

XVII Rapporto Aci – Censis Servizi

*Da una congiuntura costrittiva ad una
mobilità eco - compatibile*

INDICE

<i>Premessa – Gli high lights del XVII Rapporto Aci – Censis Servizi</i>	<i>Figura 1</i>	Pag. 3-8
<i>Da una congiuntura costrittiva ad una mobilità eco - compatibile</i>	<i>Grafico 1</i>	
	Tab. 1-2	
A. Gli automobilisti italiani - Osservatorio comportamenti		
1. Dalla congiuntura ad un nuovo modello di mobilità	Tab.1-3 <i>Grafico 1</i>	Pag. 9-11
1.1 La benzina sale, la macchina rimane in garage	Tab. 4 <i>Figura 1</i>	Pag. 12-14
1.2 “La seconda scelta” degli automobilisti	Tab. 5-7 <i>Grafico 2</i>	Pag. 15-17
2. La difficile scalata del trasporto pubblico	Tab. 8	Pag. 18
2.1 <i>Segnali di pace</i> tra mobilità pubblica e sesso maschile	Tab.9-13	Pag. 19-22
3. Gli arbitraggi tra i diversi vettori	Tavola 1-2	Pag. 23-24
4. Inquinamento, politiche pubbliche e sensibilità ambientale	“ “	Pag. 25
4.1 I fattori inquinanti nelle aree urbane	Tab. 14	Pag. 25
4.2 Le politiche pubbliche per contenere lo smog urbano	Tab. 15 <i>Grafico 3</i>	Pag. 26-28
5. La sicurezza stradale	Prospetto 1	Pag. 29-30
5.1 I nemici della sicurezza stradale: alcol, eccesso di velocità, distrazione	<i>Grafico 4</i>	Pag. 30-31
5.2 La guida in “stato alterato di coscienza” principale preoccupazione per e dei giovani	Tab. 16 Prospetto 2	Pag. 31-33
5.3 La guida in “stato alterato di coscienza”: comportamenti, contromisure, proposte	Tab. 17-21 <i>Grafico 5-7</i>	Pag. 34-41
5.4 La sicurezza stradale drammatica protagonista dei nostri TG	Tab.22	Pag. 42
5.5 Pirateria stradale: enfasi dei media o problema in reale aumento?	Tab.23	Pag. 43-44
6. Il mercato dell’auto e gli incentivi alla rottamazione	Tab.24-25 <i>Grafico 8-9</i>	Pag.45-47
6.1 L’auto che vorrei	Tab.26 <i>Grafico 10-13</i>	Pag. 48-51
7. I costi delle 4 ruote	Tab. 27-28 <i>Grafico 14</i>	Pag. 52-54
8. Le trasgressioni al volante	Tab. 29-30	Pag.55-57
B. Focus Group		
“ Due ruote e sicurezza stradale ”	“ “	Pag. 58-64
Nota metodologica		Pag. 65

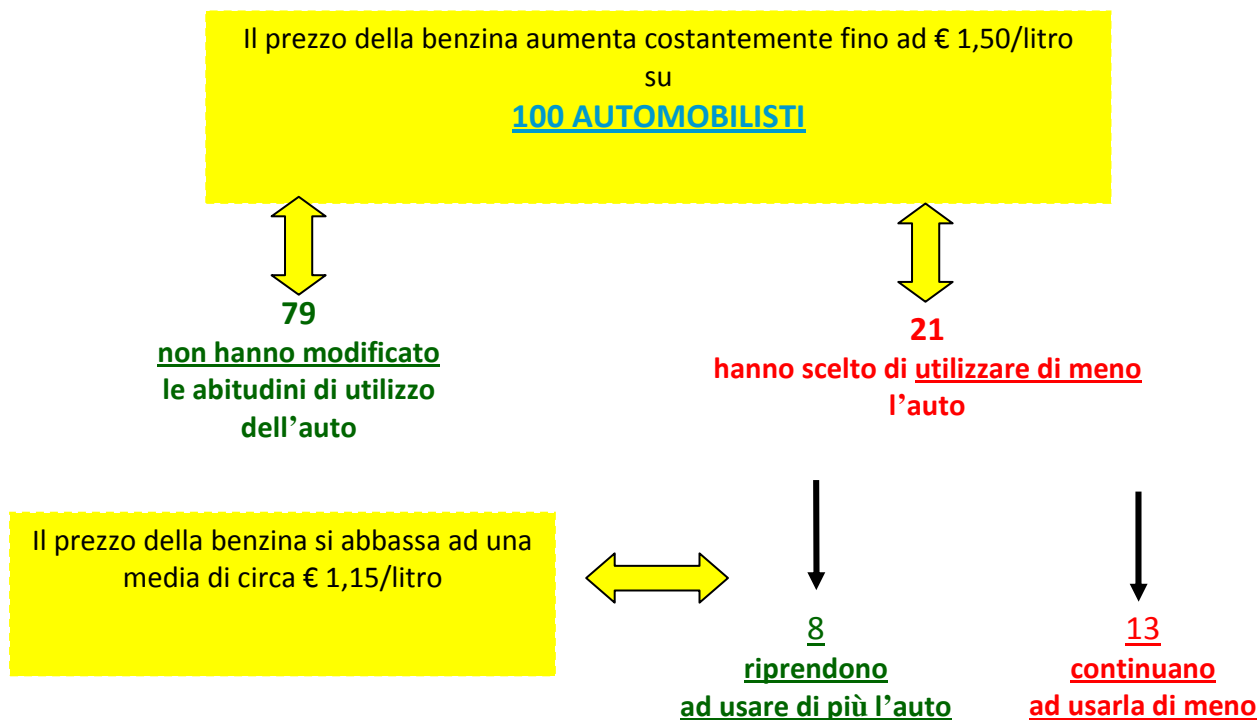
Direzione e coordinamento: Roberto Ciampicacigli

Gruppo di lavoro: Simona Maresca, Roberta Panaccione, Francesco Russo, Raffaele Cassa

Da una congiuntura costrittiva ad una mobilità eco – compatibile

1. All'incirca 12 mesi or sono scrivevamo il rapporto "L'auto libertà responsabile" rintracciando nei comportamenti degli automobilisti italiani elementi di cambiamento, non tutti e non solo frutto di razionalità, freddezza, sensibilità ambientale. Il prezzo della benzina superava 1,5 euro al litro ed i segnali di una profonda crisi economica che avrebbe attraversato anche l'Italia erano visibili, se non con chiarezza e nitidezza, per la percezione negativa del futuro. Abbiamo attraversato mesi di difficoltà, e mentre si percepiscono oggi i primi spiragli di uscita dall'ingorgo della crisi, il nuovo approfondimento sui comportamenti degli automobilisti italiani riverbera un consolidamento di quei sintomi (riduzione dell'uso sfrenato ed irrazionale dell'auto). In questi ultimi dodici mesi gli automobilisti hanno rimodellato stili di consumo della mobilità che forse potranno costituire le basi per un modello di mobilità più attento, meno "sprecone" e quindi più empatico con l'attenzione all'ambiente, con il rispetto verso l'altro e con un "morigerato" modo di soddisfare i propri bisogni.
2. Vediamo quali sono i sintomi di questo aggiustamento e quali le criticità da rimuovere per consentire che i comportamenti "virtuosi", influenzati dal ciclo economico, riescano a sedimentarsi nel breve e nel lungo periodo, sapendo che le opzioni di scelta dei singoli individui non possono non essere influenzati dal sistema di offerta nel suo complesso (soggetti economici, istituzioni pubbliche, enti locali, mezzi d'informazione, ecc.).
3. Sul piano della mobilità agita il primo dato da sottolineare è il seguente: su 100 automobilisti intervistati – in concomitanza con la crescita del prezzo della benzina a 1,5 euro – 79 hanno continuato ad utilizzare l'auto con la stessa intensità, mentre 21 ne hanno ridotto l'utilizzo. Quando – a seguito della crisi economica – il prezzo del greggio e della benzina si è ridotto fino a circa 1,15 euro dei 21 che avevano scelto di ridurre l'uso, 8 hanno ripristinato le antiche abitudini mentre 13 hanno continuato a perseguire un modello di mobilità auto dipendente meno intenso. In concreto (figura 1) 13 automobilisti su 100 hanno consolidato un uso più "attento" della propria automobile.

Figura 1. Comportamento degli automobilisti in relazione alle oscillazioni del prezzo della benzina



Fonte: Rapporto Acì Censis Servizi SpA, 2009

In termini aggregati si assiste quindi ad una riduzione rispetto allo scorso anno:

- del numero di km percorsi (da 16.300 a 15.700);
- del numero di giorni d'uso (da 5,3 a 4,9);
- del numero di spostamenti giornalieri inferiori al kilometro (0,2 spostamenti/giorno contro 0,6);
- del numero di spostamenti effettuati nei giorni festivi (2,0 contro 2,2).

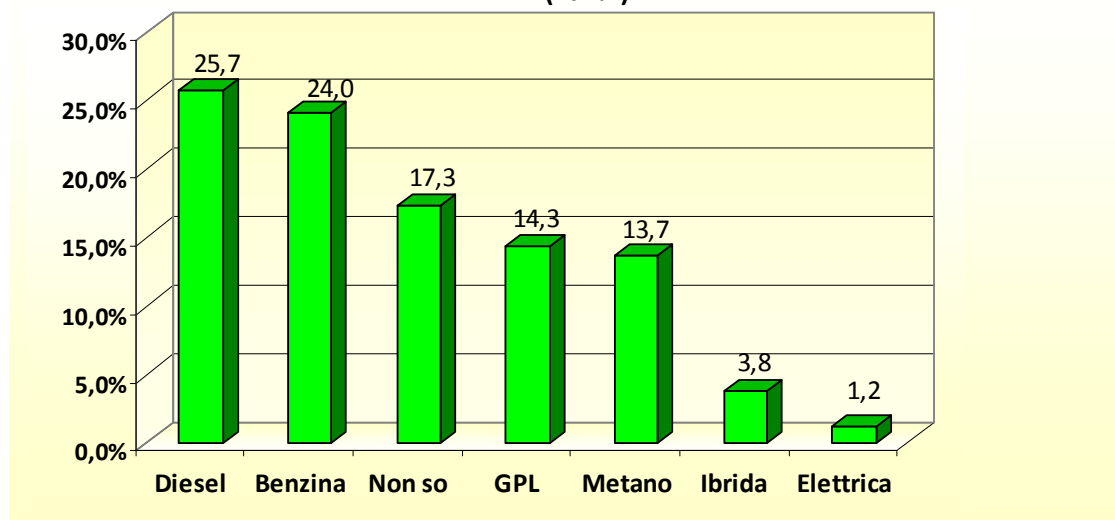
4. Come si è fatto fronte a questa riduzione di mobilità automobilistica? Tre le opzioni di scelta più significative:

- il mezzo pubblico che ha visto crescere l'utenza (+7,9 punti percentuali)
- la bicicletta, in special modo nel Nord e nel Centro, con un incremento di 8 punti percentuali
- le 2 ruote con un incremento di 9,6 punti percentuali

La risalita del trasporto pubblico è certamente un interessante segnale di attenzione all'ambiente che non va sottovalutato, anzi incoraggiato. Permangono ancora rilevantissime quote di automobilisti che mai e poi mai rinuncerebbero all'uso della propria auto (circa il 47%, addirittura in crescita rispetto allo scorso anno quando i "mai senza auto" rappresentavano il 44,0% con una forte preponderanza di maschi) ma la fidelizzazione dell'attuale clientela attraverso politiche di customer (comfort dei mezzi, puntualità, corsie preferenziali, ecc.) deve restare un obiettivo duraturo sul quale investire.

5. L'attenzione all'ambiente non può più essere considerata come una "moda" culturale o ideologica. E' ormai entrata nei piccoli gesti di vita quotidiana (raccolta differenziata, uso più attento delle fonti energetiche, dallo spegnimento delle luci "inutili" alla lampadina a basso consumo, cultura del riciclo "fai da te") e forse con ancora più forza nell'attenzione degli automobilisti, che accolgono con minor contrasto rispetto al passato la limitazione al traffico, che guardano con interesse agli incentivi in chiave antinquinamento, che si orienterebbero con maggiore attenzione all'acquisto di mezzi a GPL o a metano (Graf.1). Anche in questo caso – come per le politiche di trasporto pubblico – il consumatore non può essere lasciato solo nelle scelte. Occorre – attraverso politiche di fiscalità piuttosto che di adeguamento delle reti (pensiamo alle catene distributive di GPL o Metano, ai progetti di bike e car sharing, ecc.) offrire opportunità sistemiche capaci di tramutare i buoni propositi in azioni concrete.

Graf.1 Tipo di alimentazione della prossima autovettura da acquistare (val.%)



Fonte: Rapporto Aci – Censis Servizi SpA, 2009

6. La crisi economica ha probabilmente prodotto un altro significativo risultato in relazione ai comportamenti individuali sul versante degli stili di consumo e di acquisto. Innanzitutto si guarda “al prodotto auto” non come oggetto da esibire ma come prodotto funzionale alle proprie esigenze. In secondo luogo la corsa agli optional appare in frenata, certamente perché sempre più spesso i “prodotti/servizi optional” sono già inglobati nel modello “base” offerto dalle case produttrici, ma anche perché si assegna al mezzo la sua funzione “core”. In terzo luogo perché si fa sempre più strada il concetto di pay per use, come dimostra la forte attenzione verso l’assicurazione a chilometro considerata interessante ed utile da oltre il 52,2% degli intervistati.
7. Malgrado una importante riduzione del numero di incidenti, di feriti e di morti il tema delle infrazioni e della sicurezza stradale continua a restare centrale nel dibattito politico e nell’opinione pubblica (30.386 milioni di euro è la stima dei costi sociali degli incidenti stradali per l’anno 2007 secondo l’Istat).

I risultati della ricerca evidenziano purtroppo una crescita delle infrazioni più gravi ed una riduzione di quelle a minor tasso di pericolo (divieto di sosta, doppia fila, ecc.) –tab.1-.

Sono come sempre i giovani coloro i quali si autodenunciano come i più trasgressivi e paradossalmente sempre tra i giovani si manifesta la richiesta di una maggiore repressione (più controlli, sanzioni più dure, ecc.) una sorta di SOS lanciato alle istituzioni: aiutateci a ritrovare le regole.

Tab. 1 – Principali problemi della sicurezza stradale secondo l’età (val.%)^{*}

Problema	ETA'			
	18-29 anni	30-44 anni	45-69 anni	Totale
L'eccesso di velocità	57,0	58,7	60,8	59,3
La guida sotto l'influsso di alcol e droghe	61,6	58,8	58,4	59,1
La scarsa educazione di automobilisti e motociclisti	22,5	29,6	28,6	27,8
La distrazione	18,5	14,2	16,1	15,9
Sanzioni troppo leggere per chi causa gravi incidenti	12,3	10,0	11,4	11,1
La cattiva manutenzione delle strade	10,9	10,2	4,8	7,8
Inefficienza della segnaletica nei punti pericolosi	3,6	2,5	2,9	2,9
L'inefficienza dei veicoli obsoleti	2,0	3,3	1,6	2,2

^{*} Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte
Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

8. Lo scorso anno evidenziavamo il rischio correlato con la diffusione a prezzi decrescenti di sostanze stupefacenti. Quest'anno la riflessione e l'approfondimento è sull'alcol. L'affermarsi di un modello di consumo dell'alcol di stampo nord europeo (*binge drinking*, shortini, ecc.) concentrato nei fine settimana sta trasformando radicalmente il rapporto con le bevande alcoliche da parte dei giovani. Le concentrazioni di incidenti nel venerdì e nel sabato, la crescita dei controlli sul tasso alcolemico – confermati dal fatto che l'11,5% degli intervistati ha dichiarato di aver subito un test contro il 9,0% dello scorso anno (tab.2.) – non sembrano purtroppo elementi tanto forti da modificare comportamenti ad alto rischio: il 3,4% degli intervistati tra i 18 e i 29 anni dichiara che – sebbene consapevole di aver bevuto oltre il dovuto, riprende “serenamente la guida”.

**Tab. 2 - Negli ultimi 6 mesi sei stato sottoposto all'alcol-test? (val.%)
secondo la fascia d'età – 2007e 2009***

	18 -29 anni		30- 44 anni		45 -69 anni		Media Totale	
	2007	* 2009	2007	* 2009	2007	* 2009	2007	* 2009
No, mai	84,5	82,1	90,0	86,2	94,7	92,8	91,1	88,5
Si, solo una volta	13,9	15,0	8,6	11,1	4,9	5,5	8,0	9,2
Si, più di una volta	1,5	3,0	1,4	2,7	0,4	1,7	1,0	2,3
<i>Totale</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

* La rilevazione è stata conclusa nel maggio 2009

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

9. Non meno drammatico, e purtroppo in crescita, è il fenomeno della pirateria stradale.

Nel primo semestre 2009 gli episodi sono stati 214, nel 2008 sempre nel primo trimestre 136. Non si è trattato quindi di un'illusione ottica derivante da "enfasi mediatica" (quasi 55 ore di "fatti di cronaca automobilistica nei telegiornali delle diverse reti) ma di un vero e proprio acuirsi del fenomeno, che molto spesso nasce da distrazioni di "alterato stato di coscienza": nel 37% degli episodi il guidatore era sotto l'effetto di alcool o di sostanze stupefacenti.

10. Infine il focus sulle due ruote. Quest'anno il tema è stato indagato attraverso un'indagine qualitativa (focus group a Roma e Milano) i cui risultati mettono in evidenza tre rilevanti fenomeni:

- i comportamenti più border-line si riscontrano principalmente tra i giovani più deboli dal punto di vista della struttura sociale e culturale "è un divertimento infrangere le regole perché ci porta adrenalina";
- una scarsa fiducia nelle istituzioni "la legge c'è ma non viene applicata" "non c'è paura delle istituzioni" "in Italia non ti fanno niente" che genera una sorta di sensazione di impunità che certamente non giova nell'affrontare il problema della sicurezza;
- l'assoluta sfiducia verso le campagne di comunicazione, la loro inutilità ("anche nelle sigarette c'è scritto che il fumo uccide ma i giovani continuano a fumare" "è utile solo l'intelligenza delle persone.... Se non si usa bene il cervello è tutto inutile"), la scarsa credibilità dei testimonial ("quello ricco com'è avrà una Ferrari e vuoi che non corre...").

1. Dalla congiuntura ad un nuovo modello di mobilità

La **congiuntura economica negativa** che attraversa il nostro paese, le continue **oscillazioni del prezzo della benzina**, non sembrano produrre influssi negativi né arrestare il desiderio di mobilità dei patentati italiani¹ eppure, ne stanno lentamente e gradualmente **modificando gli stili con opportune differenze di genere ed età**.

Nonostante l'inalterato e costante predominio dell'auto come mezzo di trasporto preferito per gli spostamenti ricorrenti (91,1% delle preferenze nel 2009) si intravedono, infatti, negli ultimi anni interessanti segnali di cambiamento:

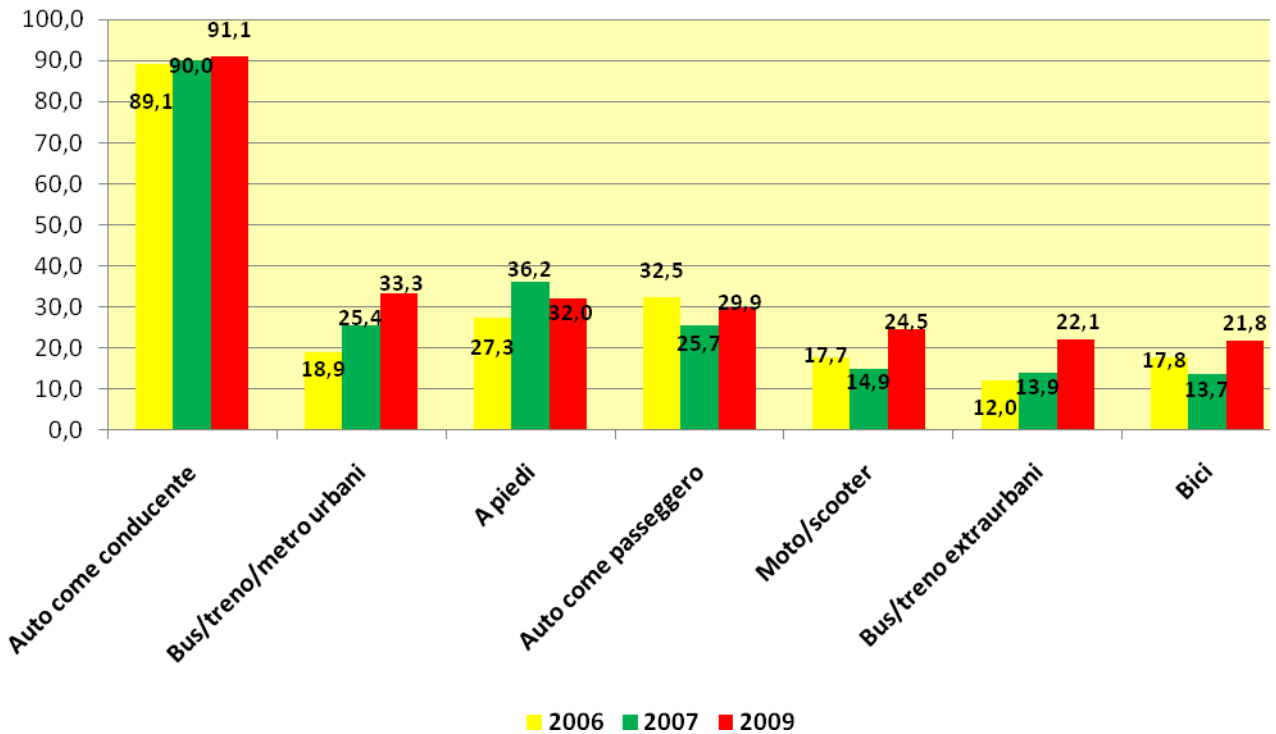
- la costante **crescita del ricorso ai mezzi pubblici urbani** (bus, metro, treni) - +7,9 punti percentuali nel 2009 rispetto al 2007 – ed **extraurbani** (+8,2 punti percentuali nel 2009 rispetto al 2007)

- il maggiore **utilizzo delle 2 ruote** sia delle bici che delle moto/scooter rispettivamente +8,1 e +9,6 punti percentuali nel 2009 rispetto al 2007

- l'incremento della **condivisione dell'auto** per gli spostamenti ricorrenti. L'utilizzo dell'auto come passeggero è in crescita di 4,2 punti percentuali rispetto al 2007 dopo il calo di 6,8 punti percentuali del 2007 rispetto al 2006 (graf.1)

¹ Nel 2008 +3,7% nel numero di spostamenti complessivi e un +11,4% nel numero di passeggeri*km; ancora più vivace la dinamica della sola mobilità urbana +62,6% degli spostamenti nel 2008, contro il 61,5% del 2007- Isfort, 2009

**Graf.1 * Mezzo di trasporto utilizzato per gli spostamenti ricorrenti-
2006, 2007, 2009 ** - Val.%**



Fonte: Rapporto Aci Censis - Servizi SpA, 2009

* Il totale non è 100 perché erano possibili più risposte

** La rilevazione è stata conclusa nel maggio 2009

Si tratta di fenomeni non ancora in grado di intaccare il solido primato dell'auto come mezzo di trasporto favorito ma che portano alla luce un nuovo modo di approcciare ad essa.

Nella società del low cost abbracciando la logica del "*di necessità, virtù*", anche dell'auto si tende a **fare un uso più consapevole:**

- la si utilizza di meno (meno giorni a settimana; meno Km percorsi) con effetti positivi sulla propensione all'intermodalità (crescita dell'uso dei mezzi pubblici e delle due ruote);
- la si condivide alternandosi con colleghi/ amici...(incremento dell'uso dell'auto come passeggeri), producendo **significativi cambiamenti sugli stili di mobilità collettiva.**

Ciò, si badi bene, **non equivale ad una rinuncia allo spostamento *tout court*.**

Sono diminuiti (4,9 rispetto ai 5,3 del 2007 e ai 5,0 del 2006 – Tab.1), infatti, i giorni a settimana (inclusi i festivi) in cui in media si ricorre all'auto privata ma non è accaduto lo stesso al n° degli spostamenti effettuati nei **giorni feriali**, in crescita rispetto all'ultima rilevazione (3,4 rispetto ai 3,3 del 2007)- Tab.2-

**Tab.1 – Numero medio di giorni a settimana di uso dell’auto privata
2006-2007- 2009***

	2006	2007	2009
N. di giorni inclusi i festivi	5,0	5,3	4,9

* La rilevazione è stata conclusa nel maggio 2009
Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

**Tab. 2 – Numero medio di spostamenti a settimana con l’auto privata
2007-2009***

	2007	2009
N. spostamenti in un giorno feriale	3.3	3.4
N. spostamenti in un giorno festivo	2.2	2.0

* La rilevazione è stata conclusa nel maggio 2009
Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

**Tab.3 – Spostamenti con l’autovettura inferiori ad 1 Km
2007-2009***

	2007	2009
N. spostamenti in un giorno feriale	0,6	0,2
N. spostamenti in un giorno festivo	0,5	0,2

* La rilevazione è stata conclusa nel maggio 2009
Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

Da segnalare, invece, il leggero calo degli spostamenti effettuati nei giorni festivi (2,0 in media nel 2009 rispetto ai 2,2 della precedente rilevazione) e quello più consistente degli spostamenti con l’auto privata inferiori ad 1 KM (pari mediamente nei giorni feriali a 0,2 nel 2009 e a 0,6 nel 2007; nei giorni festivi a 0,2 nel 2009 e a 0,5 nel 2007) – Tab.3-.

Tutti fenomeni che possono essere ragionevolmente collegati alla progressiva diffusione di un uso più “attento” e *strumentale* dell’auto che va ad incidere inevitabilmente sugli stili della mobilità complessiva.

1.1 La benzina sale, la macchina rimane in garage

Le **continue oscillazioni al rialzo del prezzo della benzina** – arrivata a superare nell'estate del 2008 una media nazionale di 1.52 euro al litro – e del gasolio – il cui prezzo al consumo ha raggiunto durante lo scorso anno picchi equivalenti alla benzina senza piombo superando 1,51 a litro nel mese di luglio (Fonte: Ministero dello sviluppo economico), **hanno avuto un impatto molto forte sulle scelte di consumo degli automobilisti italiani.**

Nonostante nel primo semestre del 2009, infatti, il prezzo della benzina sia diminuito – pur registrando trend di crescita costanti (a giugno 2009 + 16% rispetto al mese di gennaio) - la percezione rimane comunque quella di un **costo troppo elevato ed i consumi continuano a diminuire.**

Nel **primo semestre 2009**, i consumi sono stati pari a circa 36,8 milioni di tonnellate, con una diminuzione dell'8,6% (-3.481.000 tonnellate) rispetto allo stesso periodo del 2008.

La benzina nel periodo considerato ha mostrato una flessione del 4,8% (-260.000 tonnellate), il gasolio del 5,7% (-747.000 tonnellate). Nei primi sei mesi del 2009, dunque, **la somma dei soli carburanti (benzina + gasolio)** ha evidenziato una flessione del 5,4% (-1.007.000 tonnellate)

- Fonte Unione Petrolifera-

Come segnalato dal nostro campione di intervistati, d'altra parte, il costo della benzina viene considerato "di molto superiore al giusto" nel computo delle spese sostenute per l'auto.

Lo considera un costo eccessivo il **64%** degli intervistati con netto distacco rispetto a tutte le altre voci di spesa eccezion fatta per il costo delle assicurazioni indicato come smisurato dal **57,3%** degli intervistati (Tab.4).

Tab. 4 - Voci di spesa attualmente superiori al giusto (val.%)*

Voci di spesa	2009
Carburante	64.1
Assicurazione	57.3
Costo di acquisto dell'auto	15.4
Bollo	14.5
Riparazione/manutenzione	14.0
Pedaggi autostradali	7.7
Parcheggio a ore	5.8
Garage	4.6

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

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

Non possono essere, tuttavia, trascurati gli effetti che queste continue variazioni di prezzo producono sugli automobilisti generando nel medio – lungo periodo dei radicali cambiamenti di gestione della mobilità quotidiana.

Di fronte alle continue fluttuazioni del prezzo della benzina fino a superare 1,50 al litro su **100 patentati**:

79 non hanno modificato le loro abitudini ma **21** hanno preferito utilizzare di meno l'auto.

L'aspetto più interessante è rappresentato però dalla scelta, allorquando il prezzo della benzina si è ridotto a circa 1,15 euro, di continuare ad utilizzare di meno l'auto, e conseguentemente, di **mantenere il nuovo stile di mobilità acquisito**.

Nello specifico dei 21 che avevano scelto di ridurre l'uso:

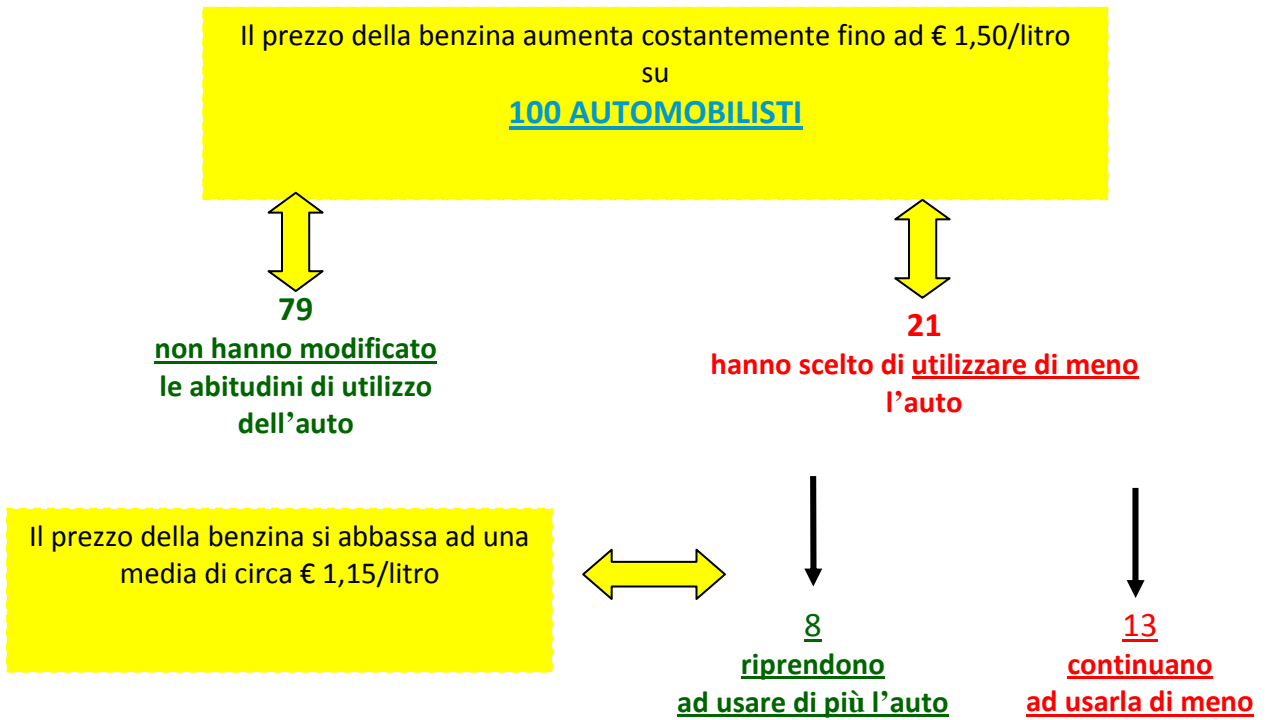
8 hanno ripreso ad utilizzare maggiormente la macchina mentre **13**, ovvero più della metà, hanno preferito continuare ad usufruirne di meno (figura 1).

Una quota non marginale di automobilisti ha, dunque, scoperto che della macchina si può anche fare a meno...

Il bisogno di risparmiare sul consumo di carburante ha innescato un circolo virtuoso per cui la sperimentazione di modalità di spostamento alternative all'auto si è rivelata una scelta vincente, più comoda ed idonea alle proprie esigenze, da perpetrare nel tempo.

Se questo trend dovesse consolidarsi (visto il nuovo aumento del prezzo della benzina) si potrebbe forse affermare che la congiuntura ha "generato" una nuova tendenza nei comportamenti degli automobilisti.

Figura 1. Comportamento degli automobilisti in relazione alle oscillazioni del prezzo della benzina



Fonte: Rapporto Aci – Censis Servizi SpA, 2009

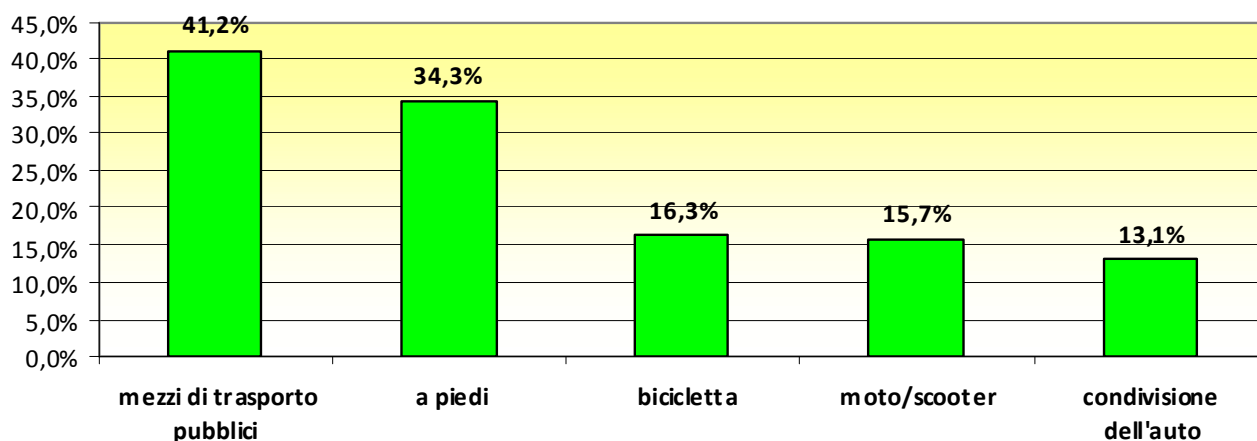
1.2 “La seconda scelta” degli automobilisti

Ma qual è il mezzo di trasporto prediletto tra coloro i quali hanno deciso, per far fronte all’aumento costante del prezzo della benzina, di “modificare” il proprio stile di mobilità sostituendo o alternando l’uso della 4 ruote per gli spostamenti ricorrenti ?

La scelta più “naturale” è rappresentata dai mezzi pubblici utilizzati come *sostituti* dell’auto in media dal 41,2% degli intervistati. Rinunciare all’auto (o alternarne l’uso) può anche voler dire, però, spostarsi a piedi (34,3%) o utilizzare i più pratici mezzi a due ruote. Tra questi, a sorpresa, la bicicletta con il 16,3% “supera” la moto/scooter indicata come “vice” dell’auto con una percentuale leggermente inferiore – 15,7%- .

In ultima posizione, ma non a grande distanza, l’opzione di continuare a spostarsi in macchina ma in modo “intelligente”, ovvero, accordandosi con amici/colleghi per condividere la propria 4 ruote secondo dei turni, in una sorta di “car sharing fai da te” (13,1%) – Graf.2-.

Graf. 2 In che modo ha sostituito/alternato l'auto privata per i suoi spostamenti ricorrenti, per fronteggiare l'aumento del carburante? (val.%)*



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

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

Le soluzioni alternative all'uso dell' auto correlate all'aumento del costo del carburante presentano significative differenze in base al sesso, all'età e alla posizione geografica di residenza (tabb. 5, 6, 7) :

- ad optare per i **mezzi pubblici** sono soprattutto, in base al sesso, le donne (44,7% rispetto al 37,8% degli uomini) e in base all'età i giovani (46,2%) e gli over 45 (44,3%).

Superiore alla media nazionale la percentuale di chi si è servito – come alternativa all'auto - del trasporto pubblico al centro Italia (51,2%) mentre la percentuale più bassa di frequentatori di metro e bus risiede nella zona del sud e delle isole (34,6%);

- la scelta di effettuare tratti a piedi ha riguardato principalmente le donne (36,7% rispetto al 32,1% degli uomini) e gli over 45 (38,3% rispetto ad una media nazionale del 34,3%).

Al sud sembrerebbe risiedere la percentuale maggiore di automobilisti (40,8%) che sceglie come alternativa all'auto la passeggiata a piedi, verosimilmente anche per una maggiore sfiducia nel servizio pubblico e per la carenza e la scarsa abitudine all'utilizzo di piste e percorsi ciclabili², senza dimenticare ovviamente la nutrita presenza di realtà urbane con robusti dislivelli di altitudine (tra queste certamente un grande centro come Napoli).

Risiede al sud, infatti, la percentuale più bassa (5,4%) di utilizzatori in funzione di "vice" dell'auto della **bicicletta**, percentuale che, al contrario, si presenta nettamente superiore nel nord-ovest (37,2%) e nel nord-est (16,4%).

- al sud, invece, la percentuale più alta (18,5% rispetto ad una media nazionale del 13,1%) di chi ha scelto di non rinunciare all'auto ma di "ottimizzarne " l'uso condividendola secondo dei turni ed anche di chi ha preferito utilizzare la moto/scooter (18,5% rispetto ad una media nazionale del 15,7%).

Appare, quindi, più complicato al sud e nelle Isole sostituire il mezzo privato con il servizio pubblico o con la bicicletta....meglio piuttosto andare a piedi.

² basti pensare che un solo comune capoluogo di provincia del Sud – Lecce- presenta un'estensione di piste ciclabili di oltre 10 km, contro i 53,8 km di Venezia, i 74 di Bologna i 119, 5 di Torino- Fonte: elaborazioni Isfort su dati ISTAT e Legambiente, 2007-

Tab. 5 – Modalità di sostituzione/alternanza dell'auto privata per gli spostamenti ricorrenti per fronteggiare l'aumento del carburante secondo il sesso (val.%)*

	Sesso		Totale
	Maschio	Femmina	
Ho utilizzato i mezzi di trasporto pubblici	37,8%	44,7%	41,2%
Ho scelto di andare a piedi	32,1%	36,7%	34,3%
Ho scelto di andare in bicicletta	17,9%	14,7%	16,3%
Ho sostituito l'auto con una moto/scooter	17,9%	13,3%	15,7%
Mi sono accordato per condividere l'auto privata	12,8%	13,3%	13,1%

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

Fonte: Rapporto Acì Censis Servizi SpA, 2009

Tab. 6 – Modalità di sostituzione/alternanza dell'auto privata per gli spostamenti ricorrenti per fronteggiare l'aumento del carburante secondo l'età (val.%)*

	ETA'			Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-69 anni	
Ho utilizzato i mezzi di trasporto pubblici	46,2%	32,2%	44,3%	41,2%
Ho scelto di andare a piedi	32,7%	27,6%	38,3%	34,3%
Ho scelto di andare in bicicletta	15,4%	18,4%	15,6%	16,3%
Ho sostituito l'auto con una moto/scooter	25,0%	21,8%	9,6%	15,7%
Mi sono accordato per condividere l'auto privata	11,5%	13,8%	13,2%	13,1%

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

Fonte: Rapporto Acì Censis Servizi SpA, 2009

Tab. 7 – Modalità di sostituzione/alternanza dell'auto privata per gli spostamenti ricorrenti per fronteggiare l'aumento del carburante secondo la ripartizione territoriale (val.%)*

	Ripartizione territoriale				Totale
	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud e Isole	
Ho utilizzato i mezzi di trasporto pubblici	42,3%	47,3%	51,2%	34,6%	41,2%
Ho scelto di andare a piedi	29,5%	29,1%	30,2%	40,8%	34,3%
Ho scelto di andare in bicicletta	37,2%	16,4%	11,6%	5,4%	16,3%
Ho sostituito l'auto con una moto/scooter	12,8%	16,4%	11,6%	18,5%	15,7%
Mi sono accordato per condividere l'auto privata	10,3%	9,1%	7,0%	18,5%	13,1%

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

Fonte: Rapporto Acì Censis Servizi SpA, 2009

2. La difficile scalata del trasporto pubblico

Pur continuando a confermarsi l'auto il mezzo di trasporto favorito per gli spostamenti ricorrenti dalla quasi totalità dei patentati italiani- con il 91,1% delle preferenze ed un lieve incremento rispetto al 2007 pari all' 1,2% - bisogna **registrare il notevole incremento della percentuale di utilizzo dei mezzi pubblici urbani ed extraurbani.**

I patentati, infatti, si servono dei mezzi pubblici urbani (bus, treno, metro) nel 33,3% dei casi con una crescita di 7,9 punti percentuali rispetto al 2007 e di quelli extraurbani nel 22,1% dei casi con un incremento rispetto al 2007 di oltre 8 punti percentuali (Tab.8).

L'aumento dei viaggiatori del trasporto pubblico non ha, dunque, penalizzato il ricorso ai mezzi privati, ma in un generale **incremento della mobilità collettiva**, è innegabile che il mezzo pubblico sta lentamente catturando maggiore attenzione da parte degli utenti, anche in seguito alla congiuntura economica negativa e all'incremento dei costi del carburante.

**Tab. 8 – Mezzo di trasporto utilizzato per gli spostamenti ricorrenti
2009*, 2007 (val.%)****

Mezzo	2009	2007
Automobile come conducente	91,1	90,0
Bus/treno/metropolitana urbani	33,3	25,4
A piedi	32,0	36,2
Automobile come passeggero	29,9	25,7
Moto/scooter	24,5	14,9
Bus/treno/extraurbani	22,1	13,9
Bici	21,8	13,7

* La rilevazione è stata conclusa nel maggio 2009

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

Fonte: Rapporto Aci – Censis Servizi SpA, 2009

2.1 Segnali di pace tra mobilità pubblica e sesso maschile

Aspetto interessante è che questa scelta di mobilità, fino all'ultima rilevazione del 2007 a totale appannaggio delle donne, comincia ad interessare anche gli uomini. Il rapporto tra maschi e mobilità pubblica che appariva decisamente in crisi nel 2007 comincia a presentare segnali di miglioramento: + 11 punti percentuali rispetto all'utilizzo di metro, autobus e treni urbani e +6,9 di quelli extraurbani.

Il ventaglio di scelte al maschile in termini di mobilità appare, d'altra parte, molto più variegato: se nel 2007 solo la propria "4 ruote" si presentava come il mezzo di trasporto ideale per gli spostamenti ricorrenti (tutte le altre soluzioni non superavano il 19% delle scelte, eccezion fatta per l'andare a piedi - 30,2% -) l'ultima rilevazione presenta valori in forte crescita in tutte le soluzioni con picchi notevoli delle 2 ruote (sia moto/scooter + 10,4 punti percentuali che bici +12,1) e dei sistemi di condivisione dell'auto (+9 punti percentuali) - Tab.9-

**Tab. 9 - Mezzo di trasporto utilizzato per gli spostamenti ricorrenti dai maschi
2009*, 2007 (val.%)****

Mezzo	Maschi	
	2009	2007
Automobile come conducente	91,3	90,3
Bus/treno/metropolitana urbani	30,2	19,2
Moto/scooter	30,1	19,7
A piedi	29,3	30,3
Automobile come passeggero	24,7	15,5
Bus/treno/extraurbani	19,5	12,6
Bici	23,1	11,0

* La rilevazione è stata conclusa nel maggio 2009

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

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

Il rapporto tra l'universo femminile e il sistema del trasporto pubblico si conferma positivo: + 5 punti percentuali nell'utilizzo di bus, auto e metro urbani e + 9,6 di quelli extraurbani (tab.10).

**Tab. 10 - Mezzo di trasporto utilizzato per gli spostamenti ricorrenti dalle donne
2009*, 2007 (val.%)****

Mezzo	Femmine	
	2009	2007
Automobile come conducente	90,8	89,7
Bus/treno/metropolitana urbani	36,4	31,4
Automobile come passeggero	35,1	35,6
A piedi	34,7	42,0
Bus/treno extraurbani	24,7	15,1
Bici	20,6	16,5
Moto/scooter	19,1	10,2

* La rilevazione è stata conclusa nel maggio 2009

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

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

Si tratta di un trend interessante generato, ci riferiamo soprattutto al genere maschile, da una serie di fenomeni congiunturali, un trend che lascia aperte importanti occasioni di crescita per il sistema del trasporto pubblico urbano ed extraurbano. Possibilità che non andrebbero trascurate viste anche le problematiche legate all'inquinamento ambientale, al traffico e alla mobilità soprattutto nelle città medio - grandi.

Ora più che mai, dunque, bisognerebbe *cavalcare* questa crescita di interesse impegnandosi per migliorare al massimo il servizio offerto così da non perdere i nuovi passeggeri acquisiti e trasformare un fenomeno congiunturale in un dato strutturale.

Può rivelarsi utile in tal senso esaminare i fattori di disagio e malcontento, le motivazioni del mancato utilizzo e, al contrario, le iniziative che potrebbero incrementare il ricorso ai mezzi pubblici.

Comfort di viaggio scarsi, coincidenze non ottimali e collegamenti saltuari/poco frequenti sono i 3 principali motivi del mancato impiego di bus, treni e metro locali (tab.11).

Il problema del carente comfort di viaggio dopo un calo tra il 2006 e il 2007 si ripresenta in crescita (differenza 2007-2009:+12,1 punti percentuali) verosimilmente perché, visto il maggiore sfruttamento dei mezzi pubblici, si tende a prestare maggiore attenzione alla qualità dello spostamento; in costante calo seppur ai primi posti, il problema dell'assenza di collegamenti diretti o in alternativa di coincidenze efficaci (29,7% rispetto al 34,9% del 2007 e al 35% del 2006).

Problematiche collegate a motivi più personali – orari di lavoro non conciliabili, non economicità dell'alternativa, fermata distante dall'abitazione o dal luogo di lavoro- sembrano, invece, meno pressanti.

**Tab. 11 - Motivi del non utilizzo dei mezzi pubblici per gli spostamenti ricorrenti
anni 2006 2007 e 2009* (val.%)****

Motivo	2006	2007	2009
Comfort di viaggio scarsi	39.7	20.7	32,8
Non esiste un collegamento diretto e le coincidenze non sono buone	35.0	34.9	29,7
Collegamenti saltuari/poco frequenti	34.6	21.7	25,9
Fermata distante dall'abitazione o sede di lavoro/studio	10.7	23.7	16,3
Orario di lavoro diverso	27.3	17.5	12,6
Non economicità dell'alternativa	7.5	8.0	7,9

* La rilevazione è stata conclusa nel maggio 2009

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

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

Rispetto, invece, alle iniziative che potrebbero indurre i patentati italiani ad utilizzare maggiormente i mezzi pubblici la strada da fare si presenta tutt' altro che facile...

Nonostante, infatti, se ne sia incrementato l'uso, c'è ancora una percentuale molto alta (46,3% in lieve crescita rispetto al 44,0% del 2007) di automobilisti nostrani che non sarebbe indotta da nessun tipo di iniziativa a servirsene per gli spostamenti abituali.

Si utilizzano di più i mezzi pubblici per necessità, dunque, non perché il servizio è così migliorato da indurre gli automobilisti ad abbandonare la propria macchina.

Per migliorare la qualità del servizio i patentati suggeriscono di incrementare la frequenza delle corse (29,3%) e, aspetto interessante da valutare, ancor poco sviluppato nelle principali aree metropolitane, aumentare il numero dei parcheggi di scambio auto/mezzo pubblico (10,3%)

- tab.12-.

Questi ultimi, infatti, consentirebbero di non abbandonare del tutto la propria 4 ruote bensì di combinarne l'uso con la metro, il bus o il treno.

**Tab. 12 - Iniziative che potrebbero indurre ad un uso più frequente dei mezzi pubblici
2009* e 2007 (val.%)**

Iniziativa	2009	2007
Nessuna iniziativa	46,3	44,0
Corse più frequenti	29,3	28,0
Maggior numero di parcheggi di scambio auto/mezzo pubblico	10,3	9,0
Diverso orario dei mezzi pubblici di trasporto	8,2	11,7
Contributi su biglietti e / o abbonamenti	4,3	5,9
Altro	1,6	1,4
Totale	100	100

* La rilevazione è stata conclusa nel maggio 2009

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

Gli uomini si confermano i più sfiduciati: il 47,9% non sarebbe invogliato da nessuna iniziativa ad utilizzare i mezzi di trasporto pubblici, contro il 44,6% delle donne (tab.13)

In merito, invece, alle iniziative da apportare per migliorare il servizio pubblico uomini e donne sono sostanzialmente d'accordo ma queste ultime appaiono leggermente più esigenti in particolare rispetto alla possibilità di disporre di un orario di autobus, metro e treni più congeniale alle loro necessità (9,6% rispetto al 7,1% dei maschi).

I maschi, infine, appaiono più "allettati" (4,7%) rispetto alle donne (3,8%) dall'introduzione di contributi economici su biglietti e/o abbonamenti: per rinunciare alla libertà di movimento che solo l'auto può garantire occorrono d'altra parte rimedi molto convincenti...

**Tab.13 - Iniziative che potrebbero indurre ad un uso più frequente dei mezzi pubblici
secondo il sesso (anno 2009* val.%)**

Iniziativa	Maschi	Femmine	Totale
Nessuna iniziativa	47,9	44,6	46,3
Corse più frequenti	29,0	29,6	29,3
Maggior numero di parcheggi di scambio auto/mezzo pubblico	10,1	10,4	10,3
Diverso orario dei mezzi pubblici di trasporto	7,1	9,6	8,2
Contributi su biglietti e/o abbonamenti	4,7	3,8	4,3
Altro	1,2	2,0	1,6
Totale	100	100	100

* La rilevazione è stata conclusa nel maggio 2009

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

3. Gli arbitraggi tra i diversi vettori

In un recente rapporto sul turismo evidenziavamo come l'auto fosse di gran lunga il mezzo di trasporto preferito e più utilizzato dagli italiani per il consumo degli short break turistici a "breve e medio raggio". Oltre il 75% degli spostamenti effettuati con la motivazione "tempo libero" veniva soddisfatta dalla propria auto.

Si è chiesto agli intervistati di esprimere il proprio grado di preferenza per l'uso di macchina, treno e aereo davanti a diverse situazioni "concrete" (viaggi brevi, per lavoro o tempo libero etc.)

Le tavole 1 e 2 evidenziano meccanismi di scelta abbastanza lineari:

- la mobilità riguardante tragitti fino a 200 km è a netto appannaggio dell'auto, indipendentemente dal motivo del viaggio o dal tipo di compagnia;
- tra i 200 km ed i 600 km entrano in gioco meccanismi di arbitraggio anche di convenienza economica. Si usa certamente il treno se il trasferimento riguarda il solo conducente, si sceglie l'auto se il viaggio assume la valenza di uno spostamento collettivo, indipendentemente dalla finalità di lavoro o di piacere;
- per tutte le destinazioni superiori ai 600 km si preferisce sempre l'aereo;
- il viaggio/spostamento con la famiglia è – ad esclusione di quelli superiori ai 600 km – sempre preferito in auto, una sorta di occasione "di intima comunione".

Tav. n.° 1 - Matrice motivazioni viaggio/distanza/vettore preferito

	Fino a 200 km	Da 200 a 400 km	Da 400 a 600 km	Oltre 600 km
Da solo (per lavoro o tempo libero)	Auto	Treno	Treno	Aereo
Lavoro (con colleghi)	Auto	Auto	Treno	Aereo
Famiglia (per tempo libero)	Auto	Auto	Auto	Aereo

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

Tav. n.° 2 – Uso prevalente dei vettori (val.%)

Ranking uso dell'auto (5 primi posti)	
1. Viaggi fino a 200 km: con famiglia	71,8
2. Viaggi fino a 200 km: lavoro con colleghi	68,7
3. Viaggi tra i 200 km ed i 400 km: con famiglia	59,1
4. Viaggi fino a 200 km: solo	58,9
5. Viaggi tra i 200 km ed i 400 km: lavoro con colleghi	56,0
Ranking uso del treno (5 primi posti)	
1. 200-400 km: da solo	47,6
2. 400-600 km: da solo	45,3
3. Entro 200 km: da solo	39,6
4. 200-400 km: lavoro con colleghi	37,6
5. 200-400 km: con famiglia	35,1
Ranking aereo (5 primi posti)	
1. Oltre 600 km: lavoro con colleghi	64,0
2. Oltre 600 km: solo	61,7
3. Oltre 600 km: con famiglia	60,9
4. 400-600 km: lavoro con colleghi	26,7
5. 400-600 km: da solo	26,5

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

4. Inquinamento, politiche pubbliche e sensibilità ambientale

L'anno scorso avevamo intitolato il Rapporto Aci - Censis "L'auto libertà responsabile" per sottolineare l'importanza di una diffusione sempre più massiccia di un **modello di mobilità più consapevole**.

L'automobile rimane sinonimo di autonomia e libertà personale, ma secondo una prospettiva etica, sempre più necessaria, la mobilità sulle 4 ruote e non solo, deve costituire un progetto di sviluppo sostenibile, che coinvolga l'intero corpo sociale.

Ecco perché anche nel rapporto di quest'anno abbiamo voluto dare particolare rilevanza a due tematiche sempre più urgenti e pressanti: l'inquinamento e la sicurezza stradale.

4.1 I fattori inquinanti nelle aree urbane

L'opinione dei patentati italiani in tema di inquinamento urbano e fattori che contribuiscono a rendere l'aria delle nostre città meno respirabile si è modificata nel corso degli anni.

Confrontando le opinioni raccolte nel 2004, infatti, vediamo come oggi sia più diffusa la percezione che ad inquinare le città non siano solo le auto e i motorini, ma soprattutto gli scarichi ed i veicoli industriali.

Questi ultimi sono stati indicati come i fattori a più alto impatto contaminante dal 47,5% degli intervistati rispetto al 22,3 % del 2004. Sempre elevato, ma percepito come meno significativo il potere inquinante delle auto (32,7% rispetto al 52,5% del 2004) verosimilmente in seguito alla progressiva diffusione della auto euro 2,3,4.....ed all'eliminazione della benzina rossa.

In calo anche la percezione del carico inquinante apportato dai riscaldamenti domestici (15,0% rispetto al 18,0% del 2004) e dai mezzi pubblici (3,3% rispetto al 4,3% del 2004) - tab. 14-

Tab. 14 - I fattori che inquinano maggiormente le città nell'opinione dei patentati italiani confronto 2009* e 2004 (val.%)

Fattore	2009	2004
Scarichi e veicoli industriali	47,5	22,3
Auto	32,7	52,5
Riscaldamenti domestici	15,0	18,0
Mezzi pubblici	3,3	4,3
Moto e motorini	1,5	2,9
<i>Totale</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

* La rilevazione è stata conclusa nel maggio 2009
Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

4.2 Le politiche pubbliche per contenere lo smog urbano

Il tema dell'inquinamento - cambiamenti climatici, miglioramento della qualità dell'aria, inquinamento acustico - e quello della sensibilità ambientale raccolgono sempre più frequentemente l'attenzione di opinionisti, esperti, amministratori locali, media, cittadini...

“...Troppo spesso, tuttavia, la lotta alla riduzione di queste problematiche ha riguardato esclusivamente il settore del trasporto - che comunque ha un impatto non prevalente rispetto alle altre fonti di emissione (impianti industriali, riscaldamento) - attraverso misure di limitazione della mobilità privata applicate in maniere difforme sul territorio nazionale con conseguenti disparità di trattamento a parità di condizioni oggettive. Misure che, come l'ecopass, i blocchi programmati del traffico, le targhe alterne, hanno dimostrato di essere parzialmente efficaci e fonte più di disagi per i cittadini- che pure vi si sono adeguati - che di benefici per l'ambiente” (*Aci -Manifesto dell'automobilista 2008*).

Come evidenziato dal Libro Verde della Comunità Europea, d'altra parte, il **trasporto** è uno dei settori più difficili da regolamentare in termini di emissioni di CO2 in quanto nonostante i progressi della tecnologia automobilistica (pensiamo alla diffusione della auto ecologiche, della benzina senza pb, degli autobus elettrici..), la crescita del traffico e lo stile di guida “a singhiozzo” tipico della circolazione urbana fanno delle città una delle principali fonti di emissioni di CO2.

Tuttavia, aldilà, dell' introduzione di misure che si limitano a regolamentare la mobilità privata occorrerebbero forti investimenti per potenziare e diversificare l'offerta di servizi in grado di assicurare una mobilità eco-sostenibile (rinnovare la flotta del TPL, investire risorse per il potenziamento e la realizzazione di parcheggi di scambio e residenziali, uniformare la normative comunali sui blocchi al traffico...) secondo quanto previsto negli orientamenti del Libro Verde sulla Mobilità Urbana della Commissione Europea.

E' più che mai importante, infatti, nell'ottica di una mobilità sostenibile condurre verso un uso sempre più responsabile della propria autovettura non “demonizzando” gli automobilisti, ma cercando di offrire delle valide alternative che non limitino la libertà e le esigenze di nessun individuo, né danneggino la collettività.

Ma cosa ne pensano gli automobilisti italiani dei provvedimenti che mirano a contenere lo smog urbano e/o a disincentivare il ricorso alle auto private? - tab.15-

In una scala di efficacia con punteggio da 1 a 5 nessuno dei provvedimenti elencati ha ottenuto il massimo dei voti, lasciando trasparire anche un po' di scetticismo e prudenza rispetto a questa tematica.

Tab. 15 - I provvedimenti più e meno efficaci per disincentivare il ricorso alle auto private e contenere lo smog urbano nell'opinione dei patentati italiani secondo l'ampiezza del comune di residenza (voto medio da 1=per nulla efficace a 5= molto efficace)

Ampiezza comune di residenza	Provvedimento								
	Estensione ztl	Incremento isole pedonali	Aumento mezzi pubblici per i pendolari	Estensione fasce orarie a traffico limitato	Incremento mezzi pubblici in ambito urbano	Incentivi rottamazione auto non ecologiche	Introduzione targhe alterne	Parcheggi di scambio	Totale rinnovo veicoli trasporto pubblico locale
Fino a 10 mila abitanti	2,96	3,01	3,52	2,84	3,61	3,36	2,31	3,22	3,35
10-30 mila abitanti	2,93	3,09	3,59	2,91	3,50	3,27	2,47	3,21	3,10
30-100 mila abitanti	2,67	2,73	3,00	2,77	2,98	2,97	2,33	2,78	2,62
100-250 mila abitanti	3,07	3,37	3,85	2,98	3,94	3,58	2,89	3,76	3,58
Oltre 250 mila abitanti	3,12	3,16	3,60	2,87	3,56	3,16	2,41	3,21	3,15
Totale	2,92	3,02	3,46	2,86	3,47	3,24	2,42	3,16	3,12

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

D'altra parte le uniche misure che i cittadini hanno sperimentato, anche se in diversa misura, lungo tutto il territorio italiano sono state quelle relative ai blocchi della circolazione di emergenza visto il superamento della soglia di inquinamento delle città. Misure congiunturali, dunque, non frutto di concrete modifiche strutturali del sistema della mobilità.

Non stupisce, dunque, che il punteggio medio più alto in termini di efficacia abbia riguardato un intervento più *permanente*, in grado realmente di incidere sulle abitudini quotidiane modificandole, ovvero l'incremento dei mezzi pubblici urbani (3,47) ed extraurbani (3,46) - Tab.15 -.

Gli automobilisti italiani, dunque, *chiamano in causa* il settore del trasporto pubblico:

se i mezzi di trasporto urbani ed extraurbani garantissero un servizio confortevole, preciso, conforme alle esigenze dei cittadini si avrebbero effetti positivi sull'intera mobilità collettiva. E questo riguarda i comuni italiani indipendentemente dalla loro ampiezza, sia quelli fino a 10mila abitanti sia quelli con oltre 250mila abitanti.

Non a caso, infatti, anche il totale rinnovo dei veicoli del trasporto pubblico locale rientra, tra i primi 5 provvedimenti più efficaci per disincentivare il ricorso all'auto privata e contenere lo smog (voto medio 3,12).

Scarso “successo” per i provvedimenti che incidono sulla libertà di circolazione degli automobilisti, senza fornire la riprova di una loro efficacia concreta in termini di qualità dell’aria.

L’introduzione delle targhe alterne e l’estensione delle fasce orarie a traffico limitato e delle ztl non superano, infatti, rispettivamente il punteggio medio di 2,42, 2,86 e 2,92.

Solo nei comuni con oltre 250mila abitanti l’estensione delle ztl viene riconosciuta come abbastanza efficace (punteggio medio 3,12), verosimilmente per gli effetti positivi sul traffico locale.

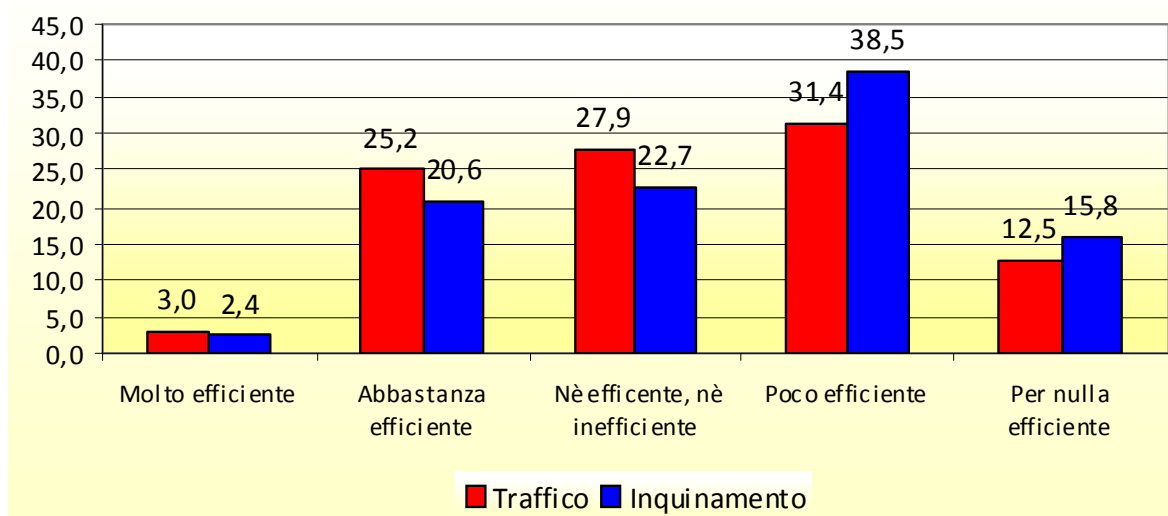
Giudizio più tiepido sull’efficacia dell’incremento delle isole pedonali (punteggio medio 3,02) nonostante una loro crescita in termini di kmq di oltre il 30% nel periodo 2002-2007; più utile, invece, l’aumento dei parcheggio di scambio (punteggio medio 3,16) soprattutto nei comuni che raggiungono e/o superano i 250mila abitanti (voto medio 3,76 e 3,21).

Severo, in sintesi, il giudizio dei patentati italiani in tema di interventi comunali per risolvere l’inquinamento ed il traffico.

Dovendo esprimere un giudizio globale il 43,9% giudica poco o per nulla efficienti le politiche per fronteggiare il problema del traffico ed oltre il 54,3% giudica inadeguate quelle rivolte a contenere l’inquinamento (graf.3).

Soddisfatto “solo” il 28,2% degli intervistati in merito alle politiche sul traffico e il 23% su quelle per contenere lo smog urbano.

Graf. 3 - Giudizio complessivo sulle politiche comunali in tema di traffico ed inquinamento (val.%)



Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

5. La sicurezza stradale

Ogni giorno in Italia si verificano in media **633** incidenti stradali, che provocano la morte di **14 persone** e il ferimento di altre **893**. Complessivamente nel 2007 sono stati rilevati **230.871** incidenti stradali, che hanno causato il decesso di 5.131 persone, mentre altre 325.850 hanno subito lesioni di diversa gravità. Rispetto al 2006, si riscontra una diminuzione del numero degli incidenti (-3,0%) e dei feriti (-2,1%) e un calo più consistente del numero dei morti (-9,5%)

Prospetto 1 - Incidenti stradali, morti e feriti – Anni 2006-2007 (valori assoluti e variazioni percentuali)

	Valori assoluti		Variazioni percentuali 2007/2006
	2006	2007	
Incidenti	238.124	230.871	-3,0
Morti	5.669	5.131	-9,5
Feriti	332.955	325.850	-2,1

Fonte: Aci - Istat, 2008

Nello specifico in Italia nel periodo 2000 - 2007 gli incidenti sono passati da 256.546 a 230.871, i morti da 7.061 a 5.131, i feriti da 360.013 a 325.580. Si è pertanto registrato un decremento del 10% per quanto riguarda il numero degli incidenti, del 9,5% per i feriti e del 27,3% per quanto riguarda il numero di morti in incidenti. Va sottolineato che, nello stesso periodo, il parco veicolare è cresciuto del **15%** (Istat, 2008).

I dati raccolti dall'Osservatorio ASAPS - Il Centuario (Polizia di Stato) evidenziano che, anche per i primi 6 mesi del 2009, l'andamento dell'incidentalità sull'intera rete autostradale ha continuato a far registrare un trend negativo. Si segnala, infatti, un calo degli incidenti del **5,4%** ed una più confortante riduzione delle vittime pari al **27,6%**, più modesto, invece, il calo dei feriti pari al **4,3%**.

Tanti i segnali positivi, dunque, ciò nonostante le problematiche connesse alla sicurezza stradale non smettono mai di preoccupare soprattutto perché nell'ultimo anno troppo numerosi sono stati gli episodi di pirateria stradale e troppo spesso i protagonisti di eventi drammatici sulle strade correlati a droga, alcol, eccesso di velocità, sono stati i giovani.

La stima dei costi sociali degli incidenti stradali per l'anno 2007 - seppur in calo rispetto al 2006 - risulta pari a 30.386 milioni di euro equivalenti a circa il **2%** del PIL dello stesso anno (Istat) e l'Italia, pur avendo ridotto - nel periodo 2000-2007 - del 27,3% la quota di morti per incidenti stradali - è ancora lontana dal raggiungere l'obiettivo di una riduzione pari al 50% entro il 2010 fissato dall'UE nel Libro Bianco del 13 settembre 2001.

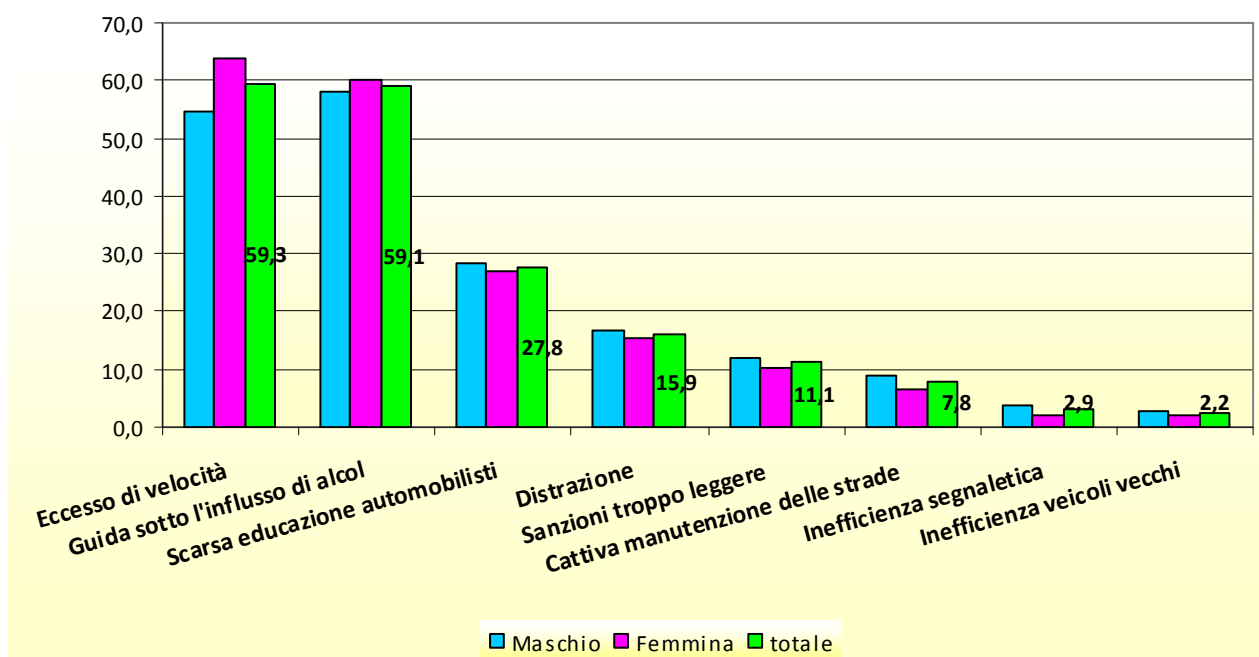
Rispetto alla popolazione, infine, l'Italia con 87 morti per incidente stradale ogni milione di abitanti si colloca assolutamente in linea con la media europea (86), ma resta ben al di sopra dei livelli dei paesi con le migliori performance quali Olanda, Regno Unito e Svezia (45-50 per milione di abitanti) e della Francia (73).

5.1 I nemici della sicurezza stradale: alcol, eccesso di velocità, distrazione

Gli automobilisti, paradossalmente, puntano il dito proprio contro i loro "collegi al volante" segnalando come principali problemi della sicurezza stradale i **comportamenti scorretti degli stessi automobilisti**.

Eccesso di velocità (59,3%) ed **alcol** (59,1%) si riconfermano le problematiche più *urgenti*, seguite dalla **scarsa educazione di automobilisti e motociclisti** (27,8%) e dalla **distrazione** (15,9%) - graf.4 -

Graf.4 - I principali problemi della sicurezza stradale secondo il sesso - * val.%



* Il totale non è uguale a 100 perchè erano possibili più risposte
 Fonte: Rapporto Acì - Censis Servizi SpA, 2009

Nello specifico mentre le donne appaiono ancor più “preoccupate” degli uomini dall’eccesso di velocità (63,9% rispetto al 54,7% dei maschi) e dalla guida sotto l’influsso di alcol (60,2% rispetto al 58,1% dei maschi), questi ultimi sembrano mostrare attenzione anche ad altre problematiche non correlate direttamente ad un errato comportamento di guida bensì a fattori esterni: manutenzione delle strade (9,0% rispetto al 6,5% delle donne), inefficienza dei veicoli obsoleti (2,6% rispetto all’1,9% delle donne) e della segnaletica (3,7% rispetto al 2,1% delle donne), sanzioni troppo leggere per chi causa gravi incidenti (12,1% rispetto al 10,1% delle donne).

5.2 La guida in “stato alterato di coscienza” principale preoccupazione per e dei giovani

Sono i **giovani** (18-29 anni) ad evidenziare - con una percentuale **61,6%** più alta della media pari al 59,1% - la gravità del problema della guida sotto l’influsso di alcol o droghe. I recenti episodi di cronaca - spesso tristemente collegati ad eccesso di alcol e sostanze stupefacenti - che hanno riempito le prime pagine dei nostri quotidiani hanno evidentemente colpito l’immaginario degli under 30 che si sentono particolarmente vicini e coinvolti da questa problematica.

Tab. 16 - Principali problemi della sicurezza stradale secondo l’età (val.%*)

Problema	ETA'			
	18-29 anni	30-44 anni	45-69 anni	Totale
L'eccesso di velocità	57,0	58,7	60,8	59,3
La guida sotto l'influsso di alcol e droghe	61,6	58,8	58,4	59,1
La scarsa educazione di automobilisti e motociclisti	22,5	29,6	28,6	27,8
La distrazione	18,5	14,2	16,1	15,9
Sanzioni troppo leggere per chi causa gravi incidenti	12,3	10,0	11,4	11,1
La cattiva manutenzione delle strade	10,9	10,2	4,8	7,8
Inefficienza della segnaletica nei punti pericolosi	3,6	2,5	2,9	2,9
L'inefficienza dei veicoli vecchi	2,0	3,3	1,6	2,2

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

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

Non a caso il venerdì, il sabato e la domenica, giorni tradizionalmente deputati al divertimento dei giovani in discoteche, club e locali notturni si riconfermano anno dopo anno giornate nere per la sicurezza stradale.

Il venerdì è il giorno della settimana in cui si concentrano il maggior numero di **incidenti** e di **feriti**, pari rispettivamente, a 36.230 (15,7% del totale) e 49.422 (15,2% del totale). La frequenza più elevata di **morti** si osserva, invece, il **sabato** (904 decessi pari al 17,6%).

Nel week-end (ossia tra sabato e domenica) si registra il 25,2% di incidenti ed il 34,4 % di decessi. Da rilevare, inoltre, visto l'ancor più chiaro collegamento con la *movida giovanile*, che il **venerdì e il sabato notte** (tra le 22 e le 6) si verifica il 44,6% del totale degli incidenti notturni e che negli stessi giorni i morti e i feriti raggiungono quota percentuale rispettivamente del 44,4% e del 46,5% del totale (Fonte: Istat, 2007)

*Prospetto 2 . Incidenti, morti, feriti per giorno della settimana e tipologia di strada durante la notte ^a
anno 2007-*

GIORNI DELLA SETTIMANA	Strade urbane			Strade extraurbane			Totale		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Venerdì notte	4.404	126	6.978	1.899	157	3.151	6.303	283	10.129
Sabato notte	5.672	121	9.865	2.431	217	4.728	8.103	338	14.593
Totale venerdì e sabato notte	10.076	247	16.843	4.330	374	7.879	14.406	621	24.722
Domenica notte	2.838	70	4.531	1.291	107	2.267	4.129	177	6.798
Lunedì notte	2.270	54	3.366	942	68	1.497	3.212	122	4.863
Martedì notte	2.438	57	3.582	1.005	76	1.592	3.443	133	5.174
Mercoledì notte	2.718	64	4.086	1.082	102	1.634	3.800	166	5.720
Giovedì notte	2.854	81	4.240	1.070	100	1.689	3.924	181	5.929
Totale altre notti	13.118	326	19.805	5.390	453	8.679	18.508	779	28.484
Totale notte nel complesso	23.194	573	36.648	9.720	827	16.558	32.914	1.400	53.206

(a) Dalle ore 22 alle ore 6.

Fonte: Aci - Istat, 2007

In questo quadro così cupo la guida in stato di ebbrezza e più in generale la guida in stato alterato di coscienza ³, pur non rappresentando una percentuale elevata del totale (3,1%) delle cause di incidente stradale colpisce, è innegabile, per la gravità degli eventi.

³ La categoria stato alterato di coscienza include: lo stato di ebbrezza, l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, il sonno, gli improvvisi guasti dell'auto. Nello specifico per l'anno 2007 l'ebbrezza da alcol ha riguardato il 68% dei casi, le restanti sotto categorie il 32%.

La preoccupazione cresce ancor di più se collegata alle modifiche nelle abitudini di consumo di alcol in corso negli ultimi anni, soprattutto fra i 18-24enni.

Sono sempre di più, infatti, i giovani che consumano alcol in maniera occasionale o **fuori dai pasti** secondo un modello tipicamente nord-europeo mentre è in calo la quota - 48,4% nel 1998, 42,1% nel 2008- dei consumatori giornalieri (quanti hanno dichiarato di consumare almeno un tipo di bevanda alcolica al giorno).

⁴In crescita, inoltre, soprattutto fra i giovani i comportamenti a rischio - abuso di alcol senza una consuetudine di utilizzo e *binge drinking* ossia il consumo di 6 o più bicchieri di bevande alcoliche in un'unica occasione- che nel 2008 hanno coinvolto 8 milioni e 449 mila persone di cui 6 milioni e 531 mila **maschi** ed **1 milione 910 mila femmine**.

Tra il 1998 e il 2008 i maschi tra i 18 e i 24 anni di età che hanno consumato alcol in modo occasionale sono passati dal 57,4% al 62,9%; i consumatori fuori pasto dal 39,9% al 49,4%. Per le donne nella stessa fascia d'età questo stesso andamento risulta ancora più evidente: le consumatrici occasionali hanno raggiunto quasi la quota dei maschi (dal 51,5% al 58,6%), mentre per il consumo fuori pasto si osserva l'incremento maggiore rispetto al resto della popolazione: dal 20,8% al 33,5%).

L'eccesso del consumo di alcol tra i giovani in modo occasionale e fuori dai pasti cresce, dunque, in maniera preoccupante soprattutto fra le giovani 18 -24enni. In questa fascia d'età l'ancor notevole differenza di genere rispetto al consumo di alcolici (quasi un uomo su due consuma anche fuori dal pasto -46,2%- , mentre per le donne la proporzione scende a circa 1 su 4 -26,8%-) si annulla.

L'occasionalità del consumo e il binge drinking destano, inoltre, notevole preoccupazione perché coinvolgono spesso ragazzi poco avvezzi al bere e, quindi, particolarmente esposti agli effetti collaterali da alcol.

I giovani (e gli adulti fino a 44 anni) tendono, infatti, ad eccedere nell'utilizzo di alcol in situazioni di incontro e socializzazione in discoteche, bar e luoghi in cui si balla.

Tra chi frequenta assiduamente le discoteche (più di 12 volte nell'anno) la quota di quanti dichiarano un comportamento di consumo a rischio è più alta. Sono il 35,1% (rispetto al 24,2% di coloro che non vanno in discoteca), se consideriamo soltanto i maschi, mentre tra le donne queste quote sono,rispettivamente, il 12,8%, il 6,2%. Se si prendono in considerazione le sole "ubriacature", queste riguardano il 28,1% degli uomini che vanno in discoteca più di una volta al mese, contro l'8,6% di quelli che non ci vanno e 9,7% contro 1,8%, rispettivamente, nel caso delle donne.

⁴ I dati si riferiscono all'indagine Istat "L'uso e l'abuso di alcol in Italia", 2009

5.3 La guida in “stato alterato di coscienza”: comportamenti, contromisure, proposte

Comportamenti

L’associazione eccesso di alcol-guida è più che mai pericolosa, gli automobilisti - ed in particolare i giovani automobilisti - sembrano esserne consapevoli avendola indicata come il principale problema della sicurezza stradale.

Ma qual è, alla luce di tale consapevolezza, il comportamento che adottano dopo aver bevuto, sapendo poi di doversi mettere al volante?

Un “rassicurante” 37,9% di under 30, rispetto ad una media totale del 36,9%, sceglie responsabilmente di limitare il consumo di alcolici, ancor più “saggi” i 30-44enni che ne contengono l’utilizzo nel 41% dei casi (tab.17).

Il 47,1% (dato stabile rispetto alla precedente rilevazione) afferma di non preoccuparsi del problema della guida dopo il consumo di alcol “perché non è un bevitore abituale”.

Questa percentuale, tuttavia, si abbassa notevolmente nella fascia d’età 18-29 (è pari infatti al 36,6% rispetto alla media del 47,1%) confermando una maggiore propensione al bere fra i giovani.

D’altra parte il 22,1% degli under 30 (quasi 1 su 4) preferisce responsabilmente non guidare pur, però, di non rinunciare a bere.

Preoccupante - anche se si tratta di una percentuale piuttosto bassa - la quota di giovani (3,4% rispetto ad una media totale dell’1,2%) che pur sapendo di doversi mettere alla guida sceglie di non limitare il consumo di alcol.

Tab. 17 - Comportamento alla guida dopo il consumo di alcol secondo l’età (val.%)

	ETA'			
	18-29 anni	30-44 anni	45-69 anni	Totale
Non se ne preoccupa perché non è un bevitore abituale	36,6	42,6	54,3	47,1
Ne limita il consumo	37,9	41,0	33,7	36,9
Non limita il consumo, ma non guida	22,1	15,7	11,3	14,8
Non ne limita il consumo	3,4	0,7	0,7	1,2
<i>Totale</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

Contromisure

Il precipitoso affermarsi di un nuovo modello di consumo di alcol fino a 10 anni fa non diffuso nel nostro paese ha reso necessaria l'introduzione di controlli e misure più severe in tempi rapidissimi.

Secondo i dati del Ministero dell'Interno e di quello dei Trasporti sono stati circa **800 mila** i **controlli antialcol** effettuati nel 2007 da parte di Polizia Stradale e Carabinieri. La strada da percorrere per raggiungere gli oltre 2 milioni di controlli programmati è ancora lunga, ma già un primo obiettivo è stato raggiunto: rispetto al 2006 gli accertamenti con l'etilometro sono quasi triplicati ed anche la nostra indagine sui patentati sembra confermarlo.

Le possibilità di essere sottoposti ad alcol test sono effettivamente aumentate se si considera che nel 2007 ha dichiarato di averlo fatto almeno una volta l'8% degli intervistati e più di una volta l'1%, mentre nel 2009 i controlli hanno riguardato, rispettivamente, il 9,2% e il 2,3% degli intervistati (tab.18).

Nella fascia d'età più a rischio quella fra i 18 e i 29 anni mentre nel 2007 avevano affermato di aver subito l'alcol test "almeno una volta" negli ultimi 6 mesi il 13,9% dei giovani e "più di una volta" l'1,5%, nel corso dell'ultima rilevazione ha dichiarato di essere stato sottoposto ad accertamento con l'etilometro "almeno una volta" il 15% e "più di una volta" il 3% degli under 30.

**Tab. 18- Negli ultimi 6 mesi sei stato sottoposto all'alcol-test? (val.%)
secondo la fascia d'età – 2007e 2009***

	18 -29 anni		30- 44 anni		45 -69 anni		Media Totale	
	2007	* 2009	2007	* 2009	2007	* 2009	2007	* 2009
No, mai	84,5	82,1	90,0	86,2	94,7	92,8	91,1	88,5
Si, solo una volta	13,9	15,0	8,6	11,1	4,9	5,5	8,0	9,2
Si, più di una volta	1,5	3,0	1,4	2,7	0,4	1,7	1,0	2,3
<i>Totale</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

* La rilevazione è stata conclusa nel maggio 2009

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

Da rilevare, inoltre, che unitamente al fenomeno dell'incremento del consumo di alcol da parte delle donne, sono aumentati anche i controlli a loro carico: nel 2007 le femmine sottoposte ad alcol test almeno una volta negli ultimi 6 mesi erano state il 4,4%, nel primo semestre del 2009 il 6,6% (tab.19)

**Tab. 19 - Negli ultimi 6 mesi sei stato sottoposto all'alcol-test? (val.%)
secondo il sesso – 2007 e 2009* -**

	Maschi		Femmine		Media Totale	
	2007	2009	2007	2009	2007	2009
No, mai	86,6	85,1	95,3	92,0	91,0	88,5
Si, solo una volta	11,7	11,7	4,4	6,6	8,0	9,2
Si, più di una volta	1,7	3,2	0,3	1,4	1,0	2,3
<i>Totale</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

* La rilevazione è stata conclusa nel maggio 2009
Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

Nel settembre del 2008 sono entrate in vigore le **tabelle per il calcolo del tasso di concentrazione di alcol nel sangue** o alcolemia. La legge prescrive che siano esposte all'entrata, all'interno e all'uscita dei locali e che la somministrazione delle bevande alcoliche cessi dopo le ore 2 della notte.

Le tabelle hanno un valore puramente indicativo e sono finalizzate, sulla base del limite di alcolemia pari a 0,5 grammi per litro, ad informare i frequentatori dei locali sugli effetti del consumo delle diverse quantità e tipologie di bevande alcoliche, per prevenire i danni alcolcorrelati e in particolare gli incidenti stradali.

Se la funzione delle tabelle ministeriali era quella di **informare** gli automobilisti, di fornirgli delle indicazioni per riuscire ad auto valutare i propri limiti rispetto alla quantità di alcol da poter ingerire senza superare il limite legale, purtroppo questi risultati sono stati solo parzialmente raggiunti (tab.20).

Il 28,% degli automobilisti non le ha mai lette perché non le ha mai notate.

In particolare gli ultra quarantacinquenni ne sono rimasti particolarmente indifferenti (il 31,1% non le ha mai notate).

Il 22,8% le ha lette, ma le giudica poco efficaci perché **difficili da leggere** così come il 14% che pur avendole lette le ha trovate di **difficile comprensione**.

“Solo” il 14,5% degli automobilisti le considera una misura efficace per riflettere, con una percentuale leggermente superiore - 17,3% - tra i 18-29enni.

Tab. 20 - Giudizio sulle tabelle per il calcolo del tasso alcol emico secondo l'età (val.%)

	ETA'			
	18-29 anni	30-44 anni	45-69 anni	Totale
Non le ho mai lette perchè mai notate	25,0	25,6	31,1	28,1
Le ho lette ma sono poco efficaci perchè poco leggibili	25,3	29,3	17,3	22,8
Non le ho mai lette ma forse sono efficaci	17,3	20,2	22,2	20,6
Le ho lette e credo siano una misura efficace per riflettere	17,3	12,8	14,6	14,5
Le ho lette ma sono di difficile comprensione	15,0	12,0	14,9	14,0
<i>Totale</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

La Commissione Trasporti della Camera ha varato un testo di **riforma dell'attuale Codice della Strada**, attualmente in discussione al Senato, per intervenire con maggiore durezza sulla tematica della sicurezza stradale.

Il testo prevede il rafforzamento di molte delle sanzioni previste dal codice della strada. Sale a sei mesi dagli attuali tre - per esempio - il minimo di arresto per chi guida con un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro o sotto l'effetto di droga. Ma è anche prevista l'introduzione del tasso alcolemico zero, un divieto assoluto di bere alcolici per chi deve mettersi alla guida.

Introdotta più severità nei limiti per i principianti alla guida: nel primo anno dal conseguimento della patente B il testo prevede il divieto di superare i 90 km/h in autostrada (il limite attuale è 100) ed i 70 Km/h per le strade extraurbane principali (oggi 90).

Il testo che punta l'attenzione sui giovani prevede anche un'interessante novità: l'introduzione a 17 anni della cosiddetta «guida accompagnata»; una sorta di foglio rosa che consentirà già a 17 anni di guidare la macchina se accompagnati da un tutor con accertate capacità tecniche, così da abituare il "nuovo" automobilista alla conoscenza del mezzo e delle tecniche di guida, alla circolazione nelle più svariate condizioni di traffico, meteorologiche, su tutte le tipologie di strade e autostrade.

Gli automobilisti appaiono ancora *dubbiosi*, ma *non del tutto contrari* in merito alla possibilità di introdurre questo nuovo provvedimento, che pure ha riscosso notevole successo all'estero. Si tratta d'altra parte di un'innovazione ancora poco conosciuta a cui non è stata riservata sufficiente attenzione, né spiegazione in merito alle modalità di attuazione.

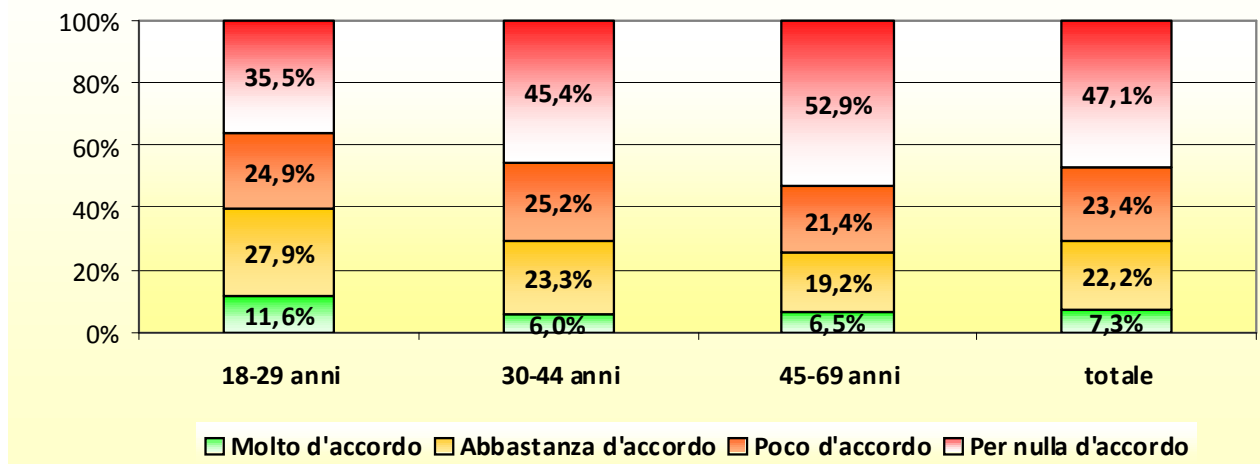
Ciò nonostante il fronte dei "favorevoli" seppur con diverso grado di convinzione raggiunge, circa il 30% (il 7,3% è pienamente d'accordo; il 22,2% abbastanza d'accordo).

Pienamente in disaccordo il 47,1% degli intervistati; il restante 23,4% è, invece, ancora poco convinto - graff.5 e 6-.

Interessanti le divergenze di opinione in base all'età ed alla posizione in famiglia.

I più favorevoli sono proprio i giovani tra i 18-29 anni che si dichiarano pienamente d'accordo nell'11,6% dei casi e abbastanza d'accordo nel 27,9%, i più contrari con il 52,9% gli over 45.

Graf.5 Grado di accordo con l'introduzione della "guida accompagnata" a 17 anni secondo l'età (val.%)



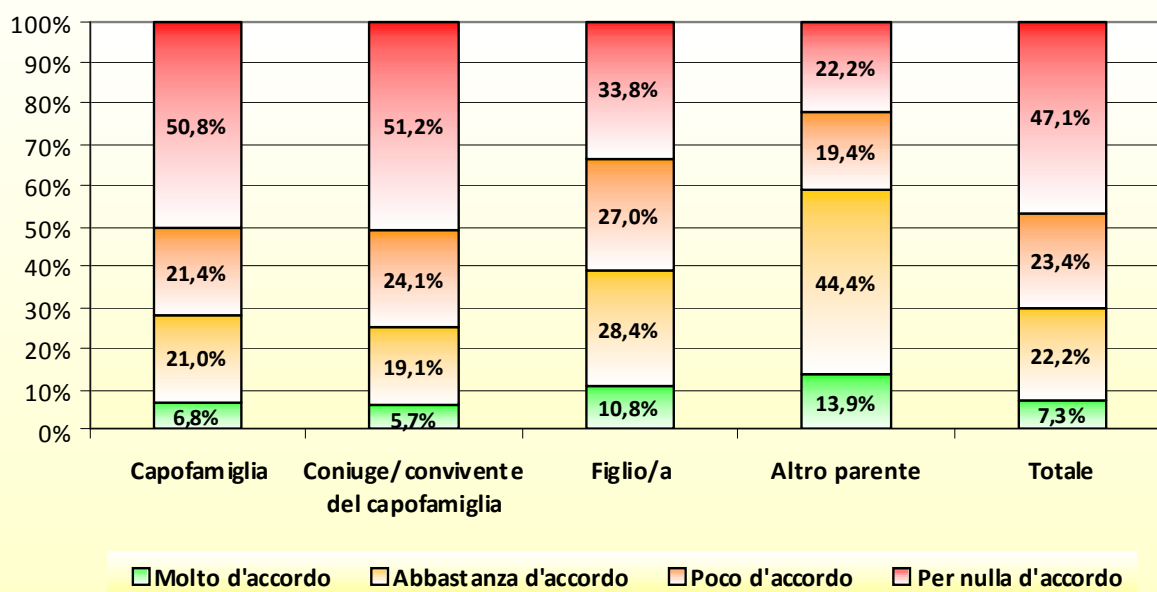
Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

I giovani, dunque, sembrano chiedere più fiducia agli adulti e ai propri genitori in merito a questa possibilità di cambiamento.

I genitori, però, non sembrano pienamente convinti a concederliela forse per timore di concedere eccessiva libertà o perché ancora non gli è chiaro a chi spetterà ricoprire la posizione di tutor...

Circa il 39% dei figli si dichiara, infatti, sostanzialmente d'accordo all'introduzione del foglio rosa a 17 anni, oltre il 70% delle coppie genitoriali è, invece, sostanzialmente contraria.

Graf. 6 Grado di accordo con l'introduzione della "guida accompagnata" a 17 anni secondo la posizione in famiglia (val.%)



Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

Proposte

Gli automobilisti richiedono di essere più controllati: il 45,1% indica come misura più adeguata per limitare la circolazione dei guidatori in stato di ebbrezza l'inasprimento di controlli e sanzioni e circa il 20% punta sull'efficacia dell'introduzione del divieto assoluto di bere quando bisogna mettersi alla guida (tab.21).

Se, d'altra parte, come gli automobilisti stessi hanno indicato, lo stile di guida scorretto, distratto, contrario alla legalità che rintracciano nei loro "colleghi" al volante - ma forse anche in loro stessi - rappresenta il principale problema della sicurezza stradale, non stupisce che siano sempre loro a chiedere di essere *frenati*.

E', forse, un sistema per deresponsabilizzarsi, per cercare soluzioni all'esterno vista la diffusa consapevolezza della gravità della situazione.

"Curare" - o piuttosto chiedere di esserlo- appare strada più facile del "prevenire" soprattutto se ci si trova di fronte ad un problema così serio e difficile da combattere come la guida in stato di ebbrezza.

In pochi - 8,8%- credono alle potenzialità delle campagne informative sui rischi (forse perché troppo poco efficaci in termini comunicativi, non calzanti alla perfezione con il target di riferimento...), all'efficacia di una norma che vieti la vendita di alcol dopo le 2 di notte - 4,2%- (forse sarebbe troppo facile evadere questa norma o si potrebbe anticipare l'orario dell'uscita così da ritrovarsi già ubriachi molto prima delle 2 e poi implicherebbe la responsabile scelta di autolimitarsi....) o ai meccanismi che impediscono l'accensione del motore se ubriachi (12,1%).

Più scettici, forse perché meno coinvolti dei più giovani e, conseguentemente, meno attenti al problema gli over 45, più possibilisti i 18-29enni che, forse impauriti dalle conseguenze di un inasprimento delle pene (indicato come misura più efficace dal 37,0%), lasciano intravedere la validità di altre soluzioni:

- il servizio di trasporto pubblico fuori dai locali riconosciuto come misura efficace dal 14,5% dei 18-29enni rispetto ad una media del 10,1%;
- i meccanismi che impediscono l'accensione del motore e la vendita di alcolici dopo le 2 di notte 15,2% e 5,9% rispetto ad una media del 12,1% ed del 4,2%.

Attenzione particolare merita, soprattutto se correlato ai giovani che spesso rappresentano il target di riferimento, il dato della scarsa fiducia riconosciuta alle campagne informative sui rischi della guida in stato di ebbrezza (8,6%).

Bisognerebbe forse modificarne contenuti, modalità e canali di trasmissione, dando maggiore attenzione a ciò da cui i giovani sono maggiormente attratti, scegliendo, solo se necessario, testimonial in grado di incontrare realmente il loro favore, interrogarsi, di più su come rendere efficace questo importante strumento di prevenzione del rischio.

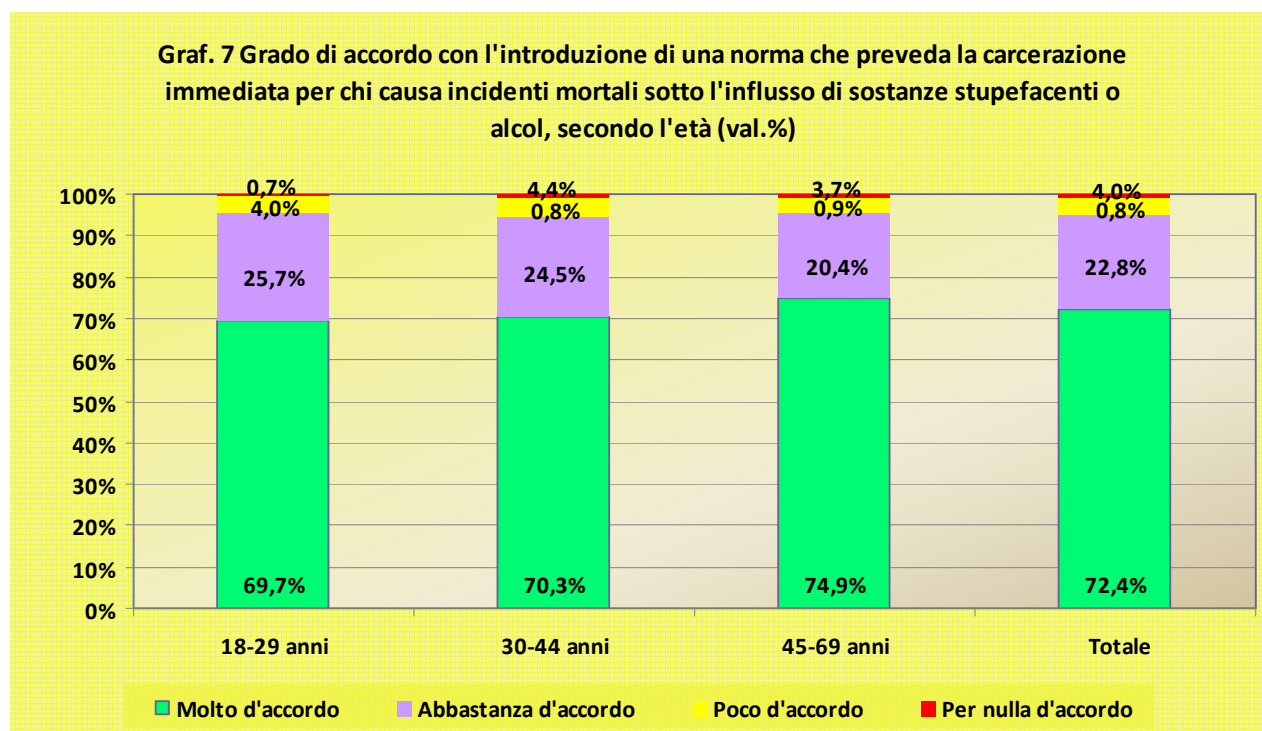
Invertire la logica così che il prevenire risulti, non solo in medicina, efficace quanto il curare.

Tab. 21- Misure ritenute più efficaci per limitare la circolazione dei guidatori in stato di ebbrezza secondo l'età (val.%)

Provvedimenti	ETA'			
	18-29 anni	30-44 anni	45-69 anni	Totale
Aumentare controlli e sanzioni	37,0	44,6	48,6	45,1
Divieto di bere qualunque bevanda alcolica quando si guida (= tolleranza zero)	18,8	18,8	21,0	19,9
Meccanismi che impediscono l'accensione del motore	15,2	13,8	9,6	12,1
Assicurare un servizio di trasporto pubblico fuori dai locali	14,5	10,2	8,2	10,1
Promuovere campagne informative sui rischi	8,6	8,1	9,3	8,8
Impedire la vendita di alcolici dopo le 2 di notte	5,9	4,4	3,3	4,2
Totale	100	100	100	100

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

Da rilevare, infine, in perfetto accordo con il desiderio degli automobilisti di essere più controllati, l'accordo plebiscitario (oltre il 72% degli intervistati) sulla possibilità di prevedere l'arresto immediato di chi causa incidenti mortali sotto l'influsso di sostanze stupefacenti o alcol (graf.7) Particolarmente favorevoli all'introduzione di questa misura gli ultra 45enni con il 74,9% di intervistati pienamente d'accordo, leggermente meno convinti con il 69,7% i giovani tra i 18 e i 29 anni .



Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

5.4 La sicurezza stradale drammatica protagonista dei nostri Tg

Nell'ultimo anno il tema della sicurezza stradale, soprattutto quando correlato ad incidenti e a drammatici casi di pirateria, ha letteralmente invaso i principali media, dalla televisione, ai giornali ad internet.

I telegiornali nazionali hanno affrontato questa tematica per oltre 63 ore. Il network che vi ha dedicato più spazio - oltre 30 ore- è Mediaset, soprattutto durante il TG5 (14 ore e 30 minuti circa). Parlare di sicurezza stradale in televisione equivale quasi totalmente ad affrontare il tema dell'incidentalità. Se andiamo, infatti, ad esaminare nel dettaglio i contenuti dei TG, notiamo che all'argomento "sicurezza stradale in senso stretto" (provvedimenti, iniziative, misure preventive) è dedicata una percentuale molto più bassa di quella dedicata agli incidenti (tab.22).

Su un totale di oltre 30 ore Mediaset ha affrontato il tema della "sicurezza stradale in senso stretto" per 4 ore e 46 minuti pari allo 0,27% della durata totale di tutti i Tg nell'anno di riferimento.

La RAI vi ha dedicato meno spazio : circa 3 ore pari allo 0,18% del tempo totale dei Tg.

Il Tg 2 supera in termini di tempo destinato alla sicurezza stradale e all'incidentalità il Tg della rete ammiraglia con oltre 10 ore dedicate, rispetto alle 9,29 del Tg1.

Da rilevare, tuttavia, che lo spazio dedicato dal Tg1 alla "sicurezza stradale in senso stretto" è più ampio in termini di tempo degli altri due Tg RAI e pari ad 1 ora e 24 minuti circa rispetto a poco più di 60 minuti del Tg2 e a 32 minuti del Tg3.

Tab. 22 - Tempo di argomento "incidenti stradali e sicurezza stradale" nei telegiornali per testata, anno 2008			
Testata	Tempo di argomento		
	Totale	di cui "sicurezza stradale in senso stretto"	
	v.a.	v.a.	% su tempo totale tg
TG5	14.29.45	1.54.50	0,39%
TG2	10.10.02	1.03.45	0,21%
TG1	9.29.17	1.24.47	0,20%
Studio Aperto	9.05.26	1.01.50	0,35%
TG4	6.35.38	1.49.53	0,19%
TG3	4.47.11	0.32.48	0,12%
La 7	4.43.37	0.37.28	0,14%
MTV	3.47.17	0.27.12	0,15%
MEDIASET	30.10.49	4.46.33	0,27%
RAI	24.26.30	3.01.20	0,18%
T.I.M.	8.30.54	1.04.40	0,14%
TOTALE	63.08.13	8.52.33	0,21%

Fonte: Osservatorio ISIMM Ricerche, 2008

5.4 Pirateria stradale: enfasi dei media o problema in reale aumento?

I media, dunque, hanno riservato particolare enfasi al fenomeno dell'incidentalità e a quello della pirateria stradale.

Ma di incidenti e di pirateria stradale se ne è parlato troppo e se ne continua a parlare troppo, forse per cavalcare l'onda dell'attenzione? Oppure questi episodi sono realmente aumentati e, quindi, il parlarne tanto non rappresenta necessariamente un male, ma anzi invito a riflettere?

Gli episodi di pirateria stradale monitorati dall'**Osservatorio il Centauro - Asaps** nel corso del primo semestre del 2009 sono stati 214 con 43 persone uccise e 263 ferite.

Si tratta, purtroppo di un fenomeno in reale crescita anche se è bene ricordarlo i casi, fortunatamente, sono poco numerosi.

Nello specifico l'incremento degli episodi nel primo semestre 2009 è del 57% rispetto ai 136 eventi dello stesso periodo del 2008. Segnano un calo del 10% le vittime rispetto alle 48 dello scorso anno. Notevole invece l'incremento dei feriti + 107% rispetto ai 127 dei primi sei mesi del 2008.

Il monitoraggio riguarda però solo una piccola parte degli eventi effettivamente accaduti.

Gli episodi passati al setaccio dallo speciale Osservatorio istituito dall'Asaps sono quelli più gravi, utili per ottenere importanti spunti di riflessione: il 75% degli autori viene poi smascherato, mentre "solo" il 25% resta ignoto.

Su tutti questi eventi pesa, come un macigno, l'ombra dell'alcol e delle droghe: in 59 casi, 37%, ne è stata accertata la presenza, ma è un dato che deve essere accolto per difetto per essere considerato "attendibile". Bisogna infatti considerare che la positività dei test condotti è riferibile solo agli episodi di pirateria nei quali il responsabile sia stato identificato, dunque 160 su 214.

In diversi casi poi gli investigatori non possono più sottoporre il pirata a controllo alcolemico o narcotest, perché sono trascorse ore o giorni dall'evento.

Gli eventi mortali sono stati 42 (19,6%), mentre quelli con lesioni 172 (80,4%), con 43 vittime e 263 persone ospedalizzate. La regione che vanta il poco invidiabile primato è la Lombardia, 36 episodi, seguita da Lazio 29, Emilia Romagna 28 e Veneto 18, Puglia 15, Liguria 14, Piemonte Toscana e Sicilia 11.

Si tratta certo di "piccoli numeri" ma che fanno profondamente riflettere sia per la durezza e la gravità degli eventi che per il loro stretto legame alla totale irresponsabilità ed egoismo degli automobilisti che pure compiono tali gesti.

Il pirata della strada, infatti, nella maggior parte dei casi uomo di età compresa tra i 18 ed i 45 anni, spesso viene colto sotto l'effetto di sostanze alcoliche o stupefacenti e fugge senza prestare il dovuto soccorso per motivi "troppo futili" rispetto alla vita delle persone che si trovano incolpevolmente coinvolte: guida senza patente perché mai conseguita o ritirata, paura di perdere i punti e quindi la stessa licenza di guida, assicurazione falsa o scaduta (fenomeno sempre più pervasivo).

Gli automobilisti appaiono fortemente colpiti dalla recrudescenza di questo fenomeno.

La netta maggioranza (55,1%) ritiene che sia un problema realmente in crescita e non, come era facile immaginare, che esso rappresenti "solo" un sistema dei media per catturare più attenzione (opinione del 29,4% degli intervistati) - tab.23-.

Questo giudizio è condiviso in tutte le fasce d'età anche se sono in modo particolare gli ultra 45enni ad essere preoccupati del suo incremento rispetto al passato: in oltre il 56% dei casi ritengono che gli episodi di pirateria siano realmente aumentati ed oltre il 25% non crede che si tratti solo di un eccesso di enfasi da parte dei media.

Tab. 23 - Giudizio sulle recenti cronache di episodi di pirateria stradale secondo l'età (val.%)

	ETA'			
	18-29 anni	30-44 anni	45-69 anni	Totale
Sono realmente aumentati e i media gli concedono il giusto spazio	55,8	52,9	56,4	55,1
Sono stabili rispetto al passato e i media li enfatizzano eccessivamente	33,2	32,9	25,4	29,4
Non so	11,0	14,1	18,2	15,5
Totale	100	100	100	100

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

6. Il mercato dell'auto e gli incentivi alla rottamazione

Il mercato delle auto colpito dalla grave crisi economica che ha investito, seppur in misura diversa, tutti i settori economici del nostro paese ha subito una vera "boccata d'ossigeno" grazie agli incentivi alla rottamazione.

Nel mese di agosto appena trascorso, confermando il trend positivo iniziato a maggio, sono state immatricolate 84.560 nuove autovetture, pari ad una crescita dell'8,5% rispetto alle unità registrate ad agosto 2008 (77.905). Il risultato complessivo da inizio anno supera le 1.420.650 unità, contenendo al 7,4% la flessione rispetto ai primi otto mesi del 2008 (Fonte: elaborazione Anfia su dati del Ministero dei Trasporti).

Gli incentivi, dunque, sembrano incontrare il favore degli automobilisti italiani perchè contribuiscono al raggiungimento di 3 obiettivi importanti (tab.24):

- aiutano a **ridurre l'inquinamento atmosferico** (34,8%) consentendo l'immissione sulle strade di vetture dotate di motori a basso valore di emissioni nocive per l'uomo e per l'ambiente (confermati dalle costanti rilevazioni UNRAE effettuate sulla riduzione delle emissioni di CO2);
- contribuiscono al **rilancio di un settore in forte difficoltà** con effetti positivi sul mercato del lavoro (22,2%) e i dati delle vendite sembrano ad oggi confermare questo risultato;
- agevolano lo **svecchiamento del parco veicoli circolante** (21,6%) mediante l'eliminazione di un numero rilevante di auto con oltre dieci anni di età, molto più inquinanti e molto meno sicure delle auto di oggi.

Tab. 24 - Opinione sulla politica degli incentivi alla rottamazione secondo la ripartizione territoriale (val.%)

Opinione	Distribuzione territoriale				Totale
	nord-ovest	nord-est	centro	sud e isole	
Favorevole, contribuisce a ridurre l'inquinamento atmosferico	34,7	30,1	40,1	34,2	34,8
Favorevole, rilancia il mercato con effetti positivi sul lavoro	19,4	16,4	29,2	23,3	22,2
Favorevole, agevola lo svecchiamento dei veicoli	30,3	23,3	13,5	18,8	21,6
Contrario, perchè le risorse pubbliche vanno investite in altri campi	6,3	20,2	8,0	11,8	11,2
Contrario, perché il risparmio sul costo della vettura è irrisorio	7,5	7,5	7,1	9,8	8,2
Contrario, perchè si incentiva il trasporto privato	1,7	2,4	2,2	2,0	2,0
Totale	100	100	100	100	100

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

In un atteggiamento generalmente favorevole lungo tutto il territorio italiano nel nord-est e nel sud Italia la politica degli incentivi raccoglie una quota leggermente più alta di pareri contrari perché le risorse pubbliche andrebbero investite in altri settori (20,2% e 11,8% rispetto ad una media Italia dell'11,2%); sempre al sud viene, inoltre, segnalato in percentuale leggermente maggiore che il risparmio sulle vetture è irrisorio (9,8% rispetto ad una media dell'8,2%).

Significativo l'influsso positivo degli incentivi anche in merito alla decisione di acquisto di una nuova autovettura (tab.25) .

Tra chi ha già acquistato un'auto nei primi 4 mesi del 2009 il 3,9% ha usufruito degli incentivi rispetto al 2,6% che non li ha sfruttati; gli automobilisti che, invece, intendono acquistarla entro la fine del 2009 nell'1,6% dei casi intendono sfruttare gli incentivi contro l'0,8% che non intende o non può approfittarne.

Chi preventiva di sostituire la propria auto nel 2010 nel 3,8% dei casi conta di acquistarla sfruttando gli incentivi, contro il 2,2% che la comprerà comunque.

E' evidente, dunque, che la quota percentuale sia di chi ha già acquistato, sia di chi pensa di acquistare nel prossimo futuro un'auto cresce in relazione alla possibilità di poter sfruttare gli incentivi.

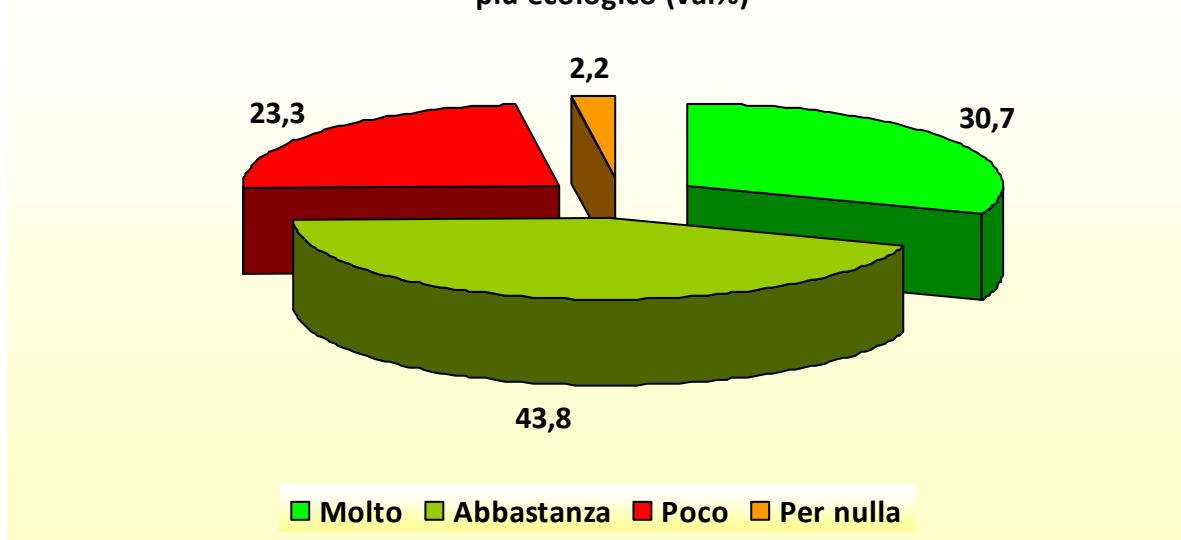
Il 13,9% degli automobilisti, infine, intende acquistare una nuova vettura ma non sa ancora quando lo farà e il 57,9% non pensa ancora di sostituirla.

Tab. 25 - Decisione di acquisto della prossima autovettura (val.%)

Decisione di acquisto	
Già acquistata primi 4 mesi del 2009 usufruendo degli incentivi	3.9
Già acquistata primi 4 mesi del 2009 senza usufruire degli incentivi	2.6
Ho deciso di acquistarla entro il 2009 sfruttando gli incentivi	1.6
Ho deciso di acquistarla entro il 2009 senza sfruttare gli incentivi	0.8
Penso di acquistarla nel 2010 usufruendo degli incentivi	3.8
Penso di acquistarla nel 2010 anche senza usufruire degli incentivi	2.2
Si, ma non so quando	13.9
No, non ho deciso	67.9
No, non guido l'auto	3.3
Totale	100.0
Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009	

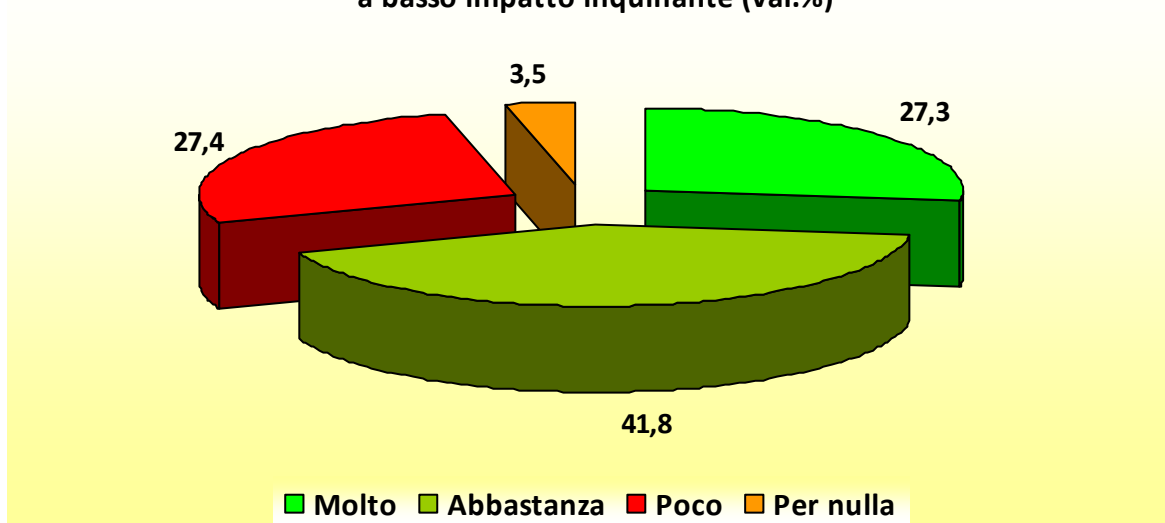
Grande “successo” anche per gli eco-incentivi (agevolazioni economiche per chi acquista un'auto a metano elettrica, o ibrida in sostituzione di un'auto euro 1-2) che per oltre il 74% degli automobilisti contribuiscono a rendere il parco veicoli circolante più “ecologico”(graf.8) e, fattore di non scarsa rilevanza, per il 69% degli intervistati, inducono all’acquisto di auto a minore impatto inquinante (graf.9).

Graf. 8 Grado di efficacia degli ecoincentivi per un parco circolante più ecologico (val%)



Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

Graf. 9 Grado di efficacia degli eco-incentivi per l'acquisto di veicoli a basso impatto inquinante (val.%)

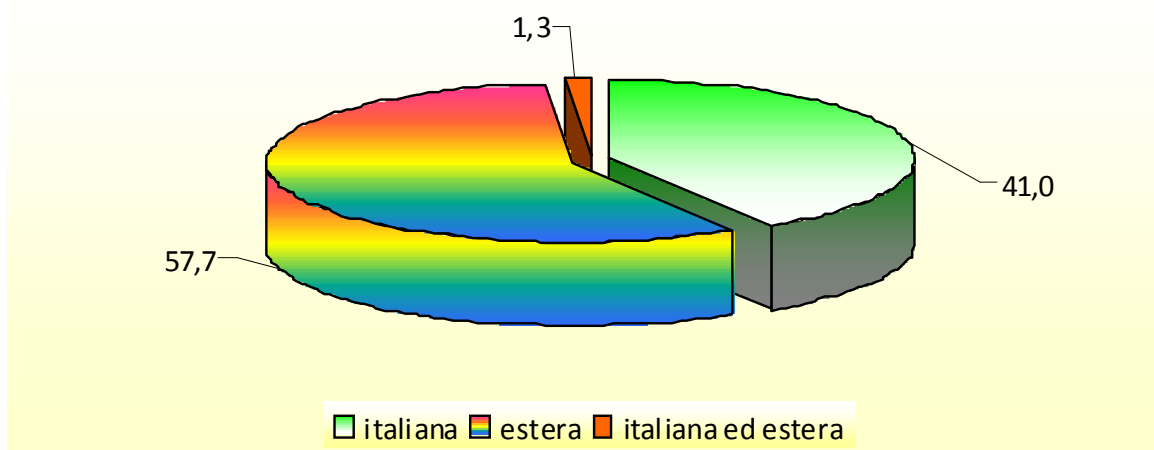


Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

6.1. L'auto che vorrei

Le auto straniere rimangono stabilmente le favorite tra gli automobilisti italiani che ne guidano abitualmente una nel 57,7% dei casi mentre nel 41,0% si affidano ad un modello made in Italy - (graf.10).

Graf.10 Provenienza della vettura guidata abitualmente (val.%)

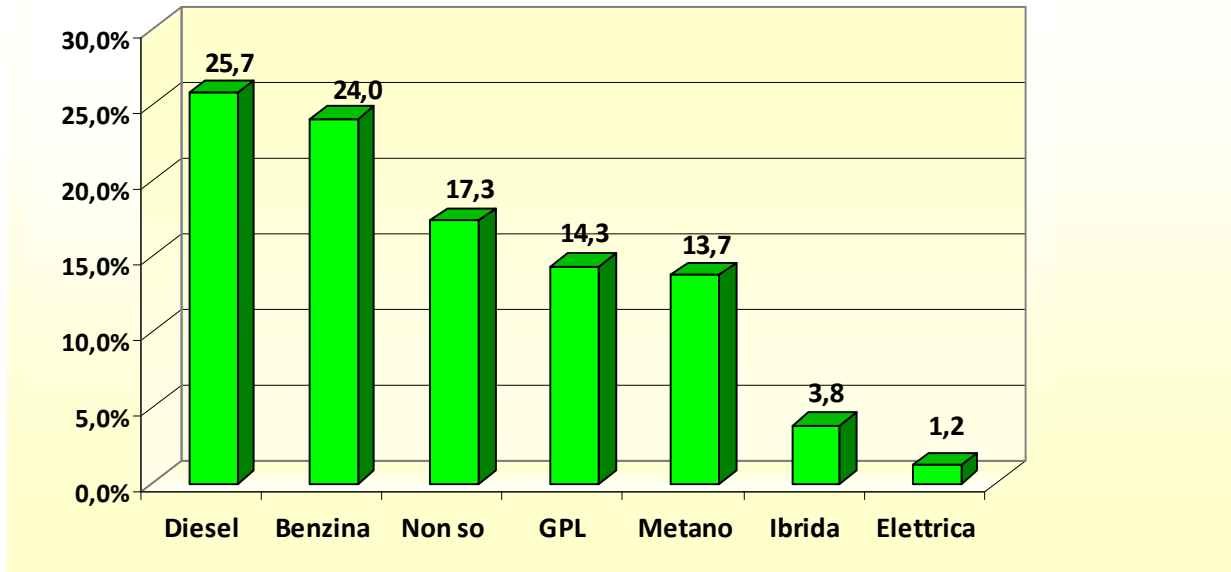


Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

Tra coloro che intendono acquistare entro il 2010 o comunque nel prossimo futuro una nuova vettura (pari a circa il 20% del campione di intervistati) appare significativa la quota di chi sceglierà un'auto a GPL (14,3%) o a metano (13,7%) verosimilmente in virtù dell'effetto eco-incentivi e del costante incremento del prezzo della benzina (graf.11).

Il diesel supera il modello benzina anche se con una lieve differenza (+1,7 punti percentuali) mentre le auto elettriche (1,2%) e ibride (3,8%), seppur in crescita, appaiono ancora una scelta per pochi.

Graf. 11 Tipo di alimentazione della prossima autovettura da acquistare (val.%)



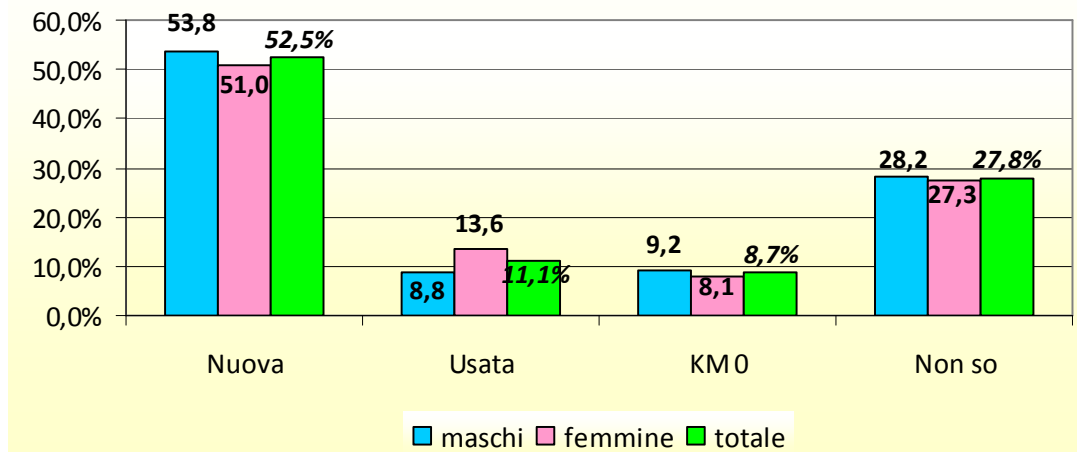
Fonte: Rapporto Acì - Censis Servizi SpA, 2009

In piena linea con le attitudini e le scelte di acquisto illustrate nel rapporto Acì - Censis 2008 riconfermiamo la maggiore praticità e *adattabilità* delle donne rispetto agli uomini nella scelta dell'auto. Per l'universo femminile l'auto non deve essere bella nè iperaccessoriata, bensì rendere il quotidiano più semplice.

Il 13,6 % si *accontenterebbe*, infatti, di un'auto usata rispetto all' 8,8% dei maschi. Gli uomini appaiono più tentati dall'acquisto di un modello nuovo 53,8% dei casi rispetto al 51,0% delle femmine o tutt' al più a KM0 (9,2% rispetto all'8,1% delle donne).

Il gruppo degli indecisi vede una leggera prevalenza del sesso maschile: 28,2% rispetto a | 27,3% delle donne.

Graf. 12 "Status" della prossima auto da acquistare secondo il sesso (val.%)

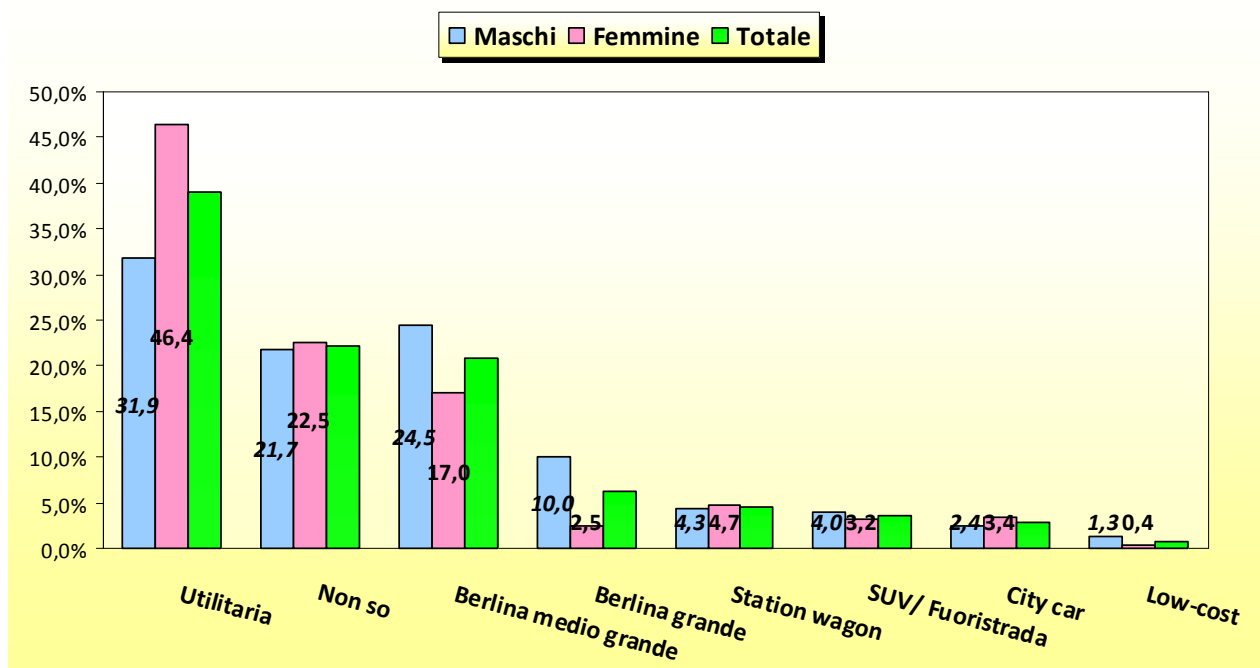


Fonte: Rapporto Acì - Censis Servizi SpA, 2009

Sempre in un'ottica di maneggevolezza, economicità e facilità di guida, le patentate preferiscono, in netta maggioranza (46,4% rispetto al 31,9% degli uomini), acquistare un'utilitaria mentre i *desiderata* dei maschi appaiono più variegati e rivolti anche ad autovetture più "prestigiose" e potenti: il 24,5% acquisterebbe una berlina medio - grande rispetto al 17,0% delle donne; il 10% una berlina di grandi dimensioni preferita "solo" dal 2,5% delle donne (graf.13).

Sostanziale unità d'intenti (4,3% tra i maschi, 4,7% tra le donne) rispetto all'acquisto di una station wagon; più "femminile" la city car preferita dal 3,4% delle donne e dal 2,4% degli uomini, più "maschile" il suv prossimo acquisto ideale per il 4,0% dei maschi e il 3,2% delle femmine.

Graf. 13 Carrozzeria prossima auto da acquistare secondo il sesso (val.%)



Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

In calo l'interesse per gli optional e le attrezzature elettroniche all'interno dell'auto (tab.26).

Crescono i proprietari di navigatore satellitare (+4,6 punti percentuali rispetto al 2009), ma diminuiscono in misura più che proporzionale i potenziali acquirenti futuri (-8,3 punti percentuali tra chi vorrebbe possederne uno e +3,7 punti percentuali tra chi non è interessato ad installarlo).

In calo anche l'interesse verso le apparecchiature video (dvd, tv): il 9,5% vorrebbe installarle, rispetto al 12,6% registrato nel 2007, e l'86,7% non è interessato ad installarle rispetto all'84,4% del 2007.

Riscuote ancora interesse il lettore mp3: lo possiede il 23,5% dei patentati (+4,4 punti percentuali rispetto al 2007) e vorrebbe ancora installarlo l'11,8% degli intervistati (un calo dunque di 2,7 punti percentuali inferiore all'incremento dei nuovi possessori).

Tab. 26 - Optional posseduti sull' autovettura 2007 e 2009* (val. %)

Navigatore satellitare	2009	2007
Si, già li possiede	27.2	22.6
No, vorrei installarli	13.3	21.6
Non desidero installarli	59.5	55.8
<i>Totale</i>	<i>100.0</i>	<i>100</i>

Apparecchiature video (TV, DVD)	2009	2007
Si, già li possiede	3.8	3.0
No, vorrei installarli	9.5	12.6
Non desidero installarli	86.7	84.4
<i>Totale</i>	<i>100.0</i>	<i>100.0</i>

Lettore MP3	2009	2007
Si, già li possiede	23.5	19.1
No, vorrei installarli	11.8	14.5
Non desidero installarli	64.7	66.4
<i>Totale</i>	<i>100.0</i>	<i>100.0</i>

* La rilevazione è stata conclusa nel maggio 2009

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

7. I costi delle 4 ruote

Il comportamento di consumo – ed i conseguenti costi – è frutto di una più marcata attenzione all'uso dell'auto. La linea evolutiva già espressa nel rapporto 2008 sembra trovare una sua conferma. Gli italiani - pur marginalmente – hanno ridotto la percorrenza media annua: rispetto alla media di 16.300 km si è passati a 15.700 km con una riduzione media del 3,7%.

La leggera riduzione trova una sua giustificazione nella contemporanea diminuzione degli spostamenti nei giorni festivi (da 2,2 del 2007/08 ai 2,0 del 2008/2009) e ad un decremento del numero medio di giorni di utilizzo (da 5,3 a 4,9).

I costi complessivi di "gestione" dell'auto si riducono in modo meno che proporzionale: si passa infatti da 3.339 euro annui del 2007 ai 3.306 euro annui nel 2009, con una riduzione di poco meno di un punto percentuale (-0,9) - tab. 27-.

Tab. 27 - Spesa annuale per l'auto 2009* e 2007 (in euro)

	2009	2007
Carburante	1525,0	1608,0
Parcheggio (garage + parcheggio a ore)	287,0	186,0
Autostrade	197,0	177,0
Multe	90,0	57,0
Bollo	183,0	206,0
Assicurazione	728,0	785,0
Manutenzione ordinaria	168,0	160,0
Manutenzione straordinaria	69,0	64,0
Danni non rimborsabili	15,0	20,0
Altro	44,0	76,0
<i>Totale</i>	<i>3306,0</i>	<i>3339,0</i>

* La rilevazione è stata conclusa nel maggio 2009
Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

Siamo di fronte ad una sostanziale stabilità, per le singole voci di costo frutto però di una composizione abbastanza diversa da quella del precedente rapporto.

I costi per il carburante flettono dal 5,2%, così come i costi assicurativi effettivamente pagati dagli automobilisti, del 7,3%. Nel primo caso la riduzione dei costi è certamente da addebitarsi alla contemporanea riduzione dei chilometri percorsi; nel secondo caso c'è da presumere che gli automobilisti abbiano compiuto arbitraggi con tariffe più convenienti in un'offerta certamente più ampia e segmentata tra i prodotti assicurativi.

Basterà su questo argomento il riferimento alle polizze on-line o alle polizze "a consumo" (pay per use) che sono viste con particolare attenzione dagli automobilisti (tab.28).

Tab. 28 – Utilità delle assicurazioni a consumo (val.%)

	%
Molto	21,3
Abbastanza	30,9
Poco	18,4
Per nulla	10,3
Non so	19,1
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

Altre voci di costo in leggera riduzione sono quelle che riguardano i danni non rimborsabili ed altri diversi costi.

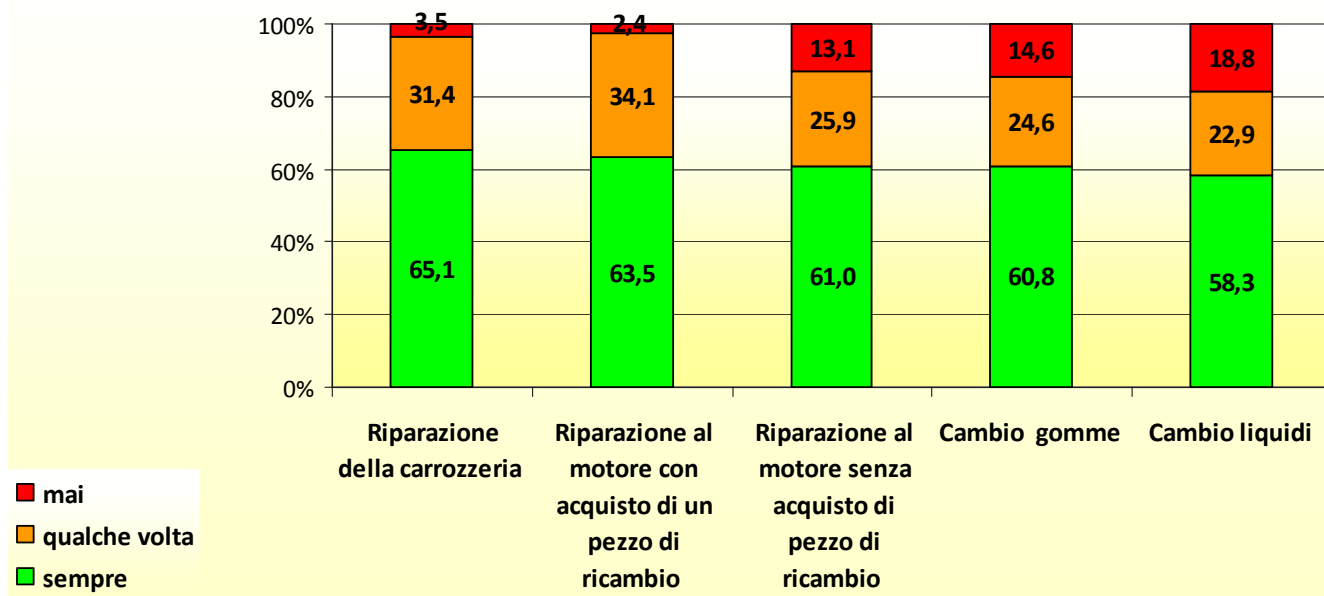
Al contrario in forte crescita sono le voci di costo afferenti al parcheggio (proprio garage e parcheggi orari) che cresce di quasi il 50% e agli esborsi per le multe che passano da 57 a 90 euro, con una crescita del 57%. Certamente le politiche "pubbliche" di estensione delle aree a tariffazione della sosta da un lato e la spinta delle amministrazioni a irrigidire ed ampliare i controlli sul territorio hanno inciso in modo marcato sui costi sostenuti degli automobilisti.

In frizionale crescita anche i costi relativi alla manutenzione sia quella ordinaria che quella straordinaria.

Se ripartiamo la spesa annua per giorni di utilizzo e per chilometri percorsi perveniamo ad un costo giornaliero di 13 euro in leggero rialzo rispetto al 2007 (12,3 €) e ad un costo per chilometro identico a quello del 2007 (0,21€).

Sul tema della manutenzione si è chiesto agli intervistati di indicare il grado di “correttezza fiscale” in relazione agli interventi manutentivi (graf.14).

Graf. 14 Frequenza con cui le officine rilasciano fattura fiscale dopo interventi di riparazione (val.%)



Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

In termini globali si possono giudicare i risultati abbastanza soddisfacenti. In tutte le situazioni prospettate (officine meccaniche, carrozzeria, gommisti, ecc.) circa il 60% degli intervistati dichiara di aver ricevuto il documento fiscale, una percentuale oscillante tra il 20% ed il 30% di averla ricevuta solo in alcune occasioni ed infine una percentuale tra il 3% ed il 18% di non averla mai ricevuta. Il contesto di massima “evasione” è quello legato alla sostituzione di liquidi (oli, liquidi per il raffreddamento, ecc.); il più virtuoso il contesto di riparazioni alla carrozzeria. In termini territoriali il grado di virtuosità si riduce scendendo da Nord a Sud.

8. Le trasgressioni al volante

Dividendo le infrazioni commesse dagli automobilisti in due diverse “famiglie” (“A” infrazioni da stress urbano e fattori di distrazione; “B” guida ad alta pericolosità) è stato possibile per ciascuno dei 2 gruppi individuare le infrazioni commesse dagli automobilisti con maggiore frequenza ed evidenziare - sulla base delle risposte degli intervistati - il trend degli ultimi anni.

La lettura dei dati lascia immediatamente emergere che i giovani (18-34 anni) sono i più inclini a commettere infrazioni facendo registrare per ogni tipologia di comportamento scorretto percentuali più elevate della media; all’opposto la frequenza delle infrazioni è più bassa tra gli over 55 conseguentemente al ridotto utilizzo dell’auto e al progressivo aumento di rigore nei confronti del codice della strada che tende a svilupparsi con il passare degli anni e la crescita del senso di responsabilità.

Entrando nel dettaglio (tab.29), tra le infrazioni con minor grado di pericolosità, riconducibili allo stress urbano (traffico, fretta..) il parcheggio in divieto di sosta, - pur facendo registrare trend in diminuzione - si riconferma quella in cui incappano più frequentemente gli automobilisti (27,7%).

Stabili nel tempo il parcheggio in doppia fila ed il mancato uso degli indicatori direzionali (21,2% e 12,7%), commesse in percentuale nettamente più elevata dai 18-34enni (30,7% e 26,0%).

Cresce, verosimilmente in seguito all’incremento delle zone ztl e dei provvedimenti che limitano la circolazione in determinate aree urbane, l’accesso in queste aree senza la necessaria autorizzazione.

In calo - ma non tra i più giovani e i 35-44enni - l’incauta tendenza ad occupare la corsia riservata ai mezzi pubblici (3,3%).

Per quanto riguarda, invece, le infrazioni ad elevato grado di pericolosità per sé stessi e gli altri, primeggiano tristemente il superamento dei limiti di velocità (24,3%) ed il mancato uso delle cinture di sicurezza (19,2%).

A premere in maniera eccessiva il piede sull’acceleratore sono soprattutto i 55-64enni (30,6%) ed i 18-34enni (27,0%).

In forte crescita due comportamenti facilmente evitabili perché strettamente correlati a “cattive abitudini al volante”, ma estremamente pericolosi: l’inversione ad U (10,0%) e il sorpasso a destra (7,2%).

Particolarmente elevata, poi, la percentuale di giovani che percorre impropriamente la corsia di emergenza: 6,0% rispetto ad una media generale dell'1,5%.

Tab.29 - Infrazioni commesse negli ultimi 12 mesi per "famiglie" e classi di età 2009 (val.%) [*]							
	18-34 anni	35-44 anni	45-54 anni	55-64 anni	65 anni e oltre	<i>totale</i>	
"FAMIGLIA" A STRESS URBANO E FATTORI DI DISTRAZIONE	Parcheggio in divieto di sosta	30,7	34,0	33,9	23,9	15,5	27,7
	Parcheggio in doppia fila o sul marciapiede	30,7	21,4	28,5	15,8	12,3	21,2
	Mancato uso degli indicatori direzionali	26,0	14,1	12,0	9,5	8,6	12,7
	Accesso con l'auto a zone a traffico limitato	4,0	1,0	4,0	3,6	4,9	3,4
	Occupazione della corsia riservata ai mezzi pubblici	6,0	6,3	1,6	2,7	1,6	3,3
"FAMIGLIA" B GUIDA AD ALTA PERICOLOSITA'	Superamento dei limiti di velocità	27,0	26,4	30,6	24,0	12,4	24,3
	Mancato uso delle cinture di sicurezza	24,0	24,9	23,7	11,9	12,9	19,2
	Uso del cellulare senza viva-voce	21,0	20,5	22,7	14,2	8,1	17,3
	Inversione a U	18,0	15,1	12,6	5,0	2,7	10,0
	Sorpasso a destra	14,0	7,4	8,9	6,4	2,2	7,2
	Mancato rispetto della precedenza	10,0	5,4	8,5	6,4	4,3	6,7
	Mancato rispetto delle strisce pedonali	13,4	5,9	11,0	2,3	2,7	6,5
	** Mancato montaggio seggiolino per bambini	3,2	7,2	1,1	5,8	–	3,7
	Occupazione della corsia di emergenza	6,0	1,5	0,8	0,5	1,1	1,5
	Guida in stato di ebbrezza	2,0	2,0	0,8	0,5	0,5	1,0

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

*Panel Soci Aci

** si riferisce solo a chi ospita bambini a bordo

Rispetto, invece, alla frequenza con cui si commettono infrazioni in relazione alla modalità e al mezzo di trasporto scelto, emergono due elementi d'interesse (tab.30):

1. si tende ad infrangere maggiormente il codice della strada alla guida della bicicletta (8,1%) che non alla guida della moto/scooter (6,3%);
2. il 3,0% degli intervistati ha ammesso di violare il codice della strada quando si muove a piedi "spesso" nel 3,0% dei casi (la percentuale degli "spesso" quando si guida l'auto è invece dell'1,1%) e "qualche volta" nel 14,8% dei casi (alla guida dell'auto questa percentuale è più alta e pari al 36,3%).

Dunque, anche se complessivamente, la frequenza con cui si infrange il codice della strada è maggiore quando si è al volante (37,7%) che non quando si va a piedi (17,8%) non solo gli automobilisti e i due ruotisti, omettono di rispettare le norme, come si tende generalmente a credere ma anche i pedoni, per tradizione anello debole della sicurezza stradale, ed i ciclisti spesso sbagliano...

Tab.30 - Frequenza a violare il codice della strada in relazione alla modalità e alla scelta del mezzo di trasporto (val.%)*

Alla guida del veicolo a due ruote	
Spesso	0.2
Qualche volta	6.1
Mai	28.2
Non lo/a guida	65.5
<i>Totale</i>	<i>100.0</i>

Alla guida dell'automobile	
Spesso	1.1
Qualche volta	36.3
Mai	62.1
Non lo/a guida	0.5
<i>Totale</i>	<i>100.0</i>

Alla guida della bicicletta	
Spesso	0.3
Qualche volta	7.8
Mai	52.7
Non lo/a guida	39.2
<i>Totale</i>	<i>100.0</i>

A piedi	
Spesso	3.0
Qualche volta	14.8
Mai	82.2
Non lo/a guida	
<i>Totale</i>	<i>100.0</i>

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi SpA, 2009

*Panel Soci Aci

PARTE II- FOCUS GROUP

“Due ruote e sicurezza stradale”

Due ruote e sicurezza stradale

Dall'indagine qualitativa realizzata attraverso i focus group emergono alcuni significativi spunti di riflessione relativamente al rapporto che i giovani hanno con il mondo delle due ruote e con la sicurezza stradale.

Nei quattro focus group realizzati con gruppi di giovani dai 14 ai 17 anni e dai 18 ai 24 anni si evidenziano comportamenti e stili di guida che variano sia in funzione dell'età che dell'appartenenza sociale.

I principali fenomeni emersi dall'indagine si possono così sintetizzare:

- I gruppi composti da soggetti più adulti (18-24 anni) utilizzano le due ruote solo in circostanze limitate (per spostamenti in aree urbane ad accesso limitato, per spostamenti brevi, di giorno piuttosto che di sera, ecc.) preferendo l'utilizzo dell'automobile reputata più sicura e "comoda" di fronte ai fenomeni atmosferici e percorrenze che implicano un numero maggiore di chilometri e per le ore notturne.
- I gruppi di adolescenti (14-17 anni) reputano giusto il limite d'età imposto dall'attuale normativa per la guida di moto di grossa cilindrata ma sarebbero favorevoli all'abbassamento dell'età a 16 anni per il conseguimento della patente B.
- I comportamenti alla guida delle due ruote più "trasgressivi" se non devianti, in alcuni casi, si riscontrano principalmente tra i soggetti più deboli dal punto di vista della struttura sociale e culturale.
- Le campagne di comunicazione sulla sicurezza stradale sono reputate, quasi all'unanimità, poco efficaci in ossequio ad una teoria che vede nella responsabilità individuale un punto fermo difficilmente modificabile dagli appelli proposti dalle campagne. In ogni caso viene ritenuta leggermente più efficace una comunicazione basata su spot "duri e cruenti" mentre scarsissima credibilità viene accreditata ai *testimonial*, soprattutto se di scarso *appeal* verso il mondo giovanile.

- Le istituzioni italiane preposte al rispetto delle regole e alla certezza della pena nei confronti dei trasgressori delle norme del codice della strada, sono ritenute poco “severe” rispetto ad altri Paesi (Germania in testa).
- I comportamenti ritenuti più pericolosi sono unanimemente individuati in: eccesso di velocità, guida in stato di ebbrezza o sotto gli effetti di sostanze stupefacenti ma mentre gli adolescenti ed i soggetti con status socio-culturale più elevato si dimostrano coerenti anche nei comportamenti, gli altri (adulti e soggetti “deboli”) mostrano, con maggiore frequenza, atteggiamenti e comportamenti “schizofrenici” in cui la propria responsabilità individuale viene spesso confusa o giustificata con le carenze istituzionali.

Svolgendo il film dei focus group secondo la scaletta di conduzione delle riunioni, è possibile approfondire gli elementi utili per decodificare il rapporto che i giovani hanno con le due ruote e i comportamenti che assumono alla guida.

I gruppi di adolescenti si mostrano abbastanza responsabili, frutto anche di un rapporto fiduciario con le proprie famiglie. Le due ruote sono, per gli adolescenti, soprattutto un mezzo *“per essere autonomi ed indipendenti”*. Nei gruppi con i partecipanti più adulti, l’arbitraggio tra le due ruote e l’automobile si risolve spesso a favore di quest’ultima (*“il motorino lo prendo se c’è traffico ma preferisco la macchina; da quando ho preso la patente ho cominciato ad usare la macchina che è più sicura; lo scooter il giorno, la sera prendo la macchina; il motorino l’ho portato dai 15 ai 18 anni poi non l’ho più portato da quando ho preso la patente”*).

In genere i padri si mostrano meno apprensivi delle madri (*“Papà è meno ansioso di mamma perché guida da tanti anni invece mamma non ha mai guidato ed è più ansiosa, ma anche per natura”*).

In generale l'acquisto del motorino avviene senza particolari problemi o limitazioni da parte dei genitori salvo alcune eccezioni che riguardano soprattutto le figlie femmine (*"non me lo fanno prendere la sera perché è più pericoloso; non ho condizioni, si fidano. All'inizio controllavano che non lo prendessi la sera"*).

Il rapporto con il proprio motorino non sembra essere particolarmente stretto. Viene considerato per lo più un mezzo utile (in attesa di prendere la patente per l'automobile), che non viene sovraccaricato di valore affettivo o di status. Anche per questo non viene sottolineata da parte dei ragazzi una cura eccessiva per i particolari e gli accessori: anche questi sono giudicati più sul lato funzionale che simbolico (soprattutto tra i gruppi di livello socio-culturale più elevato).

I limiti d'età per la guida di cilindrata superiori imposti dall'attuale normativa, sono generalmente accettati di buon grado dagli adolescenti (*"cominciare con una moto è sbagliato; conosco la legge e sono d'accordo che per le moto più potenti è meglio essere più grandi"*) che si dimostrano particolarmente attenti e severi anche verso il permesso di conduzione dei 50 cc. (*"ci dovrebbe essere la prova pratica per il 50 cc.; penso che l'esame dovrebbe essere più accurato ... una prova su strada"*).

Pur senza poter generalizzare gli adolescenti ed i gruppi di livello socio-culturale più elevato si dimostrano più disciplinati alla guida (*"sono abbastanza tranquillo, a volte non prendo il rosso però sto abbastanza attento e tranquillo: meglio arrivarci, non importa se prima o dopo"*) rispetto ai ragazzi più grandi e con livelli più deboli di struttura socio-culturale (*"è un divertimento infrangere le regole perché ti porta adrenalina"*).

La paura degli incidenti sembra frenare l'irruenza alla guida ma con intervalli sempre più stretti tra un incidente e un altro (*"la paura ti resta per un limite di tempo abbastanza ristretto: la settimana dopo l'incidente vai un po' più piano però poi dopo non ci pensi più"*).

L'uso del casco è un'abitudine ricorrente (*"senza casco non andrei mai"*), e tutti dichiarano di avere il casco omologato ma nessuno controlla la data di scadenza (*"fino a che non si rompe si usa"*).

Tra i ragazzi con livelli più deboli di struttura socio-culturale si denotano comportamenti più articolati: in genere il casco è accettato anche perchè alcuni hanno provato sulla propria pelle la sua importanza (*“ho preso una macchina frontale ...avevo un bel casco e mi ha salvato la vita”*) ma il suo utilizzo è, a volte, legato a fattori relativi (*“il motorino lo usi per la borgata, per andare al bar, non vale la pena usare il casco”*).

In genere le principali violazioni con le due ruote riguardano il passaggio con il semaforo rosso, il parcheggio in zone non consentite come il marciapiede e non tutti conoscono le regole sulla limitazione di circolazione su strade a scorrimento veloce – le tangenziali urbane, ad esempio – o sulle corsie di emergenza. Alla guida dell'automobile, invece, l'infrazione più ricorrente è il mancato rispetto dei limiti di velocità ma, di norma, chi usa sia automobile che motorino mostra più attenzione alla guida delle quattro ruote per quel che riguarda i parcheggi (*“la macchina la parcheggio bene perché ho paura che me la portino via mentre la moto la metto dappertutto”*), e il comportamento in strada (*“nel traffico col motorino un po' scivoli tra le macchine mentre con la macchina mi metto in fila”*). Esistono, dunque, comportamenti precisi secondo l'uso del mezzo e non sembra che atteggiamenti illeciti adottati alla guida di un mezzo vengano riproposti tal quali alla guida di un altro mezzo.

Più in generale si denota una totale sfiducia nelle istituzioni: le frasi più ricorrenti pronunciate dai ragazzi sono a tal proposito esplicative:

- *La legge c'è ma non viene applicata;*
- *Non c'è credibilità nella legge;*
- *Non c'è la giustizia;*
- *Non c'è paura delle istituzioni*
- *In Italia non ti fanno niente, all'estero sì*

La guida in stato di ebbrezza o sotto l'influsso di droghe viene reputato unanimemente come il pericolo principale della strada. Quasi tutti i partecipanti ai focus si dichiarano responsabili su questo punto e affermano di adottare precauzioni per evitare possibili incidenti dovuti a queste cause (*"magari si fa a turno: stasera non bevo io e domani non bevi tu"*) ma sulla condivisione delle norme che dovrebbero governare il fenomeno le posizioni sono articolate soprattutto in relazione all'appartenenza socio-culturale dei gruppi. Per i gruppi più strutturati sarebbe giusto adottare la norma "zero alcol" anche se sottolineano l'ipocrisia di una norma già esistente che vieterebbe la vendita di alcol ai minori di 16 anni e che viene puntualmente disattesa sia dagli esercenti pubblici sia dai ragazzi che possono facilmente aggirarla.

Tra gli appartenenti ai gruppi più deboli invece la norma "zero alcol" non viene condivisa largamente: per alcuni è eccessiva perché *"non puoi ubriacarti con due bicchieri, e non si può andare in un locale e controllare sulla tabellina a quanto alcol corrisponde il mio peso"* mentre per altri le responsabilità maggiori degli attuali comportamenti degli adolescenti sono da individuare nel permissivismo delle famiglie che non avrebbero inculcato ai propri figli una corretta educazione ed una giusta scala valoriale (*"la colpa è dei genitori che gli danno troppa libertà e poi se ne lamentano; io non permetterei a mio figli quello che fanno oggi;"*).

La visione delle varie campagne di sensibilizzazione – sono stati sottoposti ai convenuti sia materiale cartaceo che filmati e spot radiofonici – riunisce sotto un punto di vista comune i partecipanti ai focus che sottolineano la sostanziale inutilità di tali campagne e un richiamo generalizzato alle responsabilità individuali, uniche in grado di determinare i comportamenti dei soggetti (*"è utile solo l'intelligenza delle persone; se uno non usa bene il cervello è tutto inutile"*).

Anche le esperienze personali non sembrano portare acqua al mulino della sensibilizzazione (*"quando io stavo male dopo l'incidente dicevo agli amici: <vedi quello che ho fatto io ...> ma poi correvano lo stesso dopo aver visto cosa ho passato"*).

L'unica comunicazione che sembra suscitare un qualche interesse dovrebbe essere, nel giudizio dei partecipanti ai focus, molto diretta anche a costo di apparire dura e cruenta. I *testimonial* non sembrano riscontrare alcuna credibilità (*"non credo che questo perché è famoso non corre; il testimonial sembra una presa in giro; quelli c'hanno macchine potenti e quindi corrono anche loro"*) o, in altri casi, non si dimostrano abbastanza in target (*"Piero Angela che ti dice vai piano chi se lo fila..."*).

L'utilità di una campagna di sensibilizzazione sullo stile di guida è stata spesso paragonata a quella contro il fumo radicando così la convinzione che siano entrambe inefficaci (*"come le sigarette: hanno messo sul pacchetto <il fumo uccide> ma la gente continua a fumare"*).

In conclusione lo svolgimento dei focus group restituisce una fotografia degli adolescenti e dei *teenager* in chiaroscuro: i più giovani e gli appartenenti alle classi socio-culturali più elevate si rivelano spesso responsabili e, tutto sommato, corretti e coscienti dei pericoli derivanti dall'uso del mezzo mentre gli altri – le classi d'età tra i 18 ed i 24 anni e i soggetti con un retroterra culturale e sociale più debole – si dimostrano spesso più indisciplinati, meno preoccupati dei rischi provocati da un uso scorretto delle due ruote e meno sensibili a tutti i messaggi comunicazionali proposti.

NOTA METODOLOGICA

- Analisi quantitativa

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

	* CAMPIONE NAZIONALE	** CAMPIONE SOCI ACI
Sesso		
Maschio	49,7	79,0
Femmina	50,3	21,0
Totale	100,0	100,0

Età (in anni compiuti)		
18-44	52,3	31,6
45 anni e oltre	47,7	68,4
Totale	100,0	100,0

Condizione professionale		
Occupato dipendente	39,8	47,0
Occupato indipendente	17,2	23,2
In condizione non professionale	3,4	0,8
Studente	10,2	1,3
Casalinga	12,9	5,6
Pensionato	16,5	22,1
Totale	100,0	100,0

* 4.000 interviste telefoniche

** 2000 interviste telefoniche

- Analisi qualitativa

4 focus group 2 realizzati a Roma, 2 a Milano ai quali hanno partecipato 34 giovani tra i 16 ed i 20 anni