

Rapporto Automobile 2008 ACI-Censis

STILI DI VITA: IMPARIAMO A USARE L'AUTO DALLE DONNE

PIÙ FREDDI, RAZIONALI E SICURE, MA MENO ATTENTE A CURA E MANUTENZIONE

CARO CARBURANTI: RISCHIO MOBILITÀ "CLASSISTA"

SE LITRO A 2,50€ RIDUCONO USO AUTO:

22,5% LAVORATORI INDIPENDENTI; 27,3% DIPENDENTI A TEMPO DETERMINATO;
36,1% LAVORATORI ATIPICI; 52,8% STUDENTI; 37,5% DISOCCUPATI

CRISI MOBILITÀ: SOTTOUTILIZZO PARCO COSTA 3,5 MLD L'ANNO

CRESCE IL PARCO CIRCOLANTE: DIMINUISCONO I CONSUMI
PIÙ MEZZI, MA NON PIÙ STRADE

SICUREZZA E COMUNICAZIONE

COSTI SOCIALI INCIDENTI: 35 MLD DI EURO L'ANNO; 2,5 PUNTI DI PIL
ALLARME STUPEFACENTI A BASSO COSTO: COCA A PORTATA DI "PAGHETTA"
AL TG5 IL PRIMATO DEL TEMPO DEDICATO ALLA SICUREZZA STRADALE

Impariamo a usare l'auto dalle donne, più razionali e sicure degli uomini; caro-carburanti: rischio "mobilità classista"; 3,5 miliardi di euro l'anno "in fumo" per il **sotto-utilizzo del parco circolante**; droghe "low-cost": è **allarme sicurezza**: sono questi alcuni dei temi forti che emergono dal "Rapporto Automobile 2008", presentato, questa mattina a Roma, dal Presidente della Fondazione Censis, **Giuseppe De Rita**, e dal Presidente dell'Automobile Club d'Italia, **Enrico Gelpi**.

Partendo dal diverso atteggiamento che uomini e donne hanno nei confronti dell'auto e delle due ruote, ACI e Censis hanno analizzato in profondità l'accentuarsi della crisi del settore mobilità, la situazione sul fronte della sicurezza stradale – con un focus su come il tema sicurezza viene trattato dai media televisivi – e i costi del sottoutilizzo del parco circolante. Ecco, in sintesi, i passaggi chiave del Rapporto.

STILI DI VITA: IMPARIAMO A USARE L'AUTO DALLE DONNE

Uomo-auto: rapporto istintivo e intenso; donna-auto: rapporto razionale e pratico

Impariamo a usare l'auto dalle donne, che hanno con le quattro ruote un rapporto caratterizzato da maggiore freddezza decisionale, più disponibilità all'intermodalità, minore aggressività alla guida e, di conseguenza, anche minore incidentalità e meno punti patente persi. Mentre l'uomo, infatti, ha un approccio più istintivo ed un legame più forte con il prodotto, quello della donna è più freddo e razionale.

Lui: auto potente, veloce, bella, tecnologica;

Lei: parcheggiabile, maneggevole, economica, che semplifica la vita

Se, per tutti, l'auto ideale è **affidabile** (45.3%), **sicura** (37.3%) ed **economica** (32.4%), **lui** la sogna **potente** (16,6% rispetto al 3,6% delle donne), **veloce**, **bella** (14,0% rispetto all' 8,8% delle donne) e **tecnologica** (11,4% rispetto al 4,6% delle donne); **lei** la vuole **parcheggiabile**, **maneggevole**, **economica** e capace di **rendere più semplice il quotidiano**.

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

L'uomo è più **autocentrico**, la donna più **intermodale** (3 su 10 usano mezzi pubblici contro 2 uomini su 10, 4 su dieci si muovono anche a piedi contro 3 su 10 tra gli uomini).

L'uomo ha **tassi di incidentalità** molto sostenuti (il 70% degli incidenti gravi in ambito urbano vede un uomo al volante) e nel 51% dei casi non rinuncerebbe all'uso dell'auto per una scelta di mobilità pubblica; la donna, invece, pone condizioni e standard ma risulta più favorevole all'ipotesi di scambio auto-mezzi pubblici (64% di disponibilità).

Cura e manutenzione: niente "par condicio": uomini promossi, donne bocciate

Le donne, molto pratiche ed attente quando scelgono che tipo di macchina acquistare, non sono altrettanto attente quando si tratta di manutenzione. La cura dell'auto, infatti, viene ancora percepita come "un compito da maschi". Almeno in questo campo la *par condicio* tra uomini e donne non sembra ancora avere trovato ragion d'essere.

Un graffio alla carrozzeria? L'uomo interviene subito; la donna solo se paga l'assicurazione

Nel caso uno sconosciuto danneggiasse lievemente la carrozzeria, gli uomini la farebbero riparare immediatamente a proprie spese nel 40,2% dei casi rispetto al 21,7% delle donne. Le donne, da parte loro, sceglierebbero nella maggioranza dei casi (40,2%) di farla riparare solo se intervenisse l'assicurazione e di non farla riparare in oltre il 20% dei casi. Correlazioni probabilmente legate alla "migliore" condizione socio professionale del genere maschile ed al fatto che sono in maggioranza gli uomini ad occuparsi della manutenzione dell'auto: le donne nel 17,8% dichiarano di non interessarsene rispetto al 3,8% degli uomini.

Lavaggio, pressione gomme e check-up dal meccanico? Uomini attenti, donne negligenti

In tema di manutenzione dell'auto, considerando tre aspetti fondamentali (lavaggio, pressione gomme e controllo generale dal meccanico) le donne risultano molto meno attente degli uomini. Nel corso dell'ultimo anno, infatti, hanno ammesso di non aver "mai" fatto lavare l'auto nel 13,3% dei casi (uomini = 4,5%); controllato la pressione delle gomme nel 14,4% (uomini = 3,3%); fatto controllare l'auto dal meccanico in oltre il 16% dei casi (contro il 5,3% dei maschi).

CARO CARBURANTI: RISCHIO MOBILITA' "CLASSISTA"

Rischio "mobilità classista"

Di fronte ad un notevole incremento del prezzo della benzina (2,50 euro), l'utilizzo della macchina rischia di diventare una questione di status, un **discrimine sociale**. Più la propria condizione professionale è incerta e inferiori sono i redditi percepiti, più si tende a rinunciare alla macchina, sostituendola del tutto o intervallandone l'uso con i mezzi pubblici.

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

Se i prezzi continueranno a salire, lo scenario di una mobilità libera ma consapevole confliggerà con una nuova fenomenologia: la **mobilità classista**. Uno scenario che non ha una valenza puramente sociologica, ma impatta sulla capacità e sulla qualità dell'offerta di mobilità pubblica. Mezzi pubblici locali, interregionali, treni per i pendolari, etc. , saranno in grado- forse rapidamente- di adeguare e magari migliorare i propri standard d'offerta?

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

	Cond. Professionale						
	Occupato indipendente	Occupato dipendente a tempo indeterminato	Pensionato	Casalinga	Occupato a tempo determinato/lavoratore atipico	Studente	Disoccupato/ in cerca di prima occupazione
Nessun aumento della benzina influenzerebbe le mie abitudini	49,1	37,5	35,0	27,8	26,4	15,8	6,3
Comincerei a ridurre l'uso dell'auto per i mezzi pubblici	22,5	27,3	36,1	52,8	32,1	36,8	37,5
Farei installare l' impianto a gas /comprerei auto a gas	20,7	24,0	12,0	13,9	24,5	10,5	25,0

Venderei l'autovettura ed utilizzerei solo mezzi pubblici	2,4	3,1	1,5	2,8	5,7	5,3	6,3
Passerei ad usare la moto/lo scooter	5,3	8,1	15,3	2,8	11,3	31,6	25,0
<i>totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

CRISI MOBILITA'

Crescono i mezzi (+11%) ma non le strade (+4%); in calo i consumi

Tra il 2000 ed il 2007 il numero dei mezzi circolanti è cresciuto del 14,5% mentre il consumo di mobilità è diminuito per le quattro ruote e rimasto sostanzialmente stabile per le due ruote. Alla crescita del circolante non corrisponde, inoltre, una crescita dell'estensione stradale. Mentre, tra il 2000 ed il 2005 (ultimo dato disponibile), il circolante è cresciuto di quasi 11 punti, lo sviluppo stradale e autostradale è cresciuto di soli 4 punti. Aumenta, dunque, il carico di domanda e, naturalmente, la congestione della mobilità, sia urbana che extraurbana, con evidenti impatti su costi, sicurezza e ambiente.

Più di un mezzo a testa: quello fermo costa alle famiglie 3,5/4 mld. di € l'anno

Il parco circolante è sottoutilizzato. Nel 15% delle famiglie italiane il numero di auto+moto è superiore al numero di patentati, il che si traduce in un sottoutilizzo del circolante, in una crescente pressione sull'offerta di spazi viari e quindi sulla fluidità del traffico ed in una "spesa a perdere" per le famiglie italiane stimabile tra i 3,5 e i 4 miliardi annui. La domanda è: quanto crescerà questa spesa a perdere se l'escalation del caro carburante costringerà le famiglie a ridurre sempre di più l'uso dell'auto privata?

Auto: mezzo preferito dal 90% degli italiani

Nel 2007 l'auto si riconferma, comunque, il mezzo di trasporto preferito dagli italiani per gli spostamenti ricorrenti. Cresce nella popolazione la scelta di muoversi a piedi (+9 punti percentuali rispetto al 2006) e di ricorrere ai mezzi pubblici sia urbani che extraurbani (bus e treni urbani 36,2% rispetto al 27,3% del 2006; bus e treni extraurbani 13,9% rispetto al 12% di una anno fa), senza tuttavia intaccare il **saldo primato dell'automobile** (mezzo di trasporto favorito dal 90,0% degli automobilisti).

Gli italiani continuano a preferire la **libertà di movimento** che solo l'automobile è in grado di offrire. L'auto rappresenta, infatti, libertà di movimento (38,7%), male necessario (18,8%), **miglior mezzo di trasporto possibile** (18,7%) piuttosto che passione (6,4%) o "piacevole mania" (2,9%). Non stupisce, quindi, che il **numero di giorni d'uso dell'auto** nel corso della settimana sia in crescita, rispetto all'anno scorso. Il campione intervistato, infatti usa mediamente l'auto privata 5,3 giorni a settimana contro i 5,0 registrati nel 2006.

Mezzi pubblici: insoddisfacenti; utilizzo contenuto

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

In generale l'**utilizzo dei mezzi pubblici** per gli spostamenti in città continua ad apparire decisamente **contenuto** (e pari al 25%), soprattutto per l'assenza di collegamento e/o le coincidenze non buone (34,9%) e per la fermata distante dall'abitazione o dalla sede di studio/lavoro (23,7% rispetto al 10,7% del 2006). Meno significativi rispetto al 2006 i collegamenti poco frequenti (21,7%) e lo scarso comfort del viaggio (20,7%) Un maschio su due non sarebbe spinto da nessun tipo di iniziativa/ incentivo ad un uso più frequente dei mezzi pubblici. Le donne, invece, appaiono più disponibili e pronte a rinunciare all'auto se premiate da un servizio di mobilità pubblica più efficiente, caratterizzato da corse più frequenti (34,2%) ed orari più compatibili con le loro esigenze (13,0%).

Auto: non solo lavoro, ma anche turismo e "leisure": più del 70% viaggia su quattro ruote

L'auto è il mezzo di trasporto favorito dagli italiani anche per gli **spostamenti legati al turismo ed alla dimensione "leisure" della vita quotidiana**. Nel periodo 2006-2007 **su 100 italiani outgoing** (in uscita dai confini italiani) **70 utilizzano un mezzo privato** (auto, moto, camper). Sostanzialmente costanti o in leggero calo ferrovie e porti, in buona crescita il traffico aereo (+2,2).

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

SICUREZZA STRADALE

Costi sociali incidenti: 35miliardi di euro l'anno = 2.5/2.6 punti di percentuali del PIL

Ogni giorno in Italia si verificano in media **652 incidenti stradali** (dati Istat), che provocano la morte di 16 persone e il ferimento di altre 912. Nell'anno **2006** sono stati rilevati **238.124 incidenti** in lieve diminuzione (-0,8%) rispetto al 2005. L'**incidentalità costa annualmente alla collettività oltre 35 miliardi di Euro**, corrispondenti a circa 2,5/ 2,6 punti percentuali del PIL.

Comportamenti più a rischio: guida con alcool e droghe, velocità, scarsa educazione stradale

Per gli automobilisti italiani i principali problemi connessi alla sicurezza stradale sono in netta maggioranza correlati a **comportamenti scorretti del conducente**. La **guida sotto l'influsso di alcool o droghe** (58,2%), **l'eccesso di velocità** (49,1%) e la **scarsa educazione stradale di automobilisti e motociclisti** (29,6%), preoccupano molto più della cattiva manutenzione delle strade (9,4%) e dell'inefficienza dei veicoli vecchi (5,9%). Sono soprattutto i più giovani (18-29 anni) e i più anziani (over 65) a segnalare il problema della guida in stato alterato di coscienza (sotto l'influsso di alcool o droghe) ed anche la distribuzione geografica rileva interessanti differenziazioni. Il problema della guida in stato di ebbrezza è, infatti, molto più sentito nelle regioni del nord-est (67,6% rispetto alla media Italia pari al 58,2%) che non in quelle del sud (53,8%). Il triste legame alcool-giovani-incidenti stradali riempie, d'altra parte, sempre più spesso le prime pagine dei nostri quotidiani. Non stupisce, pertanto, che sia stato indicato dal nostro campione di intervistati come il problema principale della sicurezza stradale. Lo **stato psico-fisico alterato** (categoria nella quale rientrano sia lo stato di ebbrezza che l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, che gli improvvisi guasti dell'auto, secondo l'Istat) pur non rappresentando, infatti, una percentuale elevata (2%) sul totale delle cause accertate o presunte di incidenti stradali (il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta e la velocità troppo elevata sono le prime tre cause di incidente e costituiscono da sole il 45,8 % dei casi) colpisce per la **gravità degli eventi** ed il fatto che essi **coinvolgono maggiormente i giovani**.

Droghe low-cost: è emergenza. Mini-dosi di coca a portata di "paghetta".

L'ebbrezza da alcool nel 2006 ha coinvolto 4.246 casi, ma anche l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope con oltre 400 casi non può più essere sottovalutata (dati Istat 2006). Tra il 2001 ed il 2005 è stato rilevato, infatti, (Fonte: Relazione annuale del Parlamento sul consumo di droghe), un aumento generale nella popolazione dei consumi di cannabis (hanno fatto uso della sostanza almeno una volta nella vita il 22% degli intervistati nel 2001, ed il 32% nel 2005) ed un forte incremento nel consumo di cocaina (dai 700 mila consumatori del 2005 agli 850 mila di oggi, con un aumento del 20%). Dato ancor più allarmante è che questo aumento in particolare per le droghe pesanti (cocaina ed eroina) coinvolge soprattutto i giovanissimi, anche a causa delle **mini-dosi** presenti sul mercato a prezzi oramai accessibili: **un grammo di coca**, che nel 2004 si comprava per 40 euro, oggi ne costa 10-15, rendendo il prodotto **accessibile anche a chi vive di "sola" paghetta**.

Donne al volante: molto più sicure degli uomini

Le donne rivelano **uno stile di guida più corretto e sicuro**. A fronte del 57% di patenti attive intestate a uomini e 43% a donne, i conducenti di autovetture coinvolti in incidente stradale in ambito urbano risultano per il 70% uomini e per il 30% donne. La differenza si fa ancora più ampia se ci riferiamo all'incidentalità a 2 ruote in ambito urbano: 83% di maschi contro il 17% delle femmine. Nello specifico su un totale di 192.509 incidenti alla guida dell'autovettura in città sono rimasti coinvolti 135.518 maschi e 56.991 femmine, alla guida delle due ruote su un totale di 73.889 incidenti, 61.372 hanno avuto per "protagonisti" maschi, 12.517 donne. Anche per questo, la percentuale di maschi che ha perso punti (20,6%) è nettamente superiore a quella delle donne (9,0%).

ETA'	Maschi	Femmine	Totale
Fino a 13	0	0	0
14-17	33	6	39
18-29	37.533	14.609	52.142
30-44	41.993	22.216	64.149
45-60	27.139	12.939	40.078
61-75	14.828	3.914	18.742
Oltre 75	3.930	618	4.548
Imprec.	10.122	2.689	12.811
TOTALE	135.518	56.991	192.509

Fonte: Elaborazioni Centro studi e Ricerche ACI su dati Istat, 2006

Tab.29 Conducenti due ruote coinvolti in incidente in ambito urbano - per sesso secondo l'età del conducente, val. assoluti- anno 2006-			
ETA'	Maschi	Femmine	Totale
Fino a 13	44	14	58
14-17	8.614	2.119	10.733
18-29	18.757	4.628	23.385
30-44	19.812	3.856	23.668
45-60	8.918	1.146	10.064
61-75	2.252	198	2.450
Oltre 75	441	27	468
Imprec.	2.534	529	3.063
TOTALE	61.372	12.517	73.889
Fonte: Elaborazioni Centro studi e Ricerche ACI su dati Istat, 2006			

SICUREZZA E COMUNICAZIONE TV

Al Tg5 il primato del tempo dedicato alla sicurezza stradale: 8 ore e 55 minuti

I telegiornali trasmessi dalle emittenti televisive nazionali dedicano spazio a questa delicata ed importante tematica soprattutto nei mesi estivi (luglio ed agosto) quando la sicurezza stradale si "confonde" con i disagi arrecati agli automobilisti dalle **lunghe code sulle autostrade** per le vacanze estive e quando si **verificano il maggior numero di incidenti** (23.197 in valore assoluto nel 2006, dati Istat).

Su un totale di 39 ore, 5 minuti e 15 secondi dedicati dai telegiornali di 8 testate nazionali al tema dell'incidentalità e per riflesso a quello della sicurezza stradale, il 53% circa si è concentrato nei mesi di luglio ed agosto (Fonte: Osservatorio ISIMM ricerche). A seguire troviamo ottobre e settembre, mesi contrassegnati dal rientro dalle ferie estive e periodi "neri" per l'incidentalità, in crescita mediamente del 2,6% con un picco massimo proprio ad ottobre (+3,7%)- Fonte: Istat- .

Il network che ha dedicato più ore alla sicurezza sulle nostre strade è Mediaset con 18 ore 20 minuti e 19 secondi svolgendo, in tal senso un servizio di utilità pubblica più ampio delle reti RAI (15 ore, un minuto e 43 secondi). La testata che vi ha dedicato più spazio in assoluto è stata, invece, il TG5 con 8 ore e 55 minuti, seguita dal TG1 con oltre 6 ore e dal TG2 con 5 ore e 53 minuti circa.