiuntivo una maggiore protezione dallo sporco e dalle intemperie, sebbene rispetto al traffico non rende padroni ma solo "plebei". Ad oggi, quasi un intervistato su due ritiene che si tratti di un mezzo di trasporto che, nonostante il costo di acquisto pari ad una moto di elevata cilindrata, o ad un'auto di piccola e media cilindrata, sia destinato a diffondersi sempre di più. Tra gli intervistati, il 16.9% ritiene un componente della propria famiglia o eventuali altri parenti, oppure se stesso un potenziale acquirente di quadricicli leggeri.

Rispetto a tre anni fa cresce il ricorso alle due ruote (46.8%) per esigenze pratiche di mobilità, cioè per beneficiare di vantaggi pratici legati alla facilità di parcheggio o alla mobilità nel traffico. Il movente funzionale ha ormai oscurato il coinvolgimento affettivo tra l'individuo e il mezzo.

Non solo le due ruote sono diventate parte integrante della vita quotidiana di sempre più numerosi cittadini, ma anche un bene familiare che viene scambiato. Il 44.4% degli intervistati, infatti, condivide l'uso della moto/scooter con altri componenti della famiglia e/o parenti.

Emanciparsi dalle quattro ruote e diventare padroni del traffico con le due ruote ha un costo non irrilevante. In media un utente delle due ruote spende circa 1.515,00 euro¹ all'anno, ovvero 4,2 euro al giorno. Se a ciò si somma il costo di gestione delle 4 ruote, pari a € 4.414,00 €all'anno¹, si ha che mediamente la mobilità privata, al cittadino che possiede una vettura e un veicolo a 2 ruote, costa € 5.929,00 all'anno; importo che equivale a € 16,2 al giorno. E' dunque nuovamente la famiglia a farsi carico di soluzioni intermodali nell'ambito del traffico urbano.

¹ Cfr. XIII Rapporto Auto Aci – Censis Servizi, L'avanzata dei consumi, ed. ACI, febbraio 2004

Ma il fascino della libertà dalla schiavitù del traffico non sembra risentire in modo significativo dei costi di gestione. La libertà di essere fuori dalle regole della circolazione, appropriarsi per il parcheggio dei marciapiedi o delle aree pedonali sembrerebbe non avere prezzo. Dai risultati di questa indagine il mercato delle due ruote rappresenta, infatti, un settore ancora abbastanza stabile, sebbene, rispetto al passato, si rilevi un clima di incertezza più marcato che potrebbe frenare la propensione ai consumi.

In ogni caso, il prossimo acquisto segnerà il radicale declino delle piccole cilindrate, le cosiddette “non targate”. Questo calo, a cascata, potrebbe penalizzare anche i veicoli di cilindrata superiore, almeno fino a 350 c.c., a tutto vantaggio delle moto, le quali registrano un balzo in avanti di ben 15.6 punti percentuali.

Inoltre, nel prossimo acquisto i fattori connessi all'estetica, alla facilità di guida, ai costi gestionali e di acquisto, alla funzionalità dei veicoli, nonché alla commercialibilità perdono parte della propria capacità di influenzare la scelta. Verosimilmente la proliferazione dell'offerta di nuovi modelli potrebbe aver prodotto una sorta di omologazione dei prodotti, rispetto ai quali l'acquirente/utente non è capace o interessato a cogliere gli elementi di differenziazione, perché eccessivamente specialistici e/o superiori alle aspettative di acquisto.

Le due ruote sono utilizzate e acquistate perché consentono di circolare ovunque, anche nelle zone a traffico limitato, inoltre, permettono di realizzare manovre impossibili o pericolose se intraprese con l'automobile, come attraversamenti pedonali, parcheggi sui marciapiedi, sorpassi a destra, ecc.. Sebbene non sia difficile incontrare motorini che viaggiano contromano, che parcheggiano nelle aree di sosta a pagamento riservate alle automobili, che attraversano passaggi pedonali o che non rispettano i semafori, dai risultati di questo osservatorio, l'auto-denuncia di infrazioni risulta in contrazione rispetto al 2001. Per quantificare in modo più preciso la mobilità indisciplinata su due ruote il Censis Servizi quest'anno ha introdotto un'innovazione metodologica: l'osservazione diretta del comportamento degli utenti delle due ruote. Su 100 osservazioni, 58 non hanno rilevato alcuna trasgressione. Il dato invita a riflettere perché 4 utenti delle due ruote su 10 infrangono il codice della strada, commettendo anche più infrazioni contemporaneamente. Come era verosimile ipotizzare l'osservazione diretta evidenzia uno scenario di gran lunga più trasgressivo rispetto a quanto denunciato dagli intervistati, al punto tale da indurre ad ipotizzare che in molti casi le due ruote rappresentano una scelta consapevole per adottare una mobilità indisciplinata a contenuta probabilità di sanzione.

Infine, l'attenzione ai fattori che potenziano o rendono più insicure le strade ha portato il Censis Servizi ad un'ulteriore innovazione metodologica: un'indagine rivolta agli adolescenti metropolitani dai 14 ai 17 anni, che per ragioni anagrafiche risultano esclusivamente utenti delle due ruote. Tale approfondimento è parso opportuno in ragione del fatto che dal 1° luglio 2004 diventerà obbligatorio per i minorenni alla guida del ciclomotore il certificato di idoneità. I giovani sono risultati decisamente attenti alla propria informazione sulle regole della strada e abbastanza informati circa l'introduzione del cosiddetto patentino. In particolare, quattro intervistati su cinque sono risultati a conoscenza della imminente introduzione del patentino di guida. Il grado di accordo con l'introduzione del patentino registra il consenso del 58.8% degli adolescenti metropolitani. Nei prossimi mesi potenzialmente 1,5 milioni di giovani dovranno aver sostenuto il corso istituzionale per il conseguimento del patentino. Lo sforzo del sistema pubblico scolastico sembra in grado oggi di dare risposta al 50% del potenziale (circa 700000 studenti), per gli altri occorrerà ricorrere all'offerta privata con un costo medio di €150 ed una spesa (ben spesa) complessiva delle famiglie di 120 milioni di euro.

Si può dunque concludere che l'incremento d'uso delle due ruote, così come il successo che continueranno a registrare i quadricicli leggeri, non rappresentano una “moda”, bensì il risultato di scelte individuali di opportunità e convenienza. Se, dunque, ad oggi l'elemento preoccupante è dato dal comportamento indisciplinato dei “centauri metropolitani”, la sensibilità dei più giovani al codice della strada lascia ipotizzare che bisognerà puntare all'informazione e alla formazione per promuovere una nuova cultura del traffico.