

## XV RAPPORTO ACI – CENSIS

# L'ITALIA INVECCHIA AL VOLANTE

Gli over 65 sono i nuovi padroni della strada:  
cambiano gli stili di guida, i vizi e le virtù degli automobilisti

16 gennaio 2007

# INDICE

## L'OSSERVATORIO ACI – CENSIS SERVIZI

### PRIMA PARTE

#### FENOMENOLOGIE EMERGENTI

1. COME SIAMO, COME SAREMO
2. IL PANEL ACI
3. L'ETÀ DELLA GUIDA
4. LE INFRAZIONI
5. IL COSTO DELLE 4 RUOTE
6. IL MERCATO
7. ASSICURAZIONE E PATENTE A PUNTI
8. FISCALITÀ E CONTRIBUTI
9. INTERNET E LA MOBILITÀ URBANA

### SECONDA PARTE

#### TEMATICHE FLASH

10. I FURTI
11. LA SICUREZZA STRADALE
12. LE STAZIONI DI SERVIZIO
13. I LIMITI DELLA TECNOLOGIA
14. IL DIARIO DI BORDO

### NOTA METODOLOGICA

#### Direzione

Roberto Ciampicacigli  
Coordinamento  
Giovanna D'Alessandro

#### Gruppo di lavoro

Raffaele Cassa  
Roberto Ciampicacigli  
Giovanna D'Alessandro  
Elio Ascoli Marchetti  
Beata Sidor

## **L'OSSERVATORIO ACI – CENSIS SERVIZI**

Un osservatorio che monitora il rapporto degli italiani con le 4 ruote, esplorando nelle pieghe del cambiamento, deve guardare soprattutto ai nuovi trend emergenti, i quali spesso possono essere colti solo attraverso segnali sussurrati.

Quest'anno, dopo oltre 15 anni di monitoraggio sistematico, si è ritenuto opportuno prestare ulteriore attenzione ai fenomeni emergenti, cioè a quelle tendenze non ancora esplicite ma già esistenti.

Ma cos'è un fenomeno emergente? Il concetto di *proprietà emergente* non è affatto univoco, tale da poter essere facilmente racchiuso in una definizione. In generale, si considerano "emergenti" quei fenomeni che si verificano nei **sistemi complessi**, quale è quello della mobilità privata.

Emergente fu, lo scorso anno, il fenomeno della riduzione del consumo di mobilità. Nel Rapporto 2005 si sostenne la tesi – poi convalidata da tutti i dati strutturali – di un passo indietro compiuto dagli automobilisti italiani. L'incremento dei costi di gestione, ed in particolare di quelli della benzina, avevano prodotto un fenomeno sino ad allora sconosciuto: gli italiani lasciavano più frequentemente l'auto nel proprio garage, reagivano alla corsa dei costi con una più articolata ed attenta gestione del mezzo privato.

Anche quest'anno quel trend appare confermato, ma la curiosità di chi fa ricerca ci ha portato a riflettere sui perché e sui chi, per individuare quali fattori influenzino maggiormente tale fenomenologia.

Tra i grandi fenomeni – sostanzialmente accomunati da un minimo comune multiplo rappresentato da una potenziale riduzione della mobilità privata – che ci appaiono come filoni interpretativi da monitorare, ricchi di spunti descrittivi della nostra società, troviamo:

- la demografia (e quindi l'innalzamento dell'età media della popolazione italiana, come a dire nuovi prodotti per automobilisti che invecchiano)
- la capacità adattiva degli italiani alle restrizioni alla mobilità;
- la tecnologia (e quindi internet con i suoi e-bay, e-dream, e-commerce che annullano gli spostamenti privati e spingono gli spostamenti commerciali e della piccola logistica).

.....

Man mano che si avanza con l'età si assiste ad una contrazione d'uso delle quattro ruote; si ricorre più frequentemente al trasporto pubblico urbano e si cammina più spesso a piedi, almeno fin quando le condizioni fisiche lo consentono. In altre parole, con l'avanzare dell'età l'approccio alla mobilità privata diventa progressivamente più intermodale, anche se i disagi

rispetto al trasporto pubblico mantengono la medesima intensità; anzi, per alcuni aspetti si acquiscono nel caso della popolazione più anziana.

Inoltre, con l'avanzare dell'età si diffonde progressivamente la presa di coscienza dell'insostenibilità dell'attuale modello di mobilità urbana; presa di coscienza che si concretizza nella condivisione anche di rimedi estremi. Ad esempio: alla domanda se favorevoli all'introduzione di una ulteriore tassazione per tutto ciò che peggiora l'ambiente, incluso l'uso dell'auto, al fine di ricavare fondi da destinare ad economie positive, gli over 65 si dichiarano largamente favorevoli (43.3%; + 5.0% rispetto alla media).

Ma, nella scelta degli anziani di ridurre l'uso dell'auto, oltre ad una crescita della coscienza ambientale vi è anche la necessità di contenere i costi della mobilità. L'invecchiamento della popolazione, infatti, porta anche - con il passaggio alla vita non attiva - ad una contrazione del reddito disponibile.

### **In definitiva come cambia il rapporto con l'auto all'avanzare dell'età?**

- Si percorrono meno chilometri (88,6%).
- Cambia lo stile di vita e la macchina serve sempre meno (83,6%).
- Diminuisce il valore simbolico dell'auto (83,5%).
- Si hanno maggiori difficoltà di guida (76,3%).
- Si prova meno piacere alla guida (72,2%).

Se con l'avanzare dell'età si percepiscono maggiori difficoltà di guida, per effetto delle più o meno compromesse capacità fisiche, è anche vero che con l'invecchiamento subentrano meccanismi di compensazione delle abilità e primo fra tutti l'expertise che deriva dall'esperienza di guida; esperienza che induce anche ad un comportamento più prudente e rispettoso del codice della strada.

L'invecchiamento della popolazione patentata verosimilmente produrrà una battuta di arresto nei consumi di mobilità privata, ma ciò non genererà automaticamente una frenata nel mercato dell'auto. Anzi, i dati di questa indagine, nella fascia di età dai 55 ai 64 anni registrano una propensione all'acquisto lievemente più spiccata rispetto alla media. Come spiegare l'apparente incongruenza tra l'invecchiamento della popolazione, la riduzione dell'uso dell'auto e la crescita della propensione all'acquisto di una nuova vettura? La ragione più probabile è che la fascia di età dai 55 ai 64 anni rappresenti un'età topica in cui si inizia a usare meno l'auto privata per effetto delle mutate esigenze personali, che cambiano anche in ragione del progressivo allontanamento dalla vita produttiva. Tale condizione evidentemente acuisce l'esigenza di una nuova vettura più adatta al nuovo stile di vita.

Considerando che la quota di popolazione che si troverà a dover passare dalla "vita attiva" a quella parzialmente attiva o al pensionamento diventa sempre più consistente dal punto di

vista numerico, appare evidente che il prodotto auto dovrà tener conto di tale fenomeno e considerare una domanda di mercato emergente sempre più legata al ciclo vitale.

Se gli anziani usano meno l'auto privata perché più sensibili ai costi della mobilità privata e all'impatto della sostenibilità ambientale, i giovani potrebbero utilizzare meno l'auto grazie alle nuove tecnologie. Tra le fenomenologie emergenti questa indagine rileva che i giovani dai 18 ai 34 anni, cioè i forti utilizzatori di internet ma anche delle 4 ruote, nel 39.4% dei casi ritengono il contributo della rete "molto" e "abbastanza" decisivo per la riduzione degli spostamenti privati (+13.0% rispetto alla media nazionale).

Si può dunque affermare che questa indagine evidenzia, sul fronte della domanda, comportamenti volontari *versus* un'auto-limitazione dell'uso delle 4 ruote.

Limitazione che appare sostenibile anche nel caso di provvedimenti "etero-diretti". A riguardo è significativo il fatto che la percentuale di intervistati che avvertiva "molto" o "abbastanza" disagio durante i blocchi della circolazione passa dal 34.4% del 2004 al 23.6% del 2006, registrando una contrazione di ben 10.8 punti percentuali.

Sebbene ad oggi il 74.0% degli automobilisti è contrario all'introduzione del road pricing, l'adattamento che ha sviluppato l'automobilista nell'ultimo anno rispetto alle limitazioni al traffico lascia ipotizzare una potenziale disponibilità anche rispetto all'introduzione del pedaggio metropolitano.

Il dissenso rispetto al road pricing non è, ovviamente, un problema esclusivamente italiano; in molte delle situazioni nelle quali sono stati implementati schemi tariffari per l'accesso ai centri urbani, le reazioni della cittadinanza non sempre sono state positive. Esiste anzi una consistente letteratura in materia di accettabilità sociale degli schemi di road pricing e/o congestion charging, basata sull'analisi delle esperienze pregresse che dimostra una sostanziale capacità adattiva del cittadino.

Ma tale capacità/disponibilità adattiva del cittadino andrebbe valorizzata e spesa sia per le politiche antinquinamento, che per quelle di incentivazione del trasporto pubblico. Ad oggi, il cittadino "adattivo" è stato posto sotto pressione solo sul fronte delle politiche di incentivazione del trasporto pubblico attraverso le limitazioni o i blocchi del traffico urbano, o con gli imminenti pedaggi urbani annunciati da più municipalità. Sebbene "adattivo", il cittadino posta sotto eccessiva pressione potrebbe perdere tale capacità, che al contrario andrebbe stimolata e valorizzata con nuove politiche antinquinamento, come ad esempio una più capillare diffusione del teleriscaldamento, interventi finalizzati al risparmio energetico o iniziative comunali di umidificazione delle strade per ridurre l'inquinamento da polveri sottili.

.....

Questo rapporto è strutturato in due sezioni: la prima realizzata per riflettere sui mega trends del consumo di mobilità, la seconda per fornire spunti di riflessione su tematiche ormai consolidate (attività di servizio) o per avviare sperimentazioni metodologiche (diario di bordo) o definire nuove linee di ricerca (furti, tecnologia, ecc.).

## *PRIMA PARTE*

### *FENOMENOLOGIE EMERGENTI*

#### **1. COME SIAMO, COME SAREMO**

In Italia si stimano al 2006 (dati Istat) 48.271.979 abitanti dai 18 anni in poi, a fronte di un parco veicoli circolante di 34.667.487. Quindi, possiamo affermare che nel nostro Paese circola una vettura ogni 1,4 abitanti, quando nel 1961 avevamo appena una vettura ogni 20,1 abitanti.

A ciò bisogna aggiungere il parco veicoli circolante delle due ruote a motore, pari a circa 10.000.000 veicoli. Secondo i dati di questa indagine i patentati in Italia nel 96,5% dei casi posseggono un'auto e nel 22,6% anche un veicolo a due ruote. Si può dunque affermare che il popolo dei due ruotisti spesso coincide con quello degli automobilisti, e sommando i veicoli a 4 e a 2 ruote circolanti il rapporto abitanti per veicoli privati a motore scende a 1,0 (compresi i cinquantini).

Un parco veicoli circolante esteso a tal punto porta il nostro Paese al primo posto in Europa per numero di auto immatricolate sul totale degli abitanti. Un fenomeno che diventa ancora più urgente in ragione della particolare conformazione di molte delle nostre città, caratterizzate da centri storici e strade strette.

La cattiva abitudine di fare un uso eccessivo dell'auto privata, anche per brevi spostamenti, è oggi certamente la principale causa della paralisi del sistema dei trasporti e degli ingorghi urbani che quotidianamente paralizzano le nostre città. Lo conferma anche uno studio della Commissione Europea, secondo cui la media dei nostri tragitti in macchina è di solo 4 km.

E' dunque improcrastinabile l'individuazione di nuove soluzioni per una mobilità più sostenibile e una pista di riflessione è sicuramente connessa all'invecchiamento della popolazione. Con il crescere dell'età lo stile d'uso dell'auto muta e con esso le esigenze di mobilità privata. Come vedremo in questo rapporto l'approccio alle quattro ruote manifesta caratteristiche equipollenti all'interno delle classi di età, ma diverse tra le differenti coorti.

Tale dato è di particolare rilevanza se consideriamo che ad oggi (stime Istat 2006) i giovani dai 18 ai 29 anni sono 4.025.980. Per effetto dell'invecchiamento della popolazione, tra appena 10 anni (stime Istat) questa coorte diminuirà di circa l'11,0%; la componente più anziana, dai 55 agli 80 anni, aumenterà del 9,0%. Ne consegue che la comunità degli automobilisti ineluttabilmente diventerà sempre più espressione di una popolazione che invecchia e invecchiando cambia il proprio stile di vita, usa meno l'auto, preferisce la intermodalità ma necessita anche di sostituire la vettura attualmente posseduta con un veicolo più adatto alle mutate esigenze.

Vediamo in dettaglio in cosa si differenziano gli automobilisti più anziani rispetto ai neofiti delle 4 ruote.

Per tutte le fasce di età e trasversalmente a tutto il territorio nazionale, l'auto rappresenta il mezzo di spostamento a cui si ricorre nella quasi totalità dei casi. E' usata nell'89.1% dei casi, mentre soltanto il 27.3% delle persone percorre tratti a piedi. Per gli spostamenti quotidiani i mezzi pubblici urbani e i veicoli a due ruote sono utilizzati all'incirca allo stesso modo e comunque per meno del 20.0% dei trasferimenti ricorrenti.

**Tab. 1.1 Mezzo di trasporto utilizzato per gli spostamenti ricorrenti (valori % - campione nazionale)**

Bus/treno/metropolitana urbani	18.9
Bus/treno extraurbani	12.0
Automobile	86,5
Moto/scooter	17.7
Bici	17.8
A piedi	27.3

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

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Tale stile d'uso, però, presenta connotazioni correlate all'età. Gli automobilisti più giovani sono i maggiori utilizzatori di mobilità privata sia su 4 che su 2 ruote. Man mano che si avvanza con l'età si assiste ad una contrazione d'uso: si ricorre più frequentemente al trasporto pubblico urbano e si cammina più spesso a piedi.

E' da evidenziare che dai 65 anni in poi, incrementa ulteriormente il ricorso ai mezzi pubblici ma diminuisce la frequenza delle passeggiate a piedi. Tale contrazione verosimilmente è connessa alle più o meno compromesse capacità fisiche ma in ogni caso si attesta su valori superiori a quelli registrati per la fascia di età dai 18 ai 29 anni.

**Tab. 1.2 Mezzo di trasporto utilizzato per gli spostamenti ricorrenti per età (valori % - campione nazionale)**

Mezzo	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 e oltre	Totale
Bus/treno/metropolitana urbani	19.7	16.2	20.4	22,40	18.9
Bus/treno extraurbani	13.7	9.0	13.4	13,50	12.0
Automobile	86,3	90,3	87,7	80,4	86,5
Moto/scooter	37.8	20.3	6.6	1,00	17.7
Bici	18.5	16.9	18.0	10,4	17.8
A piedi	16.5	26.2	33.1	20,3	27.3

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

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006



Si può dunque affermare che, con l'avanzare dell'età, l'approccio alla mobilità privata diventa progressivamente più intermodale, anche se i disagi rispetto al trasporto pubblico mantengono la medesima intensità; anzi per alcuni aspetti si acquisiscono con l'invecchiamento.

In generale, il ricorso ai mezzi pubblici appare decisamente contenuto sia per lo scarso comfort dei veicoli (39.7%) sia per la carenza dei collegamenti (34.6%). Non trascurabile è anche la quota di intervistati che lamenta orari delle corse incompatibili con le proprie esigenze (27.3%).

Tali elementi di disagio si acquisiscono nel caso degli utenti più anziani; lo scarso comfort accomuna il 45.3% dei pareri nella fascia di età dai 65 anni in poi, la carenza dei collegamenti aggrega il 38.0% del disagio (+3.0% rispetto alla media), l'eccessiva distanza della fermata dalla propria abitazione il 14.7% (+4.0% rispetto alla media).

Va quindi evidenziato che la disponibilità degli anziani rispetto ad un uso intermodale del trasporto privato in ambito urbano ad oggi non è del tutto valorizzata, anzi rischia di essere "deteriorata" qualora non si procedesse ad un adeguato allineamento dell'offerta rispetto alla domanda emergente.

Tab. 1.3 I motivi di non utilizzo dei mezzi pubblici per gli spostamenti ricorrenti (% di colonna - campione nazionale)

Motivo	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	Totale
Non esiste un collegamento diretto	28.2	37.8	36.0	38.0	35.0
Fermata distante da abitazione o sede di lavoro/studio	8.2	10.0	12.5	14.7	10.7
Collegamenti saltuari/poco frequenti	40.5	29.7	35.8	35.8	34.6
Non economicità dell'alternativa	8.7	5.6	8.5	8.2	7.5
Orario di lavoro diverso	22.6	34.1	24.3	24.3	27.3
Comfort di viaggio scarsi	34.9	41.9	40.3	45.3	39.7

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

Fonte: Rapporto Aci - Censis, 2006

Coerentemente con i motivi di non utilizzo, favorirebbero il ricorso ai mezzi pubblici corse più frequenti (44.2%) ed un diverso orario delle stesse (23.6%). Va però sottolineato che il 39.0% degli automobilisti ritiene che nessuna iniziativa possa attrarlo all'uso dei mezzi pubblici.

**Tab. 1.4 Le potenziali iniziative per favorire o agevolare gli spostamenti con i mezzi pubblici (valori % - campione nazionale)**

Iniziativa	%
Diverso orario dei mezzi pubblici di trasporto	23.6
Corse più frequenti	44.2
Contributi su biglietti e/o abbonamenti	13.0
Auto collettive (Car pooling)	4.1
Nessuna iniziativa	39.0
Altro	5.2

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

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Gli impenitenti dell'auto, cioè coloro che non ritengono utile o possibile alcuna iniziativa, sono soprattutto gli uomini (43.1%; + 4.1% rispetto alla media), i residenti in comuni di medie dimensioni (30-100 mila abitanti; 46.1%; + 7.1% rispetto alla media), i forti utilizzatori delle 4 ruote (oltre 20.000 km medi annui 51.0%; + 12.0% rispetto alla media) e gli automobilisti più giovani (18-29 anni 49,0%; + 10.0% rispetto alla media).

Ma perché ci si sposta in auto? Prevalentemente per lavoro (65.1%) e in misura decisamente più contenuta per fare acquisti (21.5%). L'elemento che si impone all'attenzione è che gli spostamenti degli italiani avvengono soprattutto tra luoghi privati (casa – lavoro/scuola). L'auto assume sempre più la funzione di medium per garantire una continuità tra i luoghi privati.

**Tab. 1.5 Motivo degli spostamenti quotidiani (valori % - campione nazionale)**

Motivo	%
Lavoro	65.1
Per andare a scuola o all'università	10.2
Per andare a trovare amici e/o parenti	12.9
Per fare acquisti	21.5
Per affari/pratiche	7.2

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

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

E' da osservare che, per fasce di età, gli unici spostamenti che appaiono specifici sono il recarsi a scuola/università da parte dei più giovani e gli spostamenti per acquisti da parte della popolazione meno giovane.

Tab. 1.6 Motivo degli spostamenti quotidiani per età (valori % - campione nazionale)

Spostamento	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	Totale
Lavoro	48.4	80.2	61.3	35,4	65.1
Per andare a scuola o all'università	38.9	2.3	1.5	0,5	10.2
Per andare a trovare amici e/o parenti	19.9	12.0	9.8	14,3	12.9
Per fare acquisti/spesa/ecc.	12.7	20.9	26.7	35,5	21.5
Per affari/pratiche /P.A.	4.1	8.0	8.1	17,2	7.2

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

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

La tipologia di spostamenti conferma il fatto che la disponibilità a un trasporto intermodale da parte degli automobilisti più anziani non è legata *tout court* ad un ritiro dalle attività produttive o ad una caduta degli impegni. Il fenomeno evidentemente è più complesso e sintomatico di quanto possa apparire e probabilmente connesso ad una presa di coscienza dell'insostenibilità dell'attuale modello di mobilità urbana.

E' da evidenziare che, se la maggior parte degli automobilisti è ormai sufficientemente abile nel gestire l'agenda quotidiana con le 4 ruote, esiste una frangia residuale, che però dal 2001 ad oggi si è numericamente dimezzata, per la quale il disagio dovuto al traffico arreca ritardi e variazioni di programma quasi ogni giorno.

Tab. 1.7 Modifiche dell'agenda giornaliera a causa del traffico e/o difficoltà di parcheggio nell'ultima settimana (% di colonna – campione nazionale)

	2006	2004	2001-2003
Non hanno modificato	70,4	67,3	53,7
Hanno modificato	29,6	32,7	46,3
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Si evidenzia che sono proprio gli automobilisti dai 65 anni in poi a manifestare una più efficace expertise nella gestione del time budget. Tale abilità, da un lato, è il risultato della crescita di quella conoscenza che in genere è definita "saggezza", dall'altro potrebbe essere l'effetto di un minore uso dell'auto e di conseguenza delle più basse probabilità di rimanere bloccati nel traffico. In questa fascia di età il traffico non ha modificato l'agenda quotidiana (nell'ultima settimana precedente alla rilevazione) nel 75.4% dei casi (+5.0%).

Tab. 1.8 Modifiche dell'agenda giornaliera a causa del traffico e/o difficoltà di parcheggio nell'ultima settimana per età (% di colonna – campione nazionale)

Modifica	Età				Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 e oltre	
Mai	69,7	65,2	74,4	75,4	70,4
Una a tre volte	23,0	26,2	17,0	16,3	21,3
Da quattro a sette	7,3	8,6	8,6	8,3	8,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006 -

La contrazione d'uso dell'auto all'innalzarsi dell'età appare decisamente marcata. Il campione intervistato usa mediamente l'auto privata 5,0 giorni a settimana, contro i 5.1 registrati nello scorso anno. Il numero di giorni d'uso dell'auto nel corso della settimana decresce all'aumentare dell'età. Utilizzano le 4 ruote 4,9 gioni a settimana gli automobilisti dai 45 ai 65 anni e 4,6 giorni a settimana gli automobilisti over 64, contro i 5.3 giorni registrato tra i più giovani dai 18 ai 29 anni.

Tab. 1.9 Media giorni/settimana di utilizzo dell'auto privata inclusi quelli festivi per età (valori medi)

Media	Età				Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	
Media giorni della settimana	5.3	4.7	4.9	4,6	5.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Rispetto al passato, la propensione a rinunciare al veicolo privato appare in diminuzione. Se nel 2005, il 48.0% degli intervistati dichiarava che poteva fare a meno dell'auto privata per alcuni gioni a settimana, tale percentuale ad oggi scende al 34.8% (-13.2%). Ad oggi il 41.0% dei patentati è del tutto contrario a rinunciare alle 4 ruote, contro il 36.0% registrato nello scorso anno.

La quota degli "auto-dipendenti", pari al 41.0% del campione, corrisponde in modo quasi speculare (87.0%) agli automobilisti che dichiarano che nessuna miglioria del trasporto pubblico potrebbe attrarli verso tale tipo di trasporto.

**Tab. 1.10 Disponibilità a non utilizzare per alcuni giorni a settimana l'auto privata (% di colonna – campione nazionale)**

Risposta	2006	2004
Sì	34.8	48.0
No	41.0	36.0
Non so	24.2	16.0
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

La disponibilità più elevata si riscontra proprio nella fascia di età più avanzata. Gli automobilisti dai 45 ai 64 anni nel 36,1% dei casi (+1.3%) sono propensi a lasciare l'auto in garage per alcuni giorni a settimana, e tra gli over 65 tale disponibilità accomuna il 43.1% degli intervistati (+8,3 rispetto alla media).

**Tab. 1.11 Disponibilità a non utilizzare per alcuni giorni a settimana l'auto privata per età (% di colonna – campione nazionale)**

Risposta	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 e oltre	Totale
Sì	34.3	31.9	36.1	43,1	34.8
No	43.4	43.9	37.9	30,9	41.0
Non so	22.3	24.2	24.0	26,0	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>

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

E' da evidenziare che tale disponibilità si riscontra maggiormente nei Comuni che negli ultimi anni non hanno adottato dispositivi restrittivi al traffico. Dove invece è stata già sperimentata "l'interdizione" delle 4 ruote, la propensione risulta più capillare.

**Tab. 1.12 Automobilisti residenti in Comuni che hanno adottato limitazioni al traffico per disponibilità a non utilizzare per alcuni giorni a settimana l'auto privata (valori %- campione nazionale)**

	Automobilisti disponibili a limitare i giorni d'uso dell'auto
Residenti in Comuni che hanno adottato limitazioni	44.8
Residenti in Comuni che non hanno adottato limitazioni	31,3

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Invece, dove il traffico è stato oggetto di dispositivi restrittivi, va evidenziato che l'insoddisfazione degli automobilisti è sostanzialmente contenuta, trovando scontento (disagio alto e medio) "solo" il 23.6% dei patentati. Dato, quest'ultimo, che dimostra la buona capacità adattiva degli italiani di fronte alle limitazioni al traffico.

A ulteriore conferma della capacità adattiva degli automobilisti è particolarmente esplicito il confronto 2005-2006. La quota di automobilisti che avvertiva "molto" e "abbastanza" disagio passa dal 34.4% del 2005 al 23.6% del 2006. In un anno, l'incidenza del disagio è diminuita di ben 10.8 punti percentuali.

**Tab. 1.13 Grado di disagio avvertito negli spostamenti durante i blocchi del traffico (% di colonna – campione nazionale)**

Grado	2006	2004
Molto	6.8	12.1
Abbastanza	16.8	22.3
Poco	36.2	34.0
Per nulla	40.2	31.6
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

I più anziani, sebbene maggiormente collaborativi rispetto alla limitazione dei giorni d'uso dell'auto, sono proprio quella categoria che ha avvertito, ove tale limitazione è stata introdotta, i maggiori disagi (25,8%; +2,2 rispetto alla media).

**Tab. 1.14 Grado di disagio avvertito negli spostamenti durante i blocchi del traffico per età (% di colonna – campione nazionale)**

	18-29 anni	30-44 anni	45-65 anni	66 e oltre	Totale
Molto	6.7	6.7	7.0	9,8	6.8
Abbastanza	19.2	16.8	15.9	16,0	16.8
Poco	42.4	36.3	33.7	33,6	36.2
Per nulla	31.7	40.2	43.4	40,6	40.2
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

In generale, il disagio appare più inteso per gli automobilisti dei grandi centri metropolitani e per i residenti nei centri di medio-piccole dimensioni. Si può dunque affermare che le limitazioni al traffico creano disagio nelle grandi città e nei comuni non piccolissimi ma di intermedie dimensioni.

Tab. 1.15 Disagio creato negli spostamenti dalle limitazioni al traffico (% di colonna – campione nazionale)

Disagio	Ampiezza					Totale
	Fino a 10 mila	10-30 mila	30-100 mila	100-250 mila	Oltre 250 mila	
Molto	1.4	10.3	4.1	4.8	9.3	6.8
Abbastanza	12.5	19.1	15.3	11.9	20.5	16.8
Poco	52.8	33.8	43.9	20.2	34.4	36.2
Per nulla	33.3	36.8	36.7	63.1	35.8	40.2
<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>

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Come era verosimile ipotizzare, una quota decisamente consistente di contrari si registra rispetto all'ipotesi di adozione del road pricing. Ben il 74.0% si dichiara "poco" o "per nulla" d'accordo

Tab. 1.16 Accordo con un pedaggio per l'entrata di auto/due ruote nel centro storico (% di colonna – campione nazionale)

Accordo	%
Molto	10.0
Abbastanza	16.0
Poco	26.9
Per nulla	47.1
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Al provvedimento si dichiarano lievemente più favorevoli le donne (28.5%) rispetto agli uomini (23.4%), ma il road pricing non piace affatto ai giovanissimi fino a 29 anni (76.5%) e alla fascia di età intermedia (30-44 anni, 73.0%). Di contro è visto di buon occhio soprattutto nella fascia di età dai 45 ai 59 anni, dove la percentuale dei "molto" favorevoli si attesta al 12.5%, registrando +2.5% rispetto alla media, e tra gli over 64 (13,0%; + 3.0% rispetto alla media).

Tab. 1.17 Accordo con un pedaggio per l'entrata di auto/due ruote nel centro storico per età (% di colonna – campione nazionale)

Accordo	Età				Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 e oltre	
Molto	7.3	8.4	12.5	13,0	10.0
Abbastanza	16.2	18.6	14.0	15,0	16.0
Poco	23.1	25.7	29.5	29,0	26.9
Per nulla	53.4	47.3	44.0	45,0	47.1
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100,0</b>	<b>100.0</b>

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Il provvedimento, comunque, registrerebbe un gradimento a macchia di leopardo. Inviso particolarmente al Sud (81.5%; + 8.0% rispetto alla media) e nei comuni di intermedie dimensioni (dai 30.000 ai 100.000 abitanti) dove i contrari registrano una concentrazione pari all'87.1% (+13.1%), il provvedimento risulterebbe più apprezzato nei grandi centri metropolitani (34.8%; +8.8% rispetto alla media).

Tab. 1.18 Accordo con un pedaggio per l'entrata di auto/due ruote nel centro storico (% di colonna – campione nazionale)

Accordo	Ripartizione				Totale
	Nord ovest	Nord est	Centro	Sud e isole	
Molto	14.8	10.2	11.2	5.7	10.0
Abbastanza	19.6	15.6	17.2	12.8	16.0
Poco	23.2	34.7	23.6	27.3	26.9
Per nulla	42.4	39.5	48.0	54.2	47.1
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

L'automobilista italiano sembrerebbe scarsamente disposto a sacrifici per contribuire alla soluzione del problema traffico, ma anche rispetto al problema più generale della sostenibilità ambientale appare poco collaborativo. All'incirca sei automobilisti su dieci (59.7%) sono "poco" o "per nulla" d'accordo sulla tassazione di ciò che nuoce all'ambiente.



**Tab. 1.19 Opinione in merito alla tassazione di tutto ciò che nuoce all'ambiente (% di colonna – campione nazionale)**

Opinione	%
Molto favorevole	11.3
Abbastanza favorevole	29.0
Poco favorevole	33.2
Per nulla favorevole	26.5
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Le donne, anche in questo caso, sono lievemente più favorevoli (41.7%) degli uomini (38.3%).

Se guardiamo all'età, le evidenze empiriche confermano l'approccio frenato della popolazione meno giovane all'uso estremo delle 4 ruote. Sembrerebbe che all'avanzare dell'età si diffonda la presa di coscienza dell'insostenibilità dell'attuale modello di mobilità urbana; presa di coscienza che si concretizza nella condisione anche di rimedi estremi, come una ulteriore tassazione per tutto ciò che nuoce all'ambiente (over 65:45,3%; +5.0% rispetto alla media).

**Tab. 1.20 Opinione in merito alla tassazione di tutto ciò che nuoce all'ambiente per età (% di colonna – campione nazionale)**

	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 e oltre	Totale
Molto favorevole	10.7	10.8	11.9	13,3	11.3
Abbastanza favorevole	29.2	26.2	31.0	32,0	29.0
Poco favorevole	33.4	35.3	31.7	30,7	33.2
Per nulla favorevole	26.7	27.7	25.4	24,0	26.5
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Nell'ultimo anno ha contenuto il ricorso all'auto privata per effetto dei costi di carburante il 23.0% degli italiani e un'ulteriore quota, pari al 14.9%, non è in grado di stimare l'andamento del proprio consumo. E' da evidenziare che, nel caso della popolazione più anziana, il costo del carburante appare una variabile fortemente influente. Rispetto alla media nazionale, nella fascia di età dai 65 anni in poi, l'aumento del costo del carburante ha indotto ad una riduzione dell'uso dell'auto il 27,5% degli intervistati (27.5%; + 4,5% rispetto alla media).

Dunque, nella scelta degli anziani oltre ad una crescita della coscienza ambientale vi è anche una necessità di contenere i costi legati alla mobilità.

L'invecchiamento della popolazione porta anche, con il passaggio alla vita non attiva, ad una contrazione del reddito disponibile.

Alle virtù della condizione anziana, che trovano espressione nella saggezza cui si lega quella conoscenza implicita che porta l'automobilista ad evitare gli ingorghi, ad accettare la sostenibilità ambientale come condizione ineluttabile dello sviluppo, si affiancano anche i "limiti" dell'innalzamento dell'età e primo tra tutti il contenimento del reddito disponibile per effetto del pensionamento.

Ne consegue che un modello di mobilità sostenibile e proattivo dovrà tener presente che con l'invecchiamento della popolazione circoleranno anche più automobilisti pensionati con una complessiva minore disponibilità di reddito.

Va comunque considerato che 6 automobilisti su 10, nell'ultimo anno, hanno mantenuto inalterata la frequenza d'uso dell'auto privata, nonostante l'impennata dei costi del carburante, l'acuirsi del problema traffico e l'emergenza ambientale che ha portato numerose municipalità ad adottare limitazioni al traffico.

Questi automobilisti si concentrano nella fascia di età dai 30 ai 44 anni. Ma tra quaranta anni quanto peserà sull'intera popolazione questa coorte rispetto a quella dai 45 ai 65 anni? Se nel 2006 gli italiani con un'età compresa tra i 30 e i 44 anni sono pari a 13.919.619, nel 2051 l'Istat prevede che saranno appena 8.545.891, cioè subiranno una riduzione del - 38,6%. La fascia di età dai 45 ai 65 passerà dai 15.604.714 del 2006 a 13.384.758 nel 2051, con una riduzione del 14,0,2%. L'unica coorte che aumenterà sarà quella dai 66 anni in poi che registrerà un incremento del + 58,3%, e l'approccio alle 4 ruote di questa classe di età verosimilmente sarà più simile a quello che si registra tra i 45 e i 65 anni piuttosto che a quello dei giovanissimi o delle fasce intermedie, anche per effetto del prolungamento della vita attiva che verosimilmente renderà lo stile di vita di un 75enne simile a quello che attualmente manifesta un 65enne.

Tab. 1.21 La popolazione italiana - confronto 2006/2051

	2006	2051	2006	2051	Variazione % 2006-2051
	Valori assoluti		Valori percentuali		Valori percentuali
18-29 anni	7.900.630	5.563.367	16,4	12,4	- 29,5
30-44 anni	13.919.619	8.545.891	28,8	19,2	- 38,6
45-65 anni	15.604.714	13.384.758	32,4	29,9	-14,2
66 e oltre	10.847.015	17.178.541	22,4	38,5	+ 58,3
Totale	48.271.978	44672557	100	100	- 7,4

Fonte Istat: Previsioni della popolazione 2001-2051

Dunque i nuovi equilibri demografici modificheranno automaticamente la mobilità privata, sviluppando una domanda di trasporto privato verosimilmente orientata verso consumi frenati.

## 2. IL PANEL ACI

I soci Aci, monitorati ormai da 15 anni, per la composizione anagrafica del campione che presenta un accentramento della popolazione più anziana, risultano un panel predittivo delle future tendenze.

Tab. 2.1 Età degli intervistati (% di colonna)

	Soci ACI	Patentati in Italia
18-34	17,1	20,9
35-44	21,8	33,3
45-65	43,1	40,5
66 e oltre	17,0	15,3
Totale	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Infatti, con un rapporto tra patentati e mezzi di trasporto posseduti (auto e veicoli a 2 ruote a motore) pari a 0,92 rappresentano la sintesi del problema mobilità in Italia. Nella famiglie dei soci ACI c'è un veicolo a motore quasi per ogni patentato. Ma ci sono anche famiglie in cui il numero di veicoli è superiore a quello dei patentati, di conseguenza una quota di mezzi in possesso delle famiglie ACI è sistematicamente "non circolante". Secondo le stime elaborate in questo studio, all'incirca il 10.0% del parco veicoli in possesso dei soci Aci è parcheggiato in garage.

E per quanto attiene all'uso dell'auto i soci ACI, rispetto alla popolazione italiana, manifestano un uso ancora più intensivo, ricorrendo alle 4 ruote per 5,6 giorni a settimana, contro una media pari al 5.2 registrato rispetto al campione nazionale.

Tab. 2.2 Giorni a settimana d'uso dell'auto privata (valori medi – campione soci Aci)

Giorni a settimana in cui usa l'auto privata	5.6
--	-----

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Anche il socio Aci è disponibile, nel 47.1% dei casi, a lasciare l'auto in garage. E' interessante osservare che la maggiore disponibilità al non uso dell'auto da parte dei soci ACI si concentra nei giorni feriali (63.1%). Ne consegue che tra i soci ACI il ricorso all'auto nei giorni festivi, durante i quali si effettuano spostamenti per il tempo libero, è avvertito come più "importante" dell'uso dell'auto nei giorni feriali.

Va comunque evidenziato che anche per i soci ACI il 45,3% degli spostamenti in auto è effettuato per impegni lavorativi e il 24,5% per adempimenti familiari, ma in ogni caso è del tutto ragguardevole la quota di chilometri percorsi nel tempo libero.

**Tab. 2.3 Ripartizione percentuale dei chilometri percorsi abitualmente in auto (valori %)**

In città per lavoro/studio	38.1
In città per il tempo libero	24.6
In città per impegni familiari	21.5
Viaggi fuori città per lavoro	7.2
Viaggi fuori città per vacanza	8.4

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

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Considerando che in media il socio Aci percorre annualmente 17.287 chilometri, per il tempo libero e le vacanze sono realizzati mediamente 5.704 chilometri, ovvero oltre 100 km a settimana.

Alla guida dell'auto per impegni non prescrittivi più frequentemente troviamo l'uomo, mentre le donne si mettono al volante soprattutto per gli impegni familiari e per lavoro.

Guardando alle fasce di età, in quella centrale, cioè dai 35 ai 54 anni, si evidenzia un maggiore ricorso all'auto per impegni prescrittivi (lavoro e famiglia), mentre tra i giovanissimi (18-34 anni) e i più anziani (dai 55 in poi) cresce in modo significativo il ricorso all'auto per il tempo libero e le vacanze.

E' da osservare che dai 65 anni in poi circa la metà degli spostamenti di lavoro viene sostituita da spostamenti per impegni familiari.

**Tab. 2.4 Ripartizione percentuale dei chilometri percorsi abitualmente in auto per età (% di colonna – campione Soci Aci)**

	18-34 anni	35-44 anni	45-54 anni	55-64 anni	Over 65	Totale
In città per lavoro/studio	42,8	48,4	45,5	34,6	12,9	38.1
In città per il tempo libero	25,9	21,0	19,0	26,7	34,1	24.6
In città per impegni familiari	14,0	15,2	19,2	25,0	38,1	21.5
Viaggi fuori città per lavoro	8,9	7,7	9,4	5,3	3,7	7.2
Viaggi fuori città per vacanza	8,5	7,8	7,0	8,4	11,2	8.4
Totale	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Entrando nello specifico dell'indagine rivolta sui Soci ACI, è da evidenziare che il rapporto tra l'associato ACI e le quattro ruote risulta piuttosto stabile negli ultimi due anni. La quota di soci ACI che non ha modificato la frequenza d'uso dell'auto passa dal 61.1% al 62.8% con un incremento di appena +1.7% rispetto al 2004. Inoltre, la quota di soci che ha incrementato l'uso dell'auto (16.0%) è numericamente più contenuta rispetto a quella che ha ridotto il ricorso alle quattro ruote (21.2%); trend analogo a quello registrato nel 2004.

**Tab. 2.5 Frequenza d'uso dell'auto rispetto al passato (% di colonna - campione Soci Acì)**

	2006	2004
Stessa frequenza	62.8	61.1
Di più	16.0	17.8
Di meno	21.2	21.1
Totale	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Acì - Censis, 2006

Per fasce di età, la stabilità dei consumi delinea una curva a U rovesciata, con un picco di invariabilità tra i 45 e 55 anni. E' da osservare che più l'automobilista diventa anziano, meno tende ad usare l'auto o se la usa, non ne incrementa la frequenza. Di contro, gli automobilisti più giovani si configurano come "forti consumatori" di mobilità su quattro ruote. Ben il 26.9% degli intervistati dai 18 ai 34 anni ha incrementato la frequenza d'uso dell'auto, con uno scarto rispetto alla media di +10.9 punti percentuali.

**Tab. 2.6 Frequenza d'uso dell'auto rispetto al passato per età (% di colonna campione Soci Acì)**

Età/frequenza d'uso	18-34	35-44	45-54	55-64	65 e oltre	Totale
Uguale	61.7	67.6	69.0	56.1	56.9	62.8
di più	26.9	16.0	12.0	15.1	10.5	16.0
di meno	11.4	16.4	19.0	28.8	32.6	21.2
Totale	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Acì - Censis, 2006

La riduzione dell'uso dell'auto, praticata da oltre 2 automobilisti su 10 (22.1%), in valori assoluti evidenzia come movente principale il cambiamento delle esigenze personali. Tale motivazione aggrega ben il 61.5% degli intervistati, registrando una netta impennata rispetto al passato (+6,8% rispetto al 2004).

**Tab. 2.7 Motivi che hanno spinto a ridurre l'uso dell'auto (% di colonna – sub-campione: soci che hanno ridotto l'uso dell'auto – campione soci Aci)**

	2006	2004
Sono cambiate le mie esigenze personali (lavorative, familiari o di studio)	61.5	54.7
Per il traffico	13.7	26.7
Per la difficoltà di parcheggio	5.4	6.5
Per il rischio di furti	6.8	0.2
Per ragioni economiche	2.4	5.6
Per ridurre il mio contributo all'inquinamento	7.3	0.3
Perché le zone che frequento sono chiuse al traffico	2.4	1.4
Altro	0.5	4.6
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

L'età tipica alla quale le esigenze personali mutano coincide con quella dell'attuale pensionamento, ovvero dai 55 ai 64 anni (77.0%; +15,5% rispetto alla media). Negli anni successivi si preferisce usare sempre meno l'auto (21.3%; + 14.0% rispetto alla media).

Pertanto, se l'età pensionabile si innalzerà assisteremo all'allungamento della vita attiva, e verosimilmente l'età tipica si sposterà in avanti così come il mutamento delle esigenze personali.

In alternativa all'auto privata cresce la propensione ad andare a piedi, che diventa in valori assoluti la prima alternativa alle 4 ruote. Coloro che sostituiscono l'auto privata con una passeggiata sono il 41,6% del campione intervistato, un gruppo che cresce rispetto al 2004 del 3,4%. I mezzi pubblici, utilizzati dal 23.0% dei pentiti dell'auto, rispetto al 2004 registrano una significativa flessione, pari all'8.4%. Di contro, appare in aumento il ricorso alle due ruote in alternativa all'auto; utilizzate dal 18.0% degli automobilisti nel 2004, in questa indagine arrivano al 23.0% .

**Tab. 2.8 Mezzi di trasporto urbani alternativi all'auto privata (% di colonna – campione Soci Aci)**

	2006	2004
Con i mezzi pubblici (tram, autobus, taxi, treno, metropolitana)	35.4	43.8
Con i mezzi privati (bicicletta, ciclomotore/ scooter fino a 125 cc, motocicletta oltre i 125 cc)	23.0	18.0
A piedi	41.6	38.2
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Il ricorso al mezzo pubblico o alla passeggiata a piedi in alternativa all'auto diventa sempre più frequente al crescere dell'età. Nella fascia di età dai 55 ai 65 anni il 54.7% degli intervistati in alternativa all'auto privata preferisce spostarsi a piedi. In quella successiva il 53.8%. In considerazione dell'invecchiamento della popolazione spostarsi a piedi potrebbe perdere il carattere "residuale" e diventare una prassi dominante proprio effetto di tale invecchiamento.

Tab. 2.9 Mezzi di trasporto urbani alternativi all'auto privata per età (% di colonna – Soci Aci)

	18-34	35-44	45-54	55-64	65 e oltre	totale
Con i mezzi pubblici (tram, autobus, taxi, treno, metropolitana)	31,6	45,2	30,6	30,2	41,0	35,4
Con i mezzi privati (bicicletta, ciclomotore/ scooter fino a 125 cc, motocicletta oltre i 125 cc)	52,6	19,3	18,6	15,1	5,2	23,0
A piedi	15,8	35,5	50,8	54,7	53,8	41,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

### 3. L'ETÀ DELLA GUIDA

Il 20,0% dei soci Aci intervistati è un over 60. Rispetto a questi associati si è ritenuto opportuno effettuare un supplemento investigativo per mettere a fuoco come cambia il rapporto con l'auto all'avanzare dell'età.

Del resto, le persone anziane hanno bisogno di autonomia e mobilità per mantenere alta la qualità della vita negli anni. La guida come scelta individuale di trasporto è una questione chiave per la mobilità degli anziani. Nella società occidentale, la popolazione anziana è in aumento sia in termini assoluti sia relativi, e vi sarà un corrispondente aumento del numero di persone anziane in possesso di patente di guida. La presenza media di guidatori anziani sulle strade Europee si aggira attorno al 12.0% dei guidatori totali. Ci si aspetta che questo valore raggiunga il 20% nel 2010. Durante questo processo il numero di guidatori anziani sarà distribuito equamente tra maschi e femmine a causa di un aumento ancora più significativo del numero di donne anziane alla guida.

I guidatori anziani non sono eccessivamente rappresentati nelle statistiche degli incidenti di guida. Tuttavia, essi tendono ad essere coinvolti più spesso in alcuni specifici tipi di incidenti, in situazioni come gli incroci, i cambiamenti di corsia e le partenze da posizioni di parcheggio.

Tale realtà ha favorito il consolidamento di numerosi pregiudizi sugli anziani alla guida. Spesso si sente dire:

“L'ANZIANO PUÒ AVERE DIFFICOLTÀ VISIVE” - La sua vista non è più buona come un tempo - spesso porta occhiali inadeguati, adatti alla lettura o comperati per guardare la televisione, ma che non gli consentono una corretta visione della strada.

“L'ANZIANO E' SPESSO AFFETTO DA SORDITÀ” - I rumori del traffico gli giungono attutiti e confusi, - può non sentire il rumore di un veicolo in avvicinamento o un clacson che lo richiama.

“DISTANZA, TEMPI, VELOCITÀ” MOLTI ANZIANI HANNO AVUTO SCARSE ESPERIENZE DI GUIDA - Hanno vissuto in un'epoca più tranquilla, non si rendono conto delle capacità di accelerazione di una vettura o di una moto. Non sono in grado di partire in corsa per evitare un investimento.

“L'ATTENZIONE” SPESSO L'ANZIANO È ASSORTO NEI SUOI PENSIERI - Ha una vita di ricordi che lo rendono meno attento alla realtà della strada.

Gli studi di psicogerontologia, a partire dagli anni '90 hanno invece dimostrato che alcune abilità/capacità si potenziano all'aumentare dell'età. E' stato dimostrato anche che l'efficienza intellettuale può continuare a progredire con l'età, diventando più lenta ma anche più riflessiva, più ristretta ma non necessariamente meno creativa.

L'apprendimento si può conservare, utilizzando meno la memorizzazione e di più l'azione. Con un adeguato addestramento che tenga conto di queste caratteristiche le capacità di



apprendimento rimangono intatte. Per quanto attiene alle capacità fisiche, con l'età è innegabile che queste diminuiscano, ma intervengono i meccanismi di compensazione, di vicinanza operanti nel sistema nervoso e nel comportamento.

L'insorgere di meccanismi compensativi non vuol dire che le abilità-capacità non mutino con l'avanzare dell'età. Molti anziani sono in grado di guidare fino ad una età avanzata. Alcuni, tuttavia, sopravvalutano la propria capacità di guida. E ciò è quanto sembra accadere ai soci Aci. Il 46,4% degli anziani intervistati ritiene che le proprie abilità alla guida siano rimaste immutate rispetto al passato e il 18,9% si percepisce addirittura come più abile.

**Tab. 3.1 Abilità alla guida oggi rispetto a 20 anni fa (% di colonna – campione soci Aci)**

<b>Risposta</b>	<b>%</b>
Un po' più abile	12.8
Notevolmente più abile	6.1
Un po' meno abile	29.1
Notevolmente meno abile	5.6
Abile come in passato	46.4
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Soltanto 4 ultrasessantenni su 10 ritengono che le proprie capacità/abilità siano state deteriorate dall'età. E' soprattutto la capacità visiva quella che risente negativamente dell'avanzare dell'età. Ne lamentano il deterioramento 5 ultrasessantenni su dieci. Mentre per l'abilità uditiva la percezione dell'alterazione appare più contenuta.

**Tab. 3.2 Variazione della prontezza di riflessi dopo i 60 anni (valori % - campione soci Aci)**

	<b>%</b>
<b>Visiva</b>	
Rimane invariata	47.7
Peggiora lievemente	40.1
Peggiora notevolmente	11.2
Migliora lievemente	1.0
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>
<b>Uditiva</b>	
Rimane invariata	59.4
Peggiora lievemente	34.0
Peggiora notevolmente	6.1
Migliora lievemente	0.5
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Sebbene si verifichi una compensazione delle abilità, non si può disconoscere che l'avanzare dell'età modifichi il mondo sensoriale della persona.

L'80% delle informazioni che servono per guidare vengono percepite tramite l'occhio. Con l'avanzare dell'età la capacità visiva cambia. Per riuscire a vedere ancora bene nell'oscurità una persona di 60 anni ha bisogno di otto volte più luce di una di 20 anni. L'occhio diventa più sensibile agli abbagliamenti e i movimenti che si verificano nella zona ai margini del campo visivo non vengono più percepiti in maniera chiara, vale a dire che il campo visivo è limitato. A ciò si aggiunge che la messa a fuoco per le diverse distanze viene regolata meno rapidamente. In una persona di oltre 60 anni la sequenza di immagini «strada – tachimetro – strada» dura circa quattro volte di più rispetto ad una persona con meno di 40 anni.

Un ulteriore aspetto cruciale, accanto alla capacità visiva indebolita, è costituito dal rallentamento delle capacità di reazione. Le persone anziane reagiscono più lentamente di quelle giovani. In una situazione di pericolo ciò può portare a una valutazione, e di conseguenza a una reazione, errata. Tuttavia questa carenza viene spesso compensata dalla lunga esperienza di guida dei conducenti più anziani.

I cambiamenti che intervengono per effetto dell'età vanno dunque riconosciuti e affrontati con adeguati interventi che tengano conto delle esigenze degli automobilisti meno giovani.

Sebbene il 55,4% degli automobilisti over 60 ritenga di non avere nessun problema nella visione delle segnaletica stradale, non è da sottovalutare che il 19,2% degli intervistati denuncia difficoltà nella percezione della segnaletica luminosa e il 16,6% di quella orizzontale.

Tab. 3.3 Segnaletica che diventa più difficile da percepire dopo i 60 anni (% di colonna - campione soci Aci)

Segnaletica	%
Segnaletica luminosa	19.2
Segnaletica orizzontale	16.6
Segnaletica verticale	8.8
Nessun tipo segnaletica	55.4
Totale	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Quali accorgimenti adottare per attenuare il disagio alla guida percepito dagli automobilisti meno giovani? Per il 47,9% degli intervistati è sufficiente predisporre segnali stradali più grandi e in generale più segnaletica di orientamento e indirizzo per l'automobilista. Gli uomini sottolineano l'esigenza di una segnaletica più grande e maggiormente luminosa, le donne invece sollecitano una più diffusa segnaletica tabellare.

Tab. 3.4 Segnaletica necessaria a rendere più agevole la guida agli ultrasessantenni per sesso (valori % - campione soci Aci)

Segnaletica	Maschi	Femmine	totale
Segnali stradali più grandi	50,0	36,4	47,9
Maggiore segnaletica luminosa	41,8	22,7	38,9
Maggiore segnaletica sonora	12,3	9,1	11,8
Maggiore segnaletica tabellare	26,2	36,4	27,8
Altro	1,6	9,1	2,8

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

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Anche sul fronte dei prodotti sono opportuni adeguamenti alla condizione sempre più anziana della popolazione. Dunque auto più maneggevoli (46,4%) e più comode (37,6%) ma anche dotate di cambio automatico (23,2%) e computer di bordo (11,2%).

Tab. 3.5 Vetture necessarie a rendere più agevole la guida agli ultrasessantenni (valori % - campione soci Aci)

Vettura	%
Auto dotate di computer di bordo	11.2
Auto dotate di cambio automatico	23.2
Auto più maneggevoli	46.4
Auto più comode	37.6
Altro	2.4

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

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

In definitiva come cambia il rapporto con l'auto all'avanzare dell'età?

- Si percorrono meno chilometri (88,6%).
- Cambia lo stile di vita e la macchina serve sempre meno (83,6%).
- Diminuisce il valore simbolico dell'auto (83,5%).
- Si hanno maggiori difficoltà di guida (76,3%).
- Si prova meno piacere alla guida (72,2%).

Le variazioni negli approcci alle quattro ruote risentono comunque del genere. Tutti gli aspetti analizzati appaiono molto più acuti tra le donne che tra gli uomini, ad eccezione del piacere della guida che probabilmente tra le donne non risulta modificato con l'avanzare dell'età in quanto marginale nel rapporto con le 4 ruote.

## 4. LE INFRAZIONI

Ogni giorno in Italia si verificano in media 617 incidenti stradali, che causano la morte di 15 persone e il ferimento di altre 860.

Nel complesso, nel 2005 sono stati rilevati 225.078 incidenti stradali, che hanno causato il decesso di 5.426 persone, mentre altre 313.727 hanno subito lesioni di diversa gravità.

Rispetto al 2004 si riscontra una diminuzione del numero degli incidenti (-1,8%), del numero dei morti (-4,7%) e del numero dei feriti (-2,7%).

L'analisi dell'incidentalità nel lungo termine evidenzia un andamento crescente del numero degli incidenti e dei feriti nel periodo 1991-2002. A partire dal 2003 inizia un trend discendente, attribuibile all'entrata in vigore del Decreto Legge n. 151 del 27 giugno 2003 che ha introdotto la patente a punti e nuove regole in tema di codice della strada, ma a nostro avviso anche all'invecchiamento della popolazione, dal momento che con l'innalzamento dell'età si diventa più attenti alle regole del codice della strada.

Secondo le statistiche ufficiali del Ministero degli Interni, tra il 2001 e il 2005 è diminuito del 13,7% il numero degli incidenti e del 9,9% il numero dei feriti sulle autostrade, pur a fronte di un incremento dell'8,6% del traffico sulla rete. E ancora più marcata è stata la riduzione delle morti causate dagli incidenti autostradali: -24,9%. Ciò nonostante, in Italia gli incidenti stradali causano 15 morti al giorno.

Il 91,1% degli incidenti stradali è stato causato dal comportamento scorretto del conducente alla guida del veicolo. In particolare, il 15,1% del totale delle cause è rappresentato dalla guida distratta o dall'andamento indeciso, il 12,2% dall'eccesso di velocità e l'11,4% dal mancato rispetto della distanza di sicurezza. Lo stato delle infrastrutture ha pesato per il 4% dei casi. Lo stato psico-fisico alterato, pur non rappresentando una percentuale elevata del totale dei casi (2%), è caratterizzato da tre cause fondamentali: l'ebbrezza da alcool (4.140 casi pari al 72% della categoria), il malore improvviso ed il sonno che con 1.095 casi pesano per il 19%.

Sebbene il numero di incidenti e di feriti diminuisca nel tempo, la situazione appare ancora preoccupante per la sicurezza delle strade. Se guardiamo ai comportamenti degli automobilisti, i quali rappresentano come abbiamo visto la prima causa di incidentalità, le trasgressioni risultano ancora troppe. Il 24,2% dei soci ACI, nei 12 mesi precedenti la

rilevazione, ha superato i limiti di velocità; il 16.8% non ha indossato le cinture di sicurezza; il 15.7% ha usato il cellulare senza viva voce. Le infrazioni più gravi, sebbene risultino commesse da una quota residuale di associati, aggregano ancora troppi automobilisti: il 7.6% dei soci ACI ha effettuato una inversione a U, il 4,5 ha sorpassato a destra, l'8.5% è passato con il rosso, il 5,9% non ha rispettato la precedenza.

E' comunque da evidenziare che numerose infrazioni sono in diminuzione rispetto al 2004 e, in particolare, il superamento dei limiti di velocità: infrazione che accomunava il 40.0% degli automobilisti nel 2004 e che ad oggi perde 15.8 punti percentuali.

**Tab. 4.1 Infrazioni commesse negli ultimi 12 mesi ( valori % - campione Soci Aci)**

	2006	2004
Inversione a U	7.6	2.9
Sorpasso a destra	4.7	2.7
Passaggio con il rosso	8.5	10.1
Guida contromano	1.1	1.1
Mancato uso delle cinture di sicurezza	16.8	22.9
Parcheggio in divieto di sosta	23.6	41.2
Parcheggio in doppia fila o sul marciapiede	12.8	11.4
Mancato uso degli indicatori direzionali	8.0	6.3
Occupazione della corsia di emergenza	0.8	2.5
Superamento dei limiti di velocità	24.2	40.0
Mancato rispetto della precedenza	5.9	3.5
Accesso con l'auto a zone pedonali	2.0	2.8
Guida in stato di ebbrezza	1.4	0.6
Uso del cellulare senza viva voce	15.7	12.6

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

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Tendenzialmente i giovani appaiono notevolmente più trasgressivi degli altri automobilisti. Si assiste, al crescere dell'età, ad un progressivo aumento di rigore nei confronti del codice stradale, per tutte le infrazioni monitorate.

**Tab. 4.2 Infrazioni commesse negli ultimi 12 mesi per fasce di età (valori % - campione Soci Aci)**

	18-24	35-44	45-54	55-64	Over 65	Totale
Superamento dei limiti di velocità	40,6	31,7	22,2	30,6	13,2	24.2
Parcheggio in divieto di sosta	34,1	36,0	32,0	20,5	17,0	23.6
Mancato uso delle cinture di sicurezza	36,7	28,8	22,4	11,6	12,4	16.8
Uso del cellulare senza viva voce	23,1	17,9	12,5	10,4	8,9	15.7
Parcheggio in 2ª fila o sul marciapiede	22,1	15,0	13,5	17,8	11,6	12.8
Passaggio con il rosso	19,3	12,4	0,8	9,0	3,5	8.5
Mancato uso degli indicatori direzionali	15,7	10,7	9,8	6,5	3,5	8.0
Inversioni a U	22,9	15,5	3,9	7,7	1,6	7.6
Mancato rispetto della precedenza	14,7	14,7	9,8	1,4	5,4	5.9
Sorpasso a destra	10,1	9,5	2,9	1,4	3,5	4.7
Accesso con l'auto a zone pedonali	5,5	4,3	1,9	1,5	0,7	2.0
Guida in stato di ebbrezza	7,3	1,7	2,0	1,3	0,0	1.4
Guida contromano	1,8	2,6	2,0	1,5	0,7	1.1
Occupazione della corsia di emergenza	1,8	1,7	1,0	1,3	0,0	0.8

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Inoltre, gli automobilisti residenti in comuni di piccole dimensioni appaiono decisamente più trasgressivi. Solo per il parcheggio in divieto di sosta si assiste ad una trasgressione massiccia anche nei comuni metropolitani.

**Tab. 4.3 Infrazioni commesse negli ultimi 12 mesi per ampiezza del Comune di residenza (valori % - campione Soci Aci)**

	METROPOLI	CENTRI URBANI MEDI	ALTRI PICCOLI CENTRI	TOTALE
Superamento dei limiti di velocità	11,3	20,6	40,3	24.2
Parcheggio in divieto di sosta	46,3	33,6	24,7	23.6
Mancato uso delle cinture di sicurezza	10,1	17,5	29,0	16.8
Uso del cellulare senza viva voce	9,3	23,5	24,4	15.7
Parcheggio in 2ª fila o sul marciapiede	7,7	16,1	16,2	12.8
Passaggio con il rosso	15,7	16,1	16,3	8.5
Mancato uso degli indicatori direzionali	1,6	4,5	19,5	8.0
Inversioni a U	0,8	11,6	7,7	7.6
Mancato rispetto della precedenza	4,8	5,4	3,5	5.9
Sorpasso a destra	3,6	7,2	9,0	4.7
Accesso con l'auto a zone pedonali	1,0	1,4	4,3	2.0
Guida in stato di ebbrezza	0,0	1,4	3,3	1.4
Guida contromano	2,4	1,1	1,8	1.1
Occupazione della corsia di emergenza	0,1	0,6	2,5	0.8

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Nei precedenti rapporti ACI – Censis servizi si era rilevata una correlazione positiva tra punibilità e frequenza dell'infrazione. Ad un elevato tasso di "punibilità" corrispondeva un comportamento più rigoroso da parte dell'automobilista. Questa indagine conferma il trend. Ad una bassa punibilità corrisponde una trasgressione diffusa.

**Tab. 4.4 Infrazioni multate negli ultimi 12 mesi (valori % - campione Soci Aci)**

	2006	2004
Inversione a U	0.5	0.1
Sorpasso a destra	0.5	0.1
Passaggio con il rosso	1.5	1.3
Guida contromano	0.1	0.3
Mancato uso delle cinture di sicurezza	3.0	1.0
Parcheggio in divieto di sosta	8.6	13.1
Parcheggio in doppia fila o sul marciapiede	1.8	1.4
Mancato uso degli indicatori direzionali	0.0	/
Occupazione della corsia di emergenza	0.0	0.2
Superamento dei limiti di velocità	4.4	7.3
Mancato rispetto della precedenza	0.2	0.3
Accesso con l'auto a zone pedonali	0.3	1.2
Guida in stato di ebbrezza	0.0	/
Uso del cellulare senza viva voce	2.1	0.3
Non multato	60,3	77.4

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

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

In Italia, la trasgressione che ha maggiore probabilità di essere sanzionata è il parcheggio in divieto di sosta. Per ogni 100 automobilisti che si auto-denunciano per aver commesso un parcheggio in divieto di sosta 36 sono sanzionati. Ma il dato più sorprendente è che quanto più le trasgressioni sono gravi e mettono a rischio l'incolumità altrui tanto meno vengono sanzionate. Tra gli automobilisti che auto-denunciano il mancato rispetto delle precedenza è sanzionato appena il 3.3%, nel caso dell'inversione a U il 6.5% e per la guida contromano il 9.0%.

**Tab. 4.5 Trasgressioni sanzionate sul totale delle infrazioni commesse (valori % - Soci Aci)**

Parcheggio in divieto di sosta	36.4
Superamento dei limiti di velocità	18.1
Mancato uso delle cinture di sicurezza	17.8
Passaggio con il rosso	17.6
Accesso con l'auto a zone pedonali	15.0
Parcheggio in doppia fila o sul marciapiede	14.0
Uso del cellulare senza viva voce	13.3
Sorpasso a destra	10.6
Guida contromano	9.0
Inversione a U	6.5
Mancato rispetto della precedenza	3.3

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

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006



## 5. IL COSTO DELLE 4 RUOTE

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

Sommando le spese fisse (bollo, assicurazione), quelle correnti (carburante, garage, parcheggi, ecc.) e i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria, il possesso e l'uso di una vettura richiedono mediamente circa 3.634,00 euro all'anno. Considerando che l'auto è usata in media 5,3 giorni alla settimana (valore medio sulla base dei giorni d'uso dei soci Aci e dei patentati) e dunque in media 288 giorni all'anno, nel 2006 il costo di gestione medio giornaliero di una vettura è risultato pari a 12,6 euro.

Rispetto alla media del costo annuo registrato nel 2004, pari a 3.919,80 euro si è avuto un decremento di circa 285,8 euro all'anno, ovvero del 7,2 del budget annuale destinato alle quattro ruote.

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

In definitiva, l'auto continua ad essere usata per circa 5,6 giorni a settimana; la frequenza d'uso rimane sostanzialmente invariata, il costo di gestione annuale diminuisce, i chilometri mediamente percorsi in un anno si contraggono, ma il costo chilometrico (costo di gestione annuale/chilometri percorsi annualmente) rimane sostanzialmente invariato, attestandosi a €4,7 nel 2006, €4,8 nel 2004 e €4,9 nel 2003.

**Tab. 5.1 Spesa annuale per l'uso dell'auto (costi medi in € - campione Soci Aci)**

	<b>2006</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Carburante	1670,8	1936,10	1929,30
Parcheggio a ore	161,2	171,80	142,80
Pedaggio autostradale	213,6	224,60	381,60
Multe	76,8	55,20	92,40
Bollo	208,0	191,90	216,60
Assicurazione	809,7	778,90	797,10
Manutenzione ordinaria	152,8	220,90	281,60
Manutenzione straordinaria	177,5	170,00	209,60
Danni non rimborsati dall'assicurazione	56	50,40	50,60
Altro	107,6	120,00	164,40
<b>Totale</b>	<b>3.634,00</b>	<b>3.919,80</b>	<b>4.266,00</b>

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

**Tab. 5.2 Chilometri annui mediamente percorsi (valori medi campione Soci Aci)**

	<b>2006</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Chilometri medi annui	17.300	19.000	21.000

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Sulla contrazione dei chilometri mediamente percorsi incide, per il 27.1% degli intervistati, l'incremento del costo del carburante.

**Tab. 5.3 Influenza dell'incremento del costo del carburante sui chilometri annui mediamente percorsi (% di colonna - campione Soci Aci)**

Molto	6.2
Abbastanza	20.9
Poco	30.9
Per nulla	42.0
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

## 6. IL MERCATO

In attesa di incentivi alla rottamazione, il mercato delle quattro ruote – almeno limitatamente alla propensione all'acquisto manifestata dai soci Aci, appare lievemente in aumento (+3,9%).

Tab. 6.1 Il prossimo acquisto (% di colonna - campione Soci Aci)

	2006-2007	2004 - 2005	2001-2003
Prevede l'acquisto entro l'anno in corso o il successivo	20.9	17.0	17.7
Non prevede l'acquisto	79.1	83.0	82.3
Totale	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Si tratta di un risultato che rispetto alle stime ufficiali appare decisamente coerente. Come reso noto oggi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le immatricolazioni in ottobre 2006 hanno registrato 186.891 unità, pressoché allineate con il risultato conseguito lo scorso anno, che aveva chiuso con 186.744 unità.

A due mesi dalla fine dell'anno i volumi complessivi di vendita raggiungono 1.987.632 unità, che rispetto a 1.915.204 nuove auto immatricolate nei primi dieci mesi del 2005, corrispondono in termini assoluti ad oltre 72.000 vetture in più, e ad un incremento in termini percentuali del 3,8%.

La propensione all'acquisto risulta lievemente più spiccata tra gli uomini e nella fascia di età dai 55 ai 64 anni.

Tab. 6.2 Il prossimo acquisto per sesso (% di colonna - campione Soci Aci)

	Maschio	Femmina	Totale
Prevede l'acquisto entro l'anno in corso o il successivo	20,9	19,8	20.9
Non prevede l'acquisto	79,1	80,2	79.1
Totale	100,0	100,0	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Per la fascia di età dai 55 ai 64 anni occorre un supplemento di attenzione. Tendenzialmente rappresenta il periodo in cui si inizia a usare meno l'auto perché mutano le esigenze personali, ma è anche l'età in cui inizia a ridursi o si interrompe, per effetto del pensionamento, l'attività produttiva. Tali fattori evidentemente acquiscono l'esigenza di una

nuova vettura più adattata al nuovo stile di vita. Se consideriamo che la quota di popolazione che si troverà a dover passare dalla "vita attiva" a quella parzialmente attiva o al pensionamento diventa sempre più consistente dal punto di vista numerico, appare evidente che il prodotto auto dovrà tener conto di tale fenomeno e considerare una domanda di mercato emergente che avrà sempre più connotati legate al ciclo vitale.

**Tab. 6.3 Il prossimo acquisto per età (% di colonna - campione Soci Aci)**

	18-34	35-44	45-54	55-64	65 e oltre	Totale
Prevede l'acquisto entro l'anno in corso o il successivo	20,5	21,9	20,3	24,6	13,8	20,9
Non prevede l'acquisto	79,5	78,1	79,7	75,4	86,2	79,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Rapporto Aci - Censis, 2006

Rispetto al tipo di carburante, cresce l'appeal del GPL e del metano che insieme aggregano il 15,7% dei nuovi acquisti. Tale incremento, nel caso dei soci ACI, è quantificabile in un balzo in avanti di ben 5,9 punti percentuali, rispetto al triennio 2004.

In calo tra i soci ACI (-16,2%) il diesel, invece l'appeal dell'auto a benzina cresce di ben 10 punti percentuali rispetto al 2004.

Di particolare interesse è la crescita dell'attenzione per il GPL e il metano che rappresenta un dato confermato anche dalle statistiche UNRAE, l'Associazione fra le Case estere operanti in Italia. Le motorizzazioni alternative (benzina più metano, solo metano e benzina più Gpl) e, in particolare, le vetture alimentate a benzina più metano hanno raggiunto nel corso del 2005 una quota dello 0,81%, dallo 0,38% del gennaio-dicembre 2004. Tale fenomeno, secondo l'UNRAE, è destinato ad accentuarsi considerato lo stanziamento varato, anche per l'anno 2006, dal Ministero delle Attività Produttive per l'incentivazione all'acquisto o alla trasformazione di autovetture alimentate a gas metano o a Gpl.

**Tab. 6.4 La vettura che verrà acquistata (% di colonna - campione Soci Aci)**

	2006	2004	2001-2003
Benzina	39.5	29.1	51.6
Diesel	42.6	58.8	35.1
GPL/ Metano	15.7	9.8	9.1
Elettrica	2.2	2.3	4.2
Totale	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci - Censis, 2006

## 7. ASSICURAZIONE E PATENTE A PUNTI

Se guardiamo all'evoluzione della composizione della popolazione italiana negli anni dobbiamo affermare che si diffonderà sempre il gradimento per una assicurazione personalizzata in base alle infrazioni commesse e ai chilometri percorsi.

Già ad oggi è in netta crescita la preferenza degli automobilisti per tariffe RC agganciate ai punti patente. In questa indagine, gli intervistati che si dichiarano favorevoli risultano l'88.0%, contro il 75.8% registrato lo scorso anno.

Tab. 7.1 Grado di accordo con tariffe RC auto agganciate ai punti patente (% di colonna – campione nazionale)

Grado di accordo	2006	2005
Molto	42.1	39.4
Abbastanza	45.9	36.4
Poco	8.6	10.8
Per nulla	3.4	13.4
Totale	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis 2006

E' interessante segnalare che la condivisione di una tariffa RC auto agganciata ai punti patente non risulti influenzata dai punti persi dall'intervistato. Nell'opinione espressa non c'è dunque un tornaconto personale. Tale criterio appare condiviso sia dai più trasgressivi che dai più attenti al codice della strada.

Tab 7.2 Grado di accordo con tariffe RC auto agganciate ai punti patente per punti decurtati (% di colonna – campione nazionale)

Media di punti persi	
Molto	4,6
Abbastanza	5,7
Poco	5,0
Per nulla	4,2

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Se poi guardiamo alle fasce di età l'ipotesi di una tariffazione che penalizzi economicamente chi commette più trasgressioni trova maggiormente favorevoli gli automobilisti più anziani.

Tab. 7.3 Grado di accordo con tariffe RC auto agganciate ai punti patente (% di colonna – campione nazionale)

Grado di accordo	Età				Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	
Molto	36.5	38.1	47.6	48,0	42.1
Abbastanza	50.7	47.8	42.3	43,2	45.9
Poco	10.0	10.1	6.8	4,6	8.6
Per nulla	2.8	4.0	3.3	4,2	3.4
Totale	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis 2006

Riscuote ampio consenso anche l'ipotesi di tariffe RC auto agganciate ai chilometri percorsi. In questo caso i favorevoli (molto e abbastanza d'accordo), sebbene lievemente inferiori alla quota registrata rispetto ai punti persi, si attestano al 75.8%.

Come era ovvio, i più favorevoli alle RC auto agganciate ai chilometri percorsi sono gli automobilisti che hanno un basso e intermedio consumo chilometrico annuo. I più favorevoli si concentrano inoltre tra gli automobilisti più avanti con l'età, che come abbiamo visto ricorrono all'auto in misura in contenuta rispetto ai giovani.

Tab. 7.4 Grado di accordo con tariffe RC auto agganciate ai chilometri percorsi (% di colonna – campione nazionale)

Grado di accordo	Chilometri percorsi annualmente				Totale
	Fino a 4999	5000-9999	Da 10000 a 19999	Da 20000 e oltre	
Molto	33.0	38.1	26.6	20.0	29.9
Abbastanza	39.4	42.1	50.6	50.2	45.9
Poco	19.3	12.1	13.8	16.8	15.0
Per nulla	8.3	7.7	9.0	13.0	9.2
Totale	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis 2006

Tab. 7.5 Grado di accordo con tariffe RC auto agganciate ai chilometri percorsi per età (% di colonna – campione nazionale)

Grado	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	Totale
Molto	24.2	26.5	35.0	36,0	29.9
Abbastanza	50.4	47.5	42.7	43,0	45.9
Poco	16.5	17.2	12.7	11,5	15.0
Per nulla	8.9	8.8	9.6	9.5	9.2
Totale	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis 2006

Infine, si registra una componente femminile più morigerata e attenta alle norme del codice stradale. Dall'entrata in vigore del codice stradale hanno perso punti il 4.0% delle donne contro il 9.6% degli uomini.

Tab. 7.6 Percentuale di patentati che dall'introduzione del nuovo codice civile ha perso punti patente (% di colonna - campione nazionale)

Risposta	Sesso		Totale
	Maschio	Femmina	
Sì	9.6	4.0	6.8
No	90.4	96.0	93.2
Totale	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis 2006

E' comunque da considerare che le donne effettuano molti meno chilometri rispetto agli uomini (-38,1%), ed in particolare nella fascia di età intermedia (-47.6%); ciò riduce le probabilità sia di commettere infrazioni che di essere sanzionati.

Tab. 7.7 Chilometri percorsi negli ultimi dodici mesi (valori medi - campione nazionale)

Età	Sesso	Media	Differenza uomini donne in km	Differenza uomini donne in val %
18-29 anni	Maschio	14657,7		
	Femmina	10821,7		
	<b>Totale</b>	<b>13016,5</b>	3836	29,4
30-44 anni	Maschio	18214,0		
	Femmina	11173,0		
	<b>Totale</b>	<b>14788,1</b>	7041	47,6
45-69 anni	Maschio	13186,7		
	Femmina	9323,9		
	<b>Totale</b>	<b>11357,4</b>	3862,8	34,0
Totale	Maschio	15119,0		
	Femmina	10229,7		
	<b>Media generale</b>	<b>12825,6</b>	4889,3	38,1

Fonte: Rapporto Aci – Censis 2006

Inoltre va evidenziato che le trasgressioni femminili sono tendenzialmente meno gravi di quelle maschili. Nell'ultimo anno gli automobilisti italiani hanno perso in media 5.1 punti, tale valore tra le donne scende a 4,5 mentre tra gli uomini sale a 5,7.

Tab. 7.8 Punti persi nell'ultimo anno (valori medi - campione nazionale)

Punti	Sesso		Totale
	Maschio	Femmina	
Media	5.7	4.5	5.1

Fonte: Rapporto Aci – Censis 2006

Tendenzialmente, l'andamento delle decurtazioni rimane costante negli ultimi due anni.

Tab. 7.9 Automobilisti decurtati dall'entrata in vigore del nuovo codice della strada (valori % - campione nazionale)

Risposta	2006	2004	2003
Sì	6.8	6.5	1.9
No	93.2	93.5	98.1
Totale	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis 2006



Rispetto alle modalità di recupero punti va evidenziata la crescita della frequenza a corsi, che passa dal 2.7% del 2004 al 7.1% di questa indagine. Questa scelta è stata effettuata esclusivamente dagli automobilisti tra i 30 e i 44 anni, con una spesa media di € 154,40, costo in contrazione rispetto al 2004.

Tab. 7.10 Modalità di recupero dei punti persi (% di colonna - campione nazionale)

Modalità	2006	2004
Con corsi	7.1	2.7
Con la buona condotta aspettando i due anni	42.9	45.2
In nessun modo	50.0	52.1
<b>Totale</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Fonte: Rapporto Aci – Censis 2006

Tab. 7.11 Costo medio del corso per la ri-acquisizione dei punti (costo medio in € - campione nazionale)

Costo	2006	2004
Euro	154,40	225,00

Fonte: Rapporto Aci – Censis 2006

## 8. FISCALITA' E CONTRIBUTI

Il mercato dell'auto italiano – almeno fino a giugno 2006 – ha registrato un buon andamento anche più dinamico del resto d'Europa. Secondo il Centro Studi Promotor l'andamento positivo dovrebbe proseguire nel secondo semestre dell'anno. Il 72% dei concessionari ritiene infatti che nei prossimi mesi le vendite si manterranno sui soddisfacenti livelli attuali o aumenteranno.

In tale scenario rassicurante, l'introduzione di nuovi incentivi alla rottamazione contribuirebbe a dare ulteriore ossigeno al mercato dell'auto. Secondo i dati di questa indagine sono favorevoli all'introduzione di incentivi alla rottamazione l'85.7% degli automobilisti, contro il 70.3% registrato lo scorso anno. Le motivazioni sono eterogenee, ma vedono un accentramento dei consensi rispetto al rilancio del mercato dell'auto (34.9%); non trascurabile è anche la quota di automobilisti che ravvisa negli incentivi una strategia per potenziare la sicurezza (27.6%) e l'impatto ambientale (23.2%).

Tab. 8.1 Opinione rispetto alla politica degli incentivi alla rottamazione (% di colonna – campione nazionale)

Opinione	2006	2005
Favorevole perché rilancia il mercato dell'auto	34.9	27.6
Favorevole perché la sicurezza delle auto circolanti	27.6	17.8
Favorevole perché riduce l'inquinamento atmosferico	23.2	24.9
Contrario, il risparmio sul costo della vettura è irrisorio	5.7	12.7
Contrario, perché le risorse vanno investite nel pubblico	5.5	9.3
Contrario, perché si incentiva il trasporto privato	3.1	7.7
Totale	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Per classi di età si scorge un atteggiamento leggermente più critico tra gli automobilisti più anziani (+2.9% rispetto alla media). Complessivamente, per tutte le fasce di età, i favorevoli alla rottamazione superano abbondantemente l'80.0% del campione.

In caso di incentivi il 43.3% dei patentati potrebbe decidere per l'acquisto di una nuova vettura. L'acquisto verrebbe effettuato in misura maggiore probabilmente dagli automobilisti dai 18 ai 29 anni (51.2%; + 7.9% rispetto alla media), mentre nella fascia di età dai 45 ai 54 anni l'influenza della rottamazione appare più blanda (39,8%; -3,5% rispetto alla media), così come nella fascia di età successiva (40.0%; - 3,3% rispetto alla media)

A riguardo si ricorda la proposta ACI di riformulazione dell'imposta di proprietà in ragione delle emissioni inquinanti. In particolare, la proposta ACI si concretizza in una rottamazione incentivata attraverso la riformulazione dell'imposta di proprietà e finalizzata alla promozione di auto a minor impatto ambientale. Secondo i dati di questa indagine la proposta potrebbe

registrare un buon successo. Infatti, la propensione all'acquisto di un'auto ecologica, in caso di specifici incentivi, risulta decisamente alta, aggregando il 48.7% degli intervistati.

Tab. 8.2 Misura dell'influenza degli incentivi all'acquisto di auto ibride (% di colonna - campione nazionale)

Misura	%
Molto	15.0
Abbastanza	33.7
Poco	38.5
Per nulla	12.8
Totale	100.0

Fonte: Rapporto Aci - Censis, 2006

I propensi all'acquisto di un'auto ibrida si concentrano nel Nord Ovest (56.2%; +3.9% rispetto alla media), mentre i contrari nel Nord Est (36.6%; -12.1% rispetto alla media). Gli uomini, in generale, risultano più favorevoli (51.1%) delle donne (46.3%); mentre per fasce di età il maggiore consenso si accentra tra gli automobilisti dai 30 ai 44 anni (53.7%; + 5.0% rispetto alla media).

Tab. 8.3 Propensione all'acquisto di un'auto ibrida per ripartizione geografica (% di colonna)

Misura	Ripartizione				Totale
	Nord ovest	Nord est	Centro	Sud e isole	
Molto	20.5	11.4	11.6	14.5	15.0
Abbastanza	35.7	25.2	40.2	33.0	33.7
Poco	32.1	51.0	30.8	41.2	38.5
Per nulla	11.7	12.4	17.4	11.3	12.8
Totale	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci - Censis, 2006

## 9. INTERNET E LA MOBILITÀ URBANA

Da una recente ricerca condotta da Eurostat nei Paesi membri dell'Unione Europea su una popolazione di 180 mila individui dai 16 ai 74 anni, rispetto ad una media europea del 37 per cento circa, in Italia le persone prive delle basi informatiche più elementari sono circa il 59 per cento.

Inoltre, tra gli over 55 la percentuale media di analfabeti informatici sale all'87 per cento. Non migliora la situazione se si guarda ai dati che concernono l'utilizzo di Internet. Ovviamente, i più assidui navigatori sono gli utenti tra i 16 e i 24 anni, ma a preoccupare è che, secondo lo studio dell'ufficio statistico dell'Unione Europea, l'Italia è uno dei Paesi in cui Internet è usato meno e anche lo Stato comunitario in cui è più forte il divario tra giovani e anziani nell'impiego della rete.

Nonostante il divario che ci separa dai Paesi nord europei, in Italia la diffusione del pc e di internet è in costante crescita. Oltre il 58% delle famiglie italiane oggi ha in casa un computer contro il 27% del 2000, e quattro su dieci sono collegate a Internet. Sebbene sia partita in ritardo, si può affermare che è in corso una vera e propria nuova alfabetizzazione informatica: non basta più saper leggere e scrivere, ma occorre saper utilizzare le nuove tecnologie che ci permettono di comunicare, di lavorare in modo più efficiente e di risparmiare tempo e denaro.

Anche i soci Aci sembrano partecipare pienamente a questa rivoluzione tecnologica. Nel 2001 il 28.8% degli associati era collegato ad Internet da casa, oggi lo è il 40.4% degli intervistati. E tra casa e lavoro, ad oggi il 64.6% dei soci Aci dispone di un collegamento Internet.

Tab. 9.1 Disponibilità di un collegamento Internet (% di colonna – campione Soci Aci)

Risposta	%
Sì, da casa	40.4
Sì, dal lavoro	8.0
Sì, da casa e dal lavoro	16.2
No	35.4
Totale	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Le differenze di genere rispetto alla navigazione internet appaiono del tutto irrilevanti. Non dispone di un collegamento il 35,1% dei maschi, contro il 35,8% delle femmine.

**Tab. 9.2 Disponibilità di un collegamento Internet per sesso (% di colonna - campione Soci Aci)**

Risposta	Maschi	Femmine	Totale
Sì, da casa	39.7	43.7	40.4
Sì, dal lavoro	8.9	4.7	8.0
Sì, da casa e dal lavoro	16.3	15.8	16.2
No	35.1	35.8	35.4
Totale	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

La navigazione, in linea con i trend transnazionali, appare più diffusa tra i giovani e nelle fasce centrali d'età. Infatti, non dispone di un collegamento il 66.9% dei soci Aci over 65, contro il 22.0% registrato nella fascia di età dai 18 ai 34 anni.

**Tab. 9.3 Disponibilità di un collegamento Internet per età (% di colonna - campione Soci Aci)**

Risposta	18-34	35-44	45-54	55-64	65 e oltre	totale
Sì, da casa	48.0	40.1	45.0	38.5	27.5	40.4
Sì, dal lavoro	9.2	13.5	7.4	6.1	2.1	8.0
Sì, da casa e dal lavoro	20.8	20.8	21.0	11.3	3.5	16.2
No	22.0	25.6	26.6	44.1	66.9	35.4
Totale	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

L'uso di internet è sistematico per il 51.6% degli intervistati; occasionale per la rimanente parte.

**Tab. 9.4 Frequenza di collegamento ad Internet (% di colonna - campione Soci Aci)**

Frequenza	%
Ogni giorno	51.6
Qualche volta alla settimana	25.9
Almeno una volta a settimana	6.1
Mensilmente	4.8
Meno di una volta al mese	5.4
Non so	6.2
Totale	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Le donne, rispetto agli uomini, appaiono utilizzatrici meno assidue. La componente maschile, infatti, utilizza Internet con cadenza giornaliera in oltre la metà dei casi (54.1%) analizzati.

**Tab. 9.5** Frequenza di collegamento ad Internet per sesso(% di colonna - campione Soci Aci)

Risposta	Maschi	Femmine	Totale
Ogni giorno	54.1	41.2	51.6
Qualche volta alla settimana	23.3	37.0	25.9
Almeno una volta a settimana	6.5	4.2	6.1
Mensilmente	4.7	5.0	4.8
Meno di una volta al mese	4.9	7.6	5.4
Non so	6.5	5.0	6.2
Totale	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

La frequenza d'uso appare inoltre correlata all'età. Quanto più si avanza negli anni meno assidua risulta la navigazione Internet. I giovani dai 18 ai 34 anni utilizzano Internet ogni giorno nel 64,1% dei casi contro il 43,7% registrato nella fascia di età over 54.

**Tab. 9.6** Frequenza di collegamento ad Internet per fasce d'età (% di colonna - campione Soci Aci)

Risposta	18-34	35-44	45-54	55-64	65 e oltre	totale
Ogni giorno	64.1	54.7	49.4	43.7	43.7	51.6
Qualche volta alla settimana	26.0	24.7	21.3	29.4	29.4	25.9
Almeno una volta a settimana	3.8	8.7	8.5	2.5	2.5	6.1
Mensilmente	3.1	5.3	4.3	7.6	7.6	4.8
Meno di una volta al mese	3.0	3.3	6.1	6.7	6.7	5.4
Non so	0.0	3.3	10.4	10.1	10.1	6.2
Totale	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Si parla spesso di Internet valorizzando la sua capacità di annullare le distanze tra individui, culture ma anche tra consumatori e aziende. Probabilmente si è trascurato il fatto che - per parlare di Distanza - è necessario tenere conto anche degli aspetti cognitivi, comunicativi e sociali. Infatti, secondo il 73.6% dei soci il contributo di Internet alla riduzione degli spostamenti per impegni privati è assente o del tutto marginale.

Tab. 9.7 Contributo di Internet a ridurre gli spostamenti per impegni privati (% di colonna - campione Soci Aci)

Misura	%
Molto	7.6
Abbastanza	18.8
Poco	28.4
Per nulla	45.2
Totale	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Lo scarso apporto di internet alla riduzione della mobilità privata è però segnalato in misura più massiccia da quelle fasce di età che utilizzano meno lo strumento, ovvero gli over 54. I giovani dai 18 ai 34 anni, cioè i forti utilizzatori di Internet, nel 39.4% dei casi ritengono il contributo della rete “molto” e “abbastanza” decisivo per la riduzione degli spostamenti privati, contro una media del 26.4% (+13.0%).

Tab. 9.8 Contributo di Internet a ridurre gli spostamenti per impegni privati per fasce d'età (% di colonna- campione Soci Aci)

Misura	18-34	35-44	45-54	55-64	65 e oltre	totale
Molto	12.1	6.7	7.1	4.3	8.7	7.6
Abbastanza	27.3	22.0	15.9	12.0	10.9	18.8
Poco	22.7	30.0	29.9	29.9	30.4	28.4
Per nulla	37.9	41.3	47.1	53.8	50.0	45.2
Totale	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Un dato, quest'ultimo, decisamente importante perché evidenzia come per le nuove leve l'uso di Internet possa rappresentare un'alternativa agli spostamenti privati. In ragione dell'incremento costante degli utenti della rete si avrà nel tempo una comunità di automobilisti costituita sempre più da esperti navigatori, che grazie alla “rete” potrà ridurre gli spostamenti privati.

## SECONDA PARTE

### TEMATICHE FLASH

#### 10. I FURTI

Quella dei furti di automobili rappresenta una piaga, un serio danno economico per migliaia di famiglie italiane. Operai, impiegati, ma anche coloro che hanno stipendi medio alti, fanno sacrifici per comprarsi, magari a rate, l'autovettura che oggi non è certamente un lusso ma un bene di massa. Il furto del veicolo diventa un grave danno per l'economia familiare. L'auto serve a razionalizzare le nostre quotidianità e le ripercussioni di un furto si riversano sull'intero nucleo familiare. Una reazione analoga al furto d'auto la si trova, riportando le lancette indietro di oltre 50 anni, nel capolavoro di Vittorio De Sica "Ladri di biciclette". Nel film la bicicletta era mezzo di produzione, come l'automobile oggi, ed il suo furto provoca nel protagonista una patologia: da persona onesta diventa un delinquente.

Si calcola che nel 2005 siano stati sottratti ai legittimi proprietari 274.333 veicoli, una media di 751 furti al giorno.

Dai dati della Polizia di Stato risulta che tuttavia questo dannoso fenomeno sia in diminuzione sebbene si registrino fasi alterne. Il triste primato in classifica spetta alla Lombardia con 43.019 furti e 26.204 ritrovamenti nel duemila. Nel 2005 i furti sono calati a 36.207 e i ritrovamenti a 15.409. Al secondo posto la Campania con 42.894 furti e 18.648 ritrovamenti nel 2000; mentre sono 32.318 i furti e 13.018 le auto ritrovate l'anno scorso. Terza regione in classifica il Lazio: tenendo presenti sempre le fasi alterne, le vetture rubate nel 2000 sono state 41.226; quelle ritrovate 18.836. Nell'ultimo anno, il 2005, in cui è stato possibile raccogliere i dati, 33.191 i furti e 12.051 i ritrovamenti. Seguono Puglia, Sicilia, Piemonte ed Emilia Romagna.

Nonostante dalle statistiche ufficiali il rischio furto sembri essere adeguatamente combattuto dalle forze dell'ordine, il 64,2% degli italiani di notte ricorre al garage privato, spendendo in media 103.7€ al mese. Tale comportamento è evidentemente sintomatico del valore, economico e funzionale, attribuito all'auto.

Tab. 10.1 Utilizzo di un garage per auto (% di colonna – campione nazionale)

Auto	%
No	35.8
Sì, garage a pagamento/affitto	8.4
Sì, garage di proprietà	40.0
Sì, posto auto condominiale in affitto	1.5
Sì, posto auto condominiale di proprietà	14.3
Totale	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006



## 11. LA SICUREZZA STRADALE

Per il 69.6% degli italiani, l'eccesso di velocità è il principale problema della sicurezza stradale. Del resto, la velocità è un obiettivo chiave del moderno design stradale, proprio perché la velocità d'impatto determina anche la severità del danno sia per gli occupanti del veicolo che per i pedoni. Già dal 1993, Joksh dimostrò che la probabilità di morte in caso di incidente stradale aumenta in rapporto al numero di veicoli coinvolti e alla variazione della velocità.

Ma, oltre alla velocità, gli automobilisti italiani sono preoccupati, nel 55.6% dei casi, della guida in stato di ebbrezza o sotto l'influsso di droghe. Non trascurabile è anche il dato secondo cui per il 34.7% degli intervistati il principale problema della sicurezza stradale è dato dalla scarsa educazione alla guida.

Si può dunque affermare che l'alcol e l'eccesso di velocità vengano indicati quali problemi principali della sicurezza stradale. Alle cause d'incidente dovute al veicolo o alla strada, gli italiani attribuiscono solo poca importanza.

**Tab. 11.1 La percezione del principale problema della sicurezza stradale (valori % - campione nazionale)**

La guida sotto l'influsso di alcool o droghe	55.6
L'eccesso di velocità	69.6
La cattiva manutenzione delle strade	15.8
L'inefficienza dei veicoli vecchi	5.8
La scarsa educazione stradale di automobilisti/motociclisti	34.7

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

Fonte: Rapporto Aci - Censis, 2006

Nonostante la pericolosità della velocità, i limiti imposti dal codice stradale sembrano ancora poco rispettati. Secondo gli italiani intervistati è soprattutto sulle strade extraurbane (48.3%) che questi vengono più frequentemente ignorati.

**Tab. 11.2 Le tratte sulle quali gli automobilisti tendono in misura più accentuata a non rispettare gli attuali limiti di velocità (% di colonna - campione nazionale)**

Autostrade	29.2
Strade urbane	22.5
Strade extraurbane	48.3
Totale	100.0

Fonte: Rapporto Aci - Censis, 2006

La capacità persuasiva della patente a punti, sebbene continui ad indurre alla prudenza quasi sette automobilisti su dieci (69.5%), in 3 casi su 10 risulta un deterrente debole.

**Tab. 11.3 Giudizio sulla correlazione dell'introduzione della patente e la guida più prudente (% di colonna - campione nazionale)**

Molto	19.9
Abbastanza	49.6
Poco	24.4
Per nulla	6.1
Totale	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Questo dato invita a riflettere sull'esigenza di una intensificazione anche delle campagne info-formative, soprattutto rispetto alle tratte più pericolose dove l'automobilista è percepito dai propri "simili" come maggiormente trasgressivo. Le strade extraurbane presentano infatti una continua variazione tipologica, nel senso che si passa improvvisamente da tratti in aperta campagna, a tratti di disseminazione residenziale, a tratti di servizio ad insediamenti commerciali, ecc. Tra l'altro, proprio questa discontinuità rappresenta uno dei motivi della maggiore insicurezza di questo tipo di rete stradale.

Nonostante la velocità sia ritenuta una delle prime cause di incidenti, un italiano su tre ritiene che il limite andrebbe innalzato sulle tratte autostradali.

**Tab. 11.4 Favorevoli e contrari all'innalzamento degli limiti di velocità previsti per le tratte autostradali in caso di condizioni climatiche favorevoli (% di colonna - campione nazionale)**

Sì	29.2
No	70.8
Totale	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Ma perché la velocità, fattore di rischio conclamato, ancora piace agli automobilisti italiani? La velocità, che altro non è che la tendenza a contrarre il tempo dell'agire - è una caratteristica peculiare della nostra società. Accorciando distanze, l'accelerazione dei processi sociali ha mutato le modalità con le quali il tempo esercita la sua funzione normativa sulla vita quotidiana. La tensione verso la velocità ha orientato in tal modo l'esperienza ordinaria verso il riconoscimento dell'istantaneità e della simultaneità come virtù. La velocità è diventata, per alcuni, la sfida dell'esperienza temporale, una esperienza di "nicchia" entro la vita quotidiana, che soddisfa il bisogno di integrare l'esperienza della lentezza (si pensi al tempo trascorso in code, nel traffico, in attesa di ricevere un servizio) con quella della rapidità.

## 12. LE STAZIONI DI SERVIZIO

In Italia vi sono 22.450 punti vendita (fonte: Unione Petrolifera), il 18% dei quali fai da te. Per fare un paragone, in Francia i distributori sono poco più di 14 mila con una penetrazione del self service pari al 99%, in Germania 15 mila il 97% dei quali self service, nel Regno Unito 10.500 di cui il 96% self service. Sono fai da te il 100% dei distributori in Danimarca, Finlandia, Norvegia e Svezia; oltre l'80% in Belgio, Olanda, Repubblica Ceca e Svizzera. Il penultimo paese della classifica è il Portogallo, col 34%: quasi il doppio di noi. La media UE, Italia esclusa, è dell'86%: se però si inserisce nel conto anche lo stivale, scende all'81%. L'erogato medio delle nostre stazioni è la metà di quello inglese, e un quarto in meno della media europea.

Si può dunque affermare che in Italia abbiamo troppi punti vendita, ma pochi self service. La scarsa offerta spiega anche la bassa domanda da parte degli automobilisti italiani. In particolare, i soci ACI che fanno "sempre" o "spesso" rifornimento da soli sono il 39,8%; quelli che utilizzano "talvolta" o "raramente" il self service rappresentano il 33,4% degli intervistati, mentre i non utilizzatori sono il 26,8% degli associati.

Tab. 12.1 Frequenza nel rifornimento senza l'aiuto del benzinaio (% di colonna – campione soci Acì)

Sempre	19.4
Spesso	20.4
Talvolta	16.5
Raramente	16.9
Mai	26.8
Totale	100.0

Fonte: Rapporto Acì – Censis, 2006

Le donne risultano decisamente meno propense all'uso del selfservice.

Tab. 12.2 Frequenza nel rifornimento senza l'aiuto del benzinaio (% di colonna - campione soci Acì)

Frequenza	Maschi	Femmine	Totale
Sempre	20,5	15,0	19.4
Spesso	20,7	19,2	20.4
Talvolta	16,5	16,6	16.5
Raramente	17,1	16,1	16.9
Mai	25,2	33,1	26.8
Totale	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Acì – Censis, 2006

Per fasce di età si registra un trend direttamente proporzionale all'età. I più giovani risultano i maggiori utilizzatori. Nella fascia di età dai 18 ai 34 anni, l'80.0% degli automobilisti utilizza il self service per il rifornimento contro il 62,2% registrano tra gli over 64.

Tab. 12.3 Frequenza nel rifornimento senza l'aiuto del benzinaio per età (% di colonna - soci Aci)

	18-34	35-44	45-54	55-64	65 e oltre	Totale
Sempre	18,9	24,4	21,6	18,9	9,8	19,4
Spesso	33,1	22,1	19,0	14,6	13,3	20,4
Talvolta	16,0	20,7	17,2	15,1	11,9	16,5
Raramente	12,0	12,2	18,5	17,0	27,3	16,9
Mai	20,0	20,7	23,7	34,4	37,8	26,8
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Se il ricorso al selfservice appare ancora stentato, rispetto al passato tale modalità sta progressivamente guadagnando terreno.

Tab. 12.4 Utenti dell'auto rifornimento di carburante (% di colonna - campione soci Aci)

	2006
Si	73.2
No	26.8
Totale	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Inoltre, rispetto allo scorso anno, ha diminuito la frequenza d'uso del selfservice solo il 5,9% degli intervistati, mentre l'ha aumentata una quota di soci quasi cinque volte superiore (27,0%).

Tab. 12.5 Andamento del ricorso al self service rispetto allo scorso anno (sub-campione: utenti del selfservice - % di colonna – campione soci Aci)

Andamento	%
Aumentato	27.0
Diminuito	5.9
Rimasto invariato	67.1
Totale	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Nella frequenza d'uso del selfservice, le donne, rispetto agli uomini, registrano valori più bassi sia rispetto ad un incremento che ad una riduzione dell'uso. Ciò significa che la componente femminile evidenzia una maggiore costanza d'uso ma anche una potenzialità di crescita frenata nei consumi.

Rispetto all'età, invece, il ricorso al self-service risulta in crescita tra i più giovani, mentre all'innalzarsi dell'età tale ricorso si configura come progressivamente più stabile.

Rispetto alla scelta della modalità in selfservice, il minor costo del carburante incide "molto" per il 19,6% degli intervistati e "abbastanza" per il 24,4%.

E' interessante evidenziare che per la maggioranza degli utenti del selfservice (56,0%) il vantaggio economico non rappresenta il principale appeal. Ciò significa che tale modalità di rifornimento verosimilmente è preferita per la libertà degli orari.

Tab. 12.6 Misura di incidenza del costo del carburante nella scelta del self service (sub-campione: utenti del selfservice - % di colonna – campione soci Aci)

Misura	%
Molto	19.6
Abbastanza	24.4
Poco	29.7
Per nulla	26.3
Totale	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

All'estero il 60-70% del fatturato delle aree di servizio è garantito proprio dalla vendita di prodotti diversi dal carburante, condizione questa che permette di ridurre i margini sui carburanti. In Italia, invece, la percentuale è completamente ribaltata.

Allo stesso modo, la diffusione dei punti vendita presso gli ipermercati sembra non prendere piede in Italia. Eppure, se queste misure riuscissero a trovare uno sbocco, si stima che il prezzo della benzina potrebbe calare almeno di 2-3 centesimi di euro al litro.

Il 46,4% degli intervistati vorrebbe la piena liberalizzazione del servizio con centri commerciali dotati di distributori di carburante.

Tab. 12.7 Utilità dell'installazione distributori di carburanti nei centri commerciali (% di colonna - campione soci Aci)

Utilità	%
Molto	15.3
Abbastanza	31.2
Poco	31.8
Per nulla	21.7
Totale	100.0

Fonte: Rapporto Aci - Censis, 2006

Si tratta di una preferenza che vede lievemente più numerosi gli uomini rispetto alle donne e i soci Aci più giovani.

Tab. 12.8 Utilità dell'installazione distributori di carburanti nei centri commerciali (% di colonna - campione soci Aci)

Utilità	Maschio	Femmina	Totale
Molto	15,4	15,0	15.3
Abbastanza	32,9	24,4	31.2
Poco	30,1	38,9	31.8
Per nulla	21,6	21,8	21.7
Totale	100,0	100,0	100.0

Fonte: Rapporto Aci - Censis, 2006

Tab. 12.9 Utilità dell'installazione distributori di carburanti nei centri commerciali per età (% di colonna - campione soci Aci)

Utilità	18-34	35-44	45-54	55-64	65 e oltre	Totale
Molto	17,3	13,6	17,0	13,3	15,8	15.3
Abbastanza	36,4	29,6	32,2	31,0	25,9	31.2
Poco	29,5	36,2	30,0	32,4	30,2	31.8
Per nulla	16,8	20,7	20,9	23,3	28,1	21.7
Totale						100.0

Fonte: Rapporto Aci - Censis, 2006

### 13. I LIMITI DELLA TECNOLOGIA

Tenere acceso un navigatore satellitare mentre si è al volante della propria auto per il 32.7% degli intervistati rappresenta un fattore di pericolo, in quanto distrae il conducente.

Tab. 13.1 Misura del rischio connesso all'uso del navigatore satellitare in auto (% di colonna - campione nazionale)

Misura	%
Molto	8.2
Abbastanza	24.5
Poco	41.8
Per nulla	25.5
Totale	100.0

Fonte: Rapporto Aci - Censis 2006

E' questa una opinione diffusa soprattutto tra i non possessori di navigatore satellitare (34.8% molto+abbastanza). I possessori, infatti, solo nel 8.6% dei casi giudicano lo strumento molto o abbastanza rischioso per la guida. La pericolosità del navigatore satellitare sembrerebbe, dunque, una sorta di pregiudizio che nasce dalla non conoscenza dello strumento.

Tab. 13.2 Misura del rischio connesso all'uso del navigatore satellitare in auto (% di colonna - campione nazionale)

	Navigatore satellitare		Totale
	Possessori	Non Possessori	
Molto	4.3	8.5	8.2
Abbastanza	4.3	26.3	24.5
Poco	40.9	41.9	41.8
Per nulla	50.5	23.3	25.5
Totale	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci - Censis 2006

Tab. 13.3 Automobilisti in possesso di un navigatore satellitare (% di colonna - campione nazionale)

Risposta	%
Sì	7.9
No	92.1
Totale	100.0

Fonte: Rapporto Aci - Censis 2006

Ma, nonostante i pregiudizi espressi da una frangia cospicua di automobilisti, l'auto tenderà a diventare sempre più tecnologica. Il 16.8% degli intervistati vorrebbe possedere un'auto accessoriata con TV, play station, computer. Del resto già attualmente sulle auto l'elettronica governa la maggior parte delle attività e dei comportamenti. Dall'iniettore elettronico che decide la miscela di aria e carburante per garantire prestazioni ottimali, al limitatore elettronico della velocità, dall'ABS che riduce gli spazi di frenata, dalla temperatura nell'abitacolo al cruise control che garantisce il mantenimento della velocità di crociera, dal pagamento del pedaggio tramite Telepass al sensore di gonfiaggio dei pneumatici, si può dire che l'auto è di fatto sempre più controllata dall'elettronica ed è sempre più sofisticata.

Tab. 13.4 Grado di interesse per una vettura accessoriata con tv, play station e posta elettronica (% di colonna - campione nazionale)

Grado	%
Molto	3.3
Abbastanza	13.5
Poco	27.2
Per nulla	56.0
Totale	100.0

Fonte: Rapporto Aci - Censis 2006

Attratti dall'auto iper-tecnologica sono soprattutto gli uomini (22.1%) rispetto alle donne (11.4%) e gli automobilisti più giovani. Nella fascia di età dai 18 ai 29 anni l'auto iper-tecnologica è agognata dal 23.8% degli intervistati; percentuale che scende al 20.7% nella fascia di età successiva (30-44) per attestarsi al 10.6% tra gli automobilisti più anziani (dai 45 anni in poi).



## 14. IL DIARIO DI BORDO

I consumi giornalieri sono stati approfonditi su un panel (290 unità) di soci ACI che hanno compilato un diario settimanale degli spostamenti e dei veicoli utilizzati. Lo strumento d'indagine è stato finalizzato a fotografare i consumi di mobilità privata su gomma. E' bene precisare che il "diario di bordo" descrive i comportamenti d'uso di una specifica tipologia di utente: l'associato ACI, possessore di due e di quattro ruote, prevalentemente di sesso maschile (85.0%) e nella fascia di età più produttiva (il 60.0% degli intervistati ha un'età non superiore a 44 anni).

Si tratta dunque di un campione "sonda" che registra non tanto i comportamenti degli utenti delle 4 ruote, ma di quella specifica quota di cittadini che dispone sia di un'auto che di un veicolo a due ruote. Si tratta dunque di una analisi dei comportamenti di mobilità privata dove è già presente un uso flessibile tra auto e due ruote.

L'elemento che si impone all'attenzione è che le quattro ruote sono utilizzate nei giorni feriali prevalentemente per spostamenti sistematici (casa-lavoro casa-studio), mentre nei giorni festivi soddisfano una componente "erratica" (spostamenti per svago).

Tab. 14.1 Motivo dell'uso delle due ruote per tipologia di giorno (feriale/estivo) (% di colonna – campione soci Aci)

Motivo	Feriale	Festivo	Totale
Lavoro	58.9	17.9	49.3
Studio	1.2	0.4	1.0
Tempo libero	16.2	53.8	25.0
Impegni familiari	18.4	22.6	19.4
Altro	5.3	5.3	5.3
Totale	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

L'automobile, relativamente a questo campione sonda più giovane rispetto all'intera popolazione dei soci ACI, è utilizzata più frequentemente rispetto alla media nazionale (6,0%). Tendenzialmente si tratta di un uso per tragitti combinati, cioè che prevedono più di 1 spostamento.

Infatti, dai dati del "diario di bordo" si evince che il giovane automobilista socio ACI effettua 17,9 spostamenti a settimana. Lasciando in garage l'auto un giorno a settimana si calcolano così 2,9 spostamenti quotidiani per automobilista.

Tale dato, del resto, coincide perfettamente con il numero di spostamenti medi giornalieri rilevati dall'ISFORT (settembre 2006).

**Tab. 14.2 La frequenza d'uso delle 4 ruote (valori medi - campione soci Aci)**

Numero medio di giorni di utilizzo quattro ruote a settimana	6.0
Numero medio di spostamenti con quattro ruote a settimana	17.9

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Le fasce orarie di maggiore uso delle quattro ruote sono quelle dalle 06:00 alle 10:00 e dalle 10:01 17:01, cioè gli orari in cui ci si reca al lavoro e si rientra a casa.

**Tab. 14.3 Numero medio di spostamenti per fascia oraria (valori medi - campione soci Aci)**

Numero medio di spostamenti	Giorni Feriali	Giorni Festivi	Totale Settimanale
Spostamenti nella fascia oraria fino alle 10:00	4.5	1.1	5.6
Spostamenti nella fascia oraria dalle 10:01 alle 13:00	2.1	0.8	2.9
Spostamenti nella fascia oraria dalle 13:01 alle 17:00	3.2	1.0	4.2
Spostamenti nella fascia oraria oltre le 17:01	3.8	1.5	5.3

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Sebbene le donne effettuino in media meno trasferimenti degli uomini, nella fascia oraria compresa tra le 10:01 e le 13:00 dei giorni feriali, invece, sorpassano la componente maschile con 2,9 trasferimenti settimanali, contro i 2,1 registrato tra gli uomini.

**Tab. 14.4 Numero medio di spostamenti per fascia oraria e sesso (valori medi - campione soci Aci)**

Numero medio spostamenti	Feriali	Feriali	Festivi	Festivi	Totale Maschi	Totale Femmine
	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine		
Spostamenti fino alle 10:00	4.6	4.4	1.1	0.9	5.7	5.3
Spostamenti dalle 10:01 alle 13:00	2.1	2.9	0.8	0.7	2.9	3.6
Spostamenti dalle 13:01 alle 17:00	3.5	2.7	1.0	0.7	4.4	3.4
Spostamenti oltre le 17:01	4.1	3.5	1.5	1.5	5.6	5.0

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Analizzando i giorni della settimana si registra il più alto picco d'uso, di pari entità, il lunedì, il mercoledì e il venerdì. Anche la tecnica del diario di bordo conferma un maggiore utilizzo delle quattro ruote tra gli automobilisti più giovani e il rarefarsi della frequenza d'uso all'innalzarsi dell'età.

Tab. 14.5 Numero medio di spostamenti giornalieri per fascia di età (valori medi - campione soci Aci)

Spostamenti	18-34 anni	35-44 anni	45-54 anni	55-64 anni	65 anni e oltre	Totale
Spostamenti Lunedì	3.4	3.0	3.1	2.4	1.5	2.9
Spostamenti Martedì	3.5	3.3	2.8	2.3	1.8	2.8
Spostamenti Mercoledì	3.6	3.3	3.0	2.3	1.9	2.9
Spostamenti Giovedì	3.0	3.2	3.1	2.3	1.5	2.8
Spostamenti Venerdì	3.3	3.0	3.1	2.4	1.7	2.9
Spostamenti Sabato	3.2	2.7	2.7	2.3	1.4	2.6
Spostamenti Domenica	2.0	1.7	1.9	1.3	1.3	1.7

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

La frequenza d'uso registrata con il metodo del diario di bordo ci consente di definire il ricorso alle quattro ruote una modalità di trasporto, in generale, consolidata e nel contempo stressata nelle modalità d'uso. Le donne, come evidenziato nelle precedenti analisi, utilizzano meno l'auto e la contrazione d'uso è più accentuata la domenica, giorno in cui sono più frequenti i trasferimenti per il tempo libero.

Tab. 14.6 Numero medio di spostamenti giornalieri per sesso (valori medi - campione soci Aci)

Spostamenti	Maschio	Femmina
Spostamenti Lunedì	2.9	2.6
Spostamenti Martedì	2.9	2.5
Spostamenti Mercoledì	2.9	2.8
Spostamenti Giovedì	2.8	2.7
Spostamenti Venerdì	2.8	2.7
Spostamenti Sabato	2.6	2.4
Spostamenti Domenica	1.7	1.4
Numero giorni di utilizzo auto	6.1	5.9
Numero spostamenti in auto a settimana	18.6	17.2

Fonte: Rapporto Aci – Censis, 2006

Dai dati di questo diario di bordo si consolida il ricorso all'auto come un mezzo di trasporto per lavoro/studio nei giorni feriali, mentre in quelli festivi per il tempo libero. L'uso dell'auto per il tempo libero aggrega il 53.8% dei trasferimenti del sabato e della domenica; un valore percentuale non molto distante da quello che registra il ricorso all'auto per lavoro nei giorni feriali (58,9%).

## NOTA METODOLOGICA

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

	CAMPIONE NAZIONALE*	CAMPIONE SOCI ACI**
<b>Sesso</b>		
Maschio	50,4	80,0
Femmina	49,6	20,0
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Età (in anni compiuti)</b>		
18-44	54,2	39,7
45 anni e oltre	45,8	60,3
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Condizione professionale</b>		
Dirigente/funziionario	1.4	4.9
Libero professionista, imprenditore	11.7	14.4
Impiegato, insegnante, tecnico	27.2	33.9
Di leva	0.3	0.7
Commerciante, artigiano	8.8	4.6
Operaio	8.9	9.8
Studente	10.3	3.3
Pensionato/casalinga	29.3	27.3
Disoccupato	2.1	1.1
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Parco veicoli della famiglia (valori medi)</b>		
Auto	1,8	1,8
Due ruote a motore	1,2	0,5

• 2.000 interviste telefoniche

\*\* 2.000 interviste postali