



## SINTESI STAMPA DEL RAPPORTO XVIII ACI-CENSIS 2010

### MOBILITA'

**Crisi: cala la spesa - trasporti (-0,9%), benzina (-10,7%) e carburanti (-19,1%) - ma non il desiderio di mobilità...**

**Crisi economica** (nel 2010 il Pil si *fermerà* all'1,1% - sotto la media UE - e non *farà di meglio* nel 2011), **tasso di disoccupazione** in costante crescita (a ottobre: 8,6%), **benzina sempre più cara, mercato dell'auto in piena crisi**, riducono la spesa delle famiglie italiane per trasporti (14,7% nel 2007, 14,3% nel 2008, 13,8% nel 2009), benzina (-10,7%) e altri carburanti (-19,1%), ma non fermano i patentati italiani.

**Il desiderio di mobilità, infatti, è in netta ripresa.** Rispetto al 2009, i parametri di riferimento appaiono tutti in crescita e richiamano i valori del 2007, quando i segnali della congiuntura economica negativa non si erano ancora manifestati.

Cresce il **numero medio dei giorni d'uso dell'auto privata** in una settimana (inclusi i festivi): **5,1** rispetto ai 4,9 del 2009 (un dato "vicino" al 5,3 del 2007);

cresce, sensibilmente, il **numero medio degli spostamenti giornalieri** (soprattutto feriali) **con l'auto: 4,1**, rispetto ai 3,4 del 2009 e ai 3,3 del 2007;

cresce il **numero medio degli spostamenti inferiori ad 1 km**, compiuti (nei feriali e nei festivi) con l'autovettura privata. Nei giorni feriali, la media è 0,6 spostamenti (come nel 2007) rispetto agli 0,2 del 2009; nei giorni festivi è, invece, 0,4 rispetto agli 0,2 del 2009.

**Dacci oggi la nostra auto quotidiana...**

**gli automobilisti "rinnovano la fiducia" all'auto: 90.4% delle preferenze.**

L'**auto privata** si conferma il **mezzo preferito per gli spostamenti ricorrenti**, con il **90,4% delle preferenze**. Aumenta la percentuale (+5.6%) di quanti - a causa del continuo aumento del costo del carburante - sono disponibili a modificare le proprie abitudini di utilizzo (il 73,4% non le ha modificate: era il 79% nel 2009), ma non si rinuncia all'uso quotidiano dell'auto, dimostrandole un *affetto* e una fiducia che nessun altro mezzo merita e che neanche la crisi economica e l'aumento della benzina riescono a scalfire.

**Della macchina si può anche fare a meno: il 26.6% ne riduce l'uso.**

**Crescono mezzi pubblici (+8,9%), due ruote (+3%) e bici (+5%).**

Una quota non marginale di automobilisti ha scoperto che della macchina può anche fare a meno. I cambi di abitudini correlati all'aumento del costo del carburante hanno determinato una riduzione del ricorso all'auto privata, che passa dal 21,0% del 2009 al 26,6% del 2010. Le quattro ruote vengono sostituite da mezzi pubblici, due ruote, o passeggiate a piedi. **Aumenta**, infatti, notevolmente (+8,9 punti percentuali rispetto al 2007) il **ricorso ai mezzi pubblici** urbani (49,5%, era il 41,2% nel 2009) e **cresce** anche l'**utilizzo delle due ruote**, sia moto/scooter (17,9% rispetto al 14,9% del 2007), che bici (18,7% rispetto al 13,7% del 2007).



### **Guidare meno, per guidare sempre. Si cambia per non cambiare.**

Il minore utilizzo dell'auto non comporta, tuttavia, una rinuncia *tout court* all'uso del mezzo. Come abbiamo visto, infatti, crescono sia il numero degli spostamenti, che i giorni di utilizzo. Il sistema tende all'**omeostasi** (*mantenere una condizione di equilibrio, autoregolandosi*): "**si cambia per non cambiare**". I patentati *reagiscono* alle circostanze che *suggerirebbero* di ridurre il più possibile l'uso dell'auto, adottando *soluzioni alternative* che gli consentano di utilizzare la macchina con la stessa frequenza di prima anzi, quando possibile, in misura maggiore.

### **Meno chilometri, più tratte brevi, più uso combinato con bus e due-ruote**

Utilizzare di meno l'auto, dunque, significa un **numero inferiore di km l'anno** (-3,9% nel 2010 rispetto al 2007), ma non rinunciare a muoversi in auto, neanche quando bisogna effettuare spostamenti inferiori ad 1 km (in media 0,6 nei giorni feriali: netta crescita rispetto al 2009). Meglio tratte brevi, che spostamenti lunghi che richiederebbero maggiori spesa di benzina; e meglio incrementare l'utilizzo combinato di auto e mezzi pubblici e/o auto e 2ruote, piuttosto che lasciare la macchina in garage.

### **Cresce il car sharing fai-da-te (+8%)**

Cresce anche l'**utilizzo dell'auto come passeggero** (+8% rispetto 2007), indice di un incremento costante nei sistemi di condivisione fai-da-te. Il 18% dei patentati (erano il 13,1% nel 2009) si è accordato con amici/parenti/colleghi per risparmiare e ottimizzare gli spostamenti.

### **Il trasporto pubblico conquista i... maschi: +11,8%!**

Il bisogno di risparmiare ha spinto anche i maschi verso i mezzi pubblici: nel 2007 gli automobilisti che se ne servivano erano il 19,2%, nel 2010 la percentuale ha toccato quota 31,0%. Tra le donne, invece, l'aumento è stato minore: + 5,8% (dal 31,4% del 2007 al 37,2% del 2010).

La percentuale d'uso della macchina tra gli uomini appare, infatti, in leggero calo (dal 90,3% del 2007 all'88,9% del 2010) a vantaggio del trasporto pubblico e delle più maneggevoli e parcheggiabili, anche se meno confortevoli, due ruote (19,7% nel 2007, 25,5% nel 2010).

Al contrario, il genere femminile mostra un maggiore utilizzo dell'auto +2,1%, rispetto al 2007. Resta da vedere se la tendenza si manterrà costante nel tempo e se quel 53,6% dei maschi (rispetto al 45,5% delle femmine) - ancora convinto che *nessuna iniziativa potrebbe indurli ad un uso più frequente del trasporto collettivo* - sia pronto a ricredersi.

### **Trasporto pubblico: aumentano i patentati che non lo vogliono (49,8%; +5,8%)**

Nonostante il ricorso a bus e metro sia notevolmente incrementato, permane una percentuale molto alta (49,8% in crescita rispetto al 44,0% del 2007) di automobilisti che non sarebbe indotta da nessun tipo di iniziativa a servirsi dei mezzi pubblici. Tra le azioni che potrebbero invertire questa linea di tendenza emergono: corse più frequenti (24,5%), orari migliori (12,0%); maggior numero dei parcheggi di scambio (7,1%) contributi su biglietti e /o abbonamenti (5,1%).

Rispetto alle diverse fasce d'età i giovani (18-29 anni) sono i più interessati ad iniziative che *alleggeriscano* costo del viaggio (9,9%; la media è 5,1%) e all'incremento del numero dei parcheggi di scambio (9,4%; media = 7,1%).

Tra i 30-44enni emerge la necessità di un miglioramento negli orari del servizio (13,7%; media è 12,0%). Il segmento dei 45-69enni, verosimilmente in relazione all'avanzare dell'età, *chiede*, invece, un incremento nella frequenza delle corse (27,6%; la media è 24,5%).



### **Mezzi pubblici: le ragioni del no**

Anche la *classifica* delle ragioni del **mancato utilizzo** è rimasta pressoché costante nell'ultimo triennio. Emerge con percentuale più elevata (34,8%) ed invariata rispetto al 2007 (34,9%) la questione dell'assenza di collegamenti diretti e di coincidenze non buone; a seguire, in netta crescita rispetto a 3 anni fa, lo scarso comfort del viaggio (+10% rispetto al 2007).

Diminuisce ulteriormente la percentuale di chi ritiene il mezzo pubblico un'alternativa non valida in termini di economicità e risparmio (-1,5% nel 2010 rispetto al 2007); diminuisce nettamente, invece, la motivazione legata alla fermata distante dall'abitazione e/o dalla sede di lavoro/studio (23,7% nel 2007, 15,2% nel 2010).

### **Benzina. Per 68% automobilisti costo "superiore al giusto"**

La benzina continua ad essere percepita come la voce di spesa nettamente più cara rispetto a tutte le altre che rientrano nella *normale* gestione di un'auto vettura. Oltre il 68% degli automobilisti (+4,5% rispetto al 2009) la indica come voce di costo *superiore al giusto*. Solo il costo dell'assicurazione viene considerato altrettanto eccessivo, anche se con un valore percentuale (55,8%) inferiore ed in calo (-1,5%) rispetto all'anno scorso.

## **SICUREZZA STRADALE**

### **Allarme pedoni: aumentano le vittime (+3%), il 15,7% del totale (+2%)**

Malgrado il positivo miglioramento del quadro generale dell'incidentalità stradale nel nostro Paese (incidenti -1,6%; feriti -1,1%; morti -10,3%), preoccupano i dati, in netta controtendenza, relativi all'aumento le vittime fra i pedoni: 667 morti (648 nel 2008), con un incremento che sfiora il 3%. Anche il numero dei feriti ristagna: 20.326, l'1,5% in meno rispetto al 2008 (20.640). Nel 2009, i pedoni vittime di incidenti stradali rappresentano il 15,7% del totale: 2 punti percentuali in più rispetto al 2008.

### **Guida in stato di ebbrezza: prima preoccupazione (64,9%); segue eccesso di velocità (49,8%)**

La guida sotto l'influsso di alcol si attesta nettamente come la principale preoccupazione degli automobilisti (64,9%), seguita dall'eccesso di velocità con il 49,8%.

### **"Binge-drinking": 22,6% dei maschi; 8,4% delle femmine**

Dal 2003, la quota dei 18-24enni coinvolti nel *binge drinking* (il consumo di 6 o più bicchieri di bevande alcoliche in un'unica occasione) è un dato stabile e riguarda il 22,6% dei maschi e l'8,4% delle femmine.

### **Alcol fuori pasto. Cresce consumo tra adolescenti: + 4,5% ragazze, +2,4% ragazzi.**

In forte crescita il consumo di alcol fuori pasto tra gli adolescenti. Tra i 14 e i 17 anni, tra il 1999 e il 2009 questa modalità di consumo di bevande alcoliche passa dal 15,4% al 18,9%. Il consumo di alcol fuori pasto cresce maggiormente per le ragazze (dal 12,8% al 17,4%), ma rimane più diffuso tra i maschi, per i quali passa dal 18% al 20,4%. Elevata la quota di ragazzi (11-15 anni) che dichiara di aver consumato una o più bevande alcoliche almeno una volta nell'anno (il 18,5% tra i maschi e il 15,5% tra le femmine).



### **Chi balla, “sballa” di più**

Tra chi frequenta assiduamente le discoteche (più di 12 volte l'anno) la quota di quanti dichiarano un comportamento di consumo a rischio è più alta. I maschi, sono il 35,1% (rispetto al 23,8% di coloro che non vanno in discoteca); tra le donne tali quote sono, rispettivamente, il 14,5%, il 6,2%.

Le *ubriacature* riguardano il 29,1% tra gli uomini che vanno in discoteca più di una volta al mese (contro l'8,9% di quelli che non ci vanno) e l'11,4% contro l'1,8%, nel caso delle donne.

Tra i guidatori abituali (soprattutto giovani) emerge una forte associazione tra assiduità con cui si frequentano luoghi in cui si balla, e consumo di alcol.

Tra gli uomini (18-24 anni) guidatori abituali, infatti, la quota di consumatori a rischio passa dal 13,3% di chi non frequenta discoteche, al 39,2% di chi le frequenta più di una volta al mese. Analogamente tra le giovani guidatrici il dato passa, rispettivamente, dal 3,9% al 16,7%.

### **Alcol e guida: 4,2% under 30 non limita i consumi**

Il 4,2% degli automobilisti tra i 18 e i 29 anni dichiara di non limitare il consumo di alcol pur sapendo di doversi mettere al volante contro una media totale dell'1,8% che decresce all'avanzare degli anni.

Il 12,7% dei giovani dichiara, infine, di non limitare il consumo ma di lasciar guidare qualcuno al posto suo.

“Fortunatamente” cresce rispetto all'anno scorso la quota dei 18-29enni che sceglie di limitare il consumo (44,5% rispetto al 36,6% del 2009), ma è ancora troppo alta ed in crescita la percentuale di chi sceglie di non limitarsi (4,2% rispetto al 3,4% del 2009).

### **Più controlli, ma ancora insufficienti: solo 4% patenti attive**

I controlli per la guida in stato di ebbrezza, d'altra parte, crescono sensibilmente (dai circa 250mila del 2006 agli 1,4 milioni del 2008) ma rappresentano soltanto il 4% delle patenti attive. Le infrazioni accertate dalla polizia stradale nel 2009 per guida sotto l'effetto di alcol sono state in totale 26.912. A queste si aggiungono le 5.625 rilevate dalla Polizia Municipale. Ancora 16 province, tuttavia, risultano sprovviste della strumentazione necessaria ad effettuare le opportune verifiche.

### **Tolleranza zero: 93% di sì.**

#### **Tra gli “under 30” il picco del disaccordo: 13,5% “poco” o “per nulla” d'accordo**

Gli automobilisti sembrano approvare l'introduzione della “tolleranza zero” nel nuovo Codice della Strada: il grado di accordo supera il 93% (59,7% molto d'accordo e 34,1% abbastanza d'accordo).

Preoccupa, ma non stupisce, che siano i più giovani a presentare il maggior grado di disaccordo. Il 13,5% dei 18-29enni è, infatti, poco o per nulla d'accordo rispetto ad una media totale del 6,2%

I giovani - meno convinti della necessità di punire con severità la guida in stato di ebbrezza (47,1% rispetto ad una media del 51,7%) - appaiono più propensi della media a reprimere con maggiore severità la guida contromano (39,5%; la media è 36,0%) e il passaggio col rosso (43,0%; media = 41,0%).



### **Microcar: tra i minori regnano scorrettezza e imprudenza**

---

Vero e proprio status symbol, particolarmente ricercato dai ragazzi per “sentirsi grandi” e *farsi notare* (malgrado il prezzo particolarmente squilibrato), le microcar sono considerate più sicure delle due ruote (56,3%) e non più pericolose di un'auto tradizionale (55%), anche se per nulla adatte a responsabilizzare i minorenni (65,1%) o a prepararli alla guida (62%) e poco solide per proteggere gli occupanti (65,8%). Quando si trovano al volante i minori adottano comportamenti particolarmente pericolosi e assolutamente irrispettosi delle norme. Ci si entra “in 5, servendosi anche del bagagliaio”; si modificano, per toccare almeno i 70/80 Km/h; in un paio d'anni, si fanno già “2-3 incidenti, legati per lo più alla distrazione e/o al superamento dei limiti di velocità”; si risponde tranquillamente al cellulare anche senza auricolare o kit vivavoce e si ignora persino che indossare le cinture è obbligatorio.

### **Microcar: over 18 patentati “sconvolti” per assenza senza esami di pratica**

---

Gli over 18 patentati sono, invece, “sconvolti” dal fatto che i minorenni possano guidare una microcar senza dover sostenere un esame di pratica. Ritengono ingiusto – oltre che profondamente pericoloso - che un giovanissimo di appena 15-16 anni possa guidare una quattro ruote del tutto simile a quella che guidano loro, senza effettuare una prova di capacità su strada.

### **Due ruote: casco sì, ma più infrazioni che sulle microcar**

---

Poco prudenti anche i giovani dueruotisti (15-18 anni), che tendono a violare il Codice della Strada con più frequenza, perché “è più facile farlo di quanto non lo sia con la macchinetta”, che “è comunque una macchina e quindi è più grande! Nel traffico devi stare in coda, non puoi svicolare ...”. Le microcar sono comunque considerate più sicure di una moto, perché “quando cadi dal motorino è più facile farsi male ...”.

Sorpassi pericolosi, mancanza di arresto agli stop, niente precedenza, guida contromano, le infrazioni più segnalate. Piena diffusione, invece, per l'utilizzo del casco.

### **Ragazzi: inconsapevoli dei rischi e incapaci di darsi limiti, ma si considerano “prudenti”**

---

Ciò che colpisce nei ragazzi, indipendentemente, dal mezzo, è che non si rendono conto di cosa sia pericoloso al volante e non sanno darsi limiti rispetto a ciò che si può o non si può fare, ma se gli chiedi “che tipo di automobilista ti definiresti?”, rispondono “prudente”, “attento”. Poi, quando li fai riflettere sui loro comportamenti, tendono a rivedere le loro opinioni.

### **Sabato sera: uscire senza bere? Non esiste!**

---

Uscire *senza bere*, sembra ai ragazzi un'alternativa inesistente. “*Cosa si fa se non si beve quando si passa la serata in compagnia?*”: è questa la convinzione diffusa tra i giovani over 15. Unico detraente lo sport: chi la domenica mattina deve giocare la partita di calcio o di basket, ci tiene a mantenersi sobrio

Rispetto al problema della guida, permane la convinzione che “*Prima di ubriacarmi ce ne vuole! Perciò non ho problemi a guidare..!*” e poi “*se uno proprio sta a pezzi si cerca di riaccompagnarlo!*”.



### **Le leggi e campagne di comunicazione? Giuste, ma inefficaci**

Secondo i ragazzi gli interventi legislativi - anche se giusti - non sono efficaci: *“E’ giusto vietare di bere ai minorenni e ai neopatentati, ma quando entri in un bar l’alcol anche se sei minorenne te lo vendono lo stesso ... anche perché sono i giovani a comprare più alcol ... se non lo vendono a loro ... i bar andrebbero falliti! [...] I controlli per l’alcol, poi, sono, ancora troppo pochi ... perciò pensi che non ti controlleranno mai e bevi lo stesso anche se, poi, devi guidare !”*.

Poco efficaci anche le campagne di comunicazione perché fatte da “attori” da “personaggi famosi” che *“sono i primi ad attuare comportamenti scorretti perciò non sono per nulla credibili ... in più recitano un copione scritto da altri ... non sono veri ... né sinceri.”*

### **Trasgressioni al volante: tra i giovani i comportamenti più a rischio**

I giovani (18-34 anni) sono i più inclini a commettere infrazioni e fanno registrare percentuali più elevate della media nella quasi totalità delle violazioni. La frequenza delle infrazioni è, invece, più bassa tra gli over 55, per il ridotto utilizzo dell’auto e il crescere, con gli anni, del senso di responsabilità.

Divieto di sosta (27,8%), doppia fila e/o marciapiede (21,7%) sono le infrazioni commesse più frequentemente dagli automobilisti italiani. Il mancato uso delle “frecce”, coinvolge ben il 10% degli intervistati, mentre il 7,6% dei giovani tra i 18 e i 34 anni continua a circolare nelle zone ztl senza autorizzazione.

Per quanto riguarda, invece, le infrazioni ad elevato grado di pericolosità, primeggiano il superamento dei limiti di velocità (23,5%) ed il mancato uso delle cinture di sicurezza (18,4%). Percentuali già preoccupanti, che crescono ulteriormente nella fascia di età 18-34 (30,9%; 30,2%) e 35-44 anni (23,5%; 19,9%).

### **Under 35: preoccupante leggerezza al volante. 30% supera limiti; 23,5% non usa la cintura; 23,3% parla senza vivavoce; 4,1% guida in stato di ebbrezza**

Oltre il 30% supera i limiti di velocità, il 23,5% guida senza cintura, il 23,3% parla al cellulare senza vivavoce. Il 4,1%, (quattro volte la media pari a 1%), ammette di guidare in stato di ebbrezza.

### **Over 35: scarsa responsabilità. 30% supera i limiti; 20% niente cinture; 11% passa col rosso; 6% no precedenza**

Anche il comportamento al volante dei più adulti e, presumibilmente, più responsabili ultra 35enni suscita non poche perplessità. Oltre il 30% supera i limiti di velocità, il 20% non indossa le cinture di sicurezza, l’11% passa con il semaforo rosso, il 6% non rispetta la precedenza in prossimità degli incroci.

### **Virtuosi solo in bici: 79% dei ciclisti non commette mai infrazioni**

I comportamenti più virtuosi dei patentati si registrano alla guida della bicicletta. Il 79% dei ciclisti (34% del tot. intervistati) non commette “mai” infrazioni. Un atteggiamento profondamente virtuoso che trova triste ragion d’essere nel fatto che la bici non è ancora considerata un mezzo di trasporto valido per gli spostamenti urbani. Tra il 2000 ed oggi, pur essendo triplicata l’estensione delle piste ciclabili urbane (da 1.000 a 3.227 km) la percentuale di spostamenti urbani in bicicletta - sul totale degli spostamenti - è rimasta identica: era il 3,8% nel 2000, è il 3,8% oggi.



**Cellulare: prima fonte di distrazione per 87,8% automobilisti.**

**Seguono: audio/video (36,4%), cercare o sollevare qualcosa (27,1%), fumare (21,9%), pubblicità (16,6%).**

Quasi nove automobilisti su dieci (87,8%) riconoscono che il cellulare è il principale fattore di distrazione al volante, eppure - nel 12,8% dei casi (percentuale che raggiunge quota 23,3% tra i 18-34enni) - lo usano lo stesso senza viva-voce. Problema particolarmente grave, se si considera che la guida disattenta rappresenta il 15,7% del totale delle cause di incidente stradale. Secondo fattore di disattenzione, ma con notevole distacco (36,4%), è l'utilizzo di apparecchiature audio/video (36,4%). Seguono: cercare o sollevare qualcosa (27,1%) e fumare (21,9%). Fanalino di coda i cartelloni/manifesti pubblicitari (16,6%).

**Strade: cresce insoddisfazione cattiva manutenzione: manto stradale urbano (63%), attraversamenti pedonali (61%), illuminazione stradale (63,9%)**

Tra i principali problemi della sicurezza stradale cresce la percezione di una cattiva manutenzione delle strade (8,5% rispetto al 7,8% del 2009) e dell'inefficienza della segnaletica nei punti pericolosi (3,9 rispetto al 2,9 del 2009).

Il 63% dei patentati è non soddisfatto o solo "parzialmente" soddisfatto delle condizioni del manto stradale urbano; il 61,9% non ritiene soddisfacente lo stato degli attraversamenti pedonali; il 63,9% non giudica pienamente soddisfacente lo stato dell'illuminazione stradale.

Sui percorsi **extra-urbani** (autostrade escluse), il 57,2% è poco soddisfatto dello stato del manto stradale; il 60,6% lamenta la carente situazione degli attraversamenti pedonali; il 52,7% segnala la presenza di guard-rail non sufficientemente funzionali.

**Nuovo Codice della Strada: per il 52,2% non è più efficace.**

**Eccesso velocità: il 66,1% sì a più severità; il 40% dei giovani dice no.**

**Guida in stato di ebbrezza: il 77% chiede più severità, il 32,4% degli under 30 minore austerità.**

Per il 52,5% degli automobilisti le modifiche apportate al nuovo Codice della Strada non incrementano l'efficacia del Codice. Per il 47,5%, sì. Per il 66,1% (in particolare over 44 - 72,6% - e donne - 79,3%) il Codice è carente in tema di limiti di velocità. Perplesso, invece, i giovani che considerano i limiti troppo severi, in oltre il 40% dei casi. Maggiore austerità per la guida in stato di ebbrezza sarebbe accolta favorevolmente dal 77% degli automobilisti, soprattutto over 30 (76,3%) e over 45 (81,3%). I 18-29enni appaiono *fuori dal coro*: per il 32,4% di loro (il valore medio è 23%) il codice è fin troppo rigoroso e sarebbe opportuno rivederlo in un'ottica di minore austerità. Secondo il 54,2% dei patentati, infine, il Codice è ancora troppo poco attento agli *utenti deboli*.



## MERCATO AUTO

### **Mercato: crisi profonda.**

**Primi 11 mesi 2010: veicoli – 10,1%; auto -8,4%; motocicli – 23,6%**

Come evidenziato dall'ultimo Auto-Trend Aci, le prime iscrizioni di autovetture hanno fatto rilevare a novembre 2010 l'ottava flessione a due cifre, dopo quelle già osservate a partire da aprile, primo mese privo di incentivi alla rottamazione. Nello specifico sono state registrate 144.393 unità rispetto alle 186.840 del corrispondente mese del 2009, dando luogo ad una diminuzione del 22,7%. Anche per le prime iscrizioni di motocicli il trend continua a mantenersi negativo con una variazione mensile di -12,7%, essendo state presentate 15.047 formalità contro le 17.243 di novembre 2009.

Complessivamente, la dinamica delle prime iscrizioni di veicoli in genere ha mostrato una frenata del 19,6% (179.368 unità contro le 223.018 del 2009).

Nei primi undici mesi del 2010 le variazioni rispetto allo stesso periodo del 2009 sono state -8,4% per le autovetture, -23,6% per i motocicli e -10,1% per tutti i veicoli.

### **Auto: solo 3,9% pensa ad acquistare auto nuova nel 2011**

In tema di acquisto di auto nuove gli automobilisti appaiono profondamente indecisi. Se solo il 4,8% dichiara di averne acquistata una nel corso del 2010 è ancora inferiore la percentuale di chi pensa di farlo nel 2011: 3,9%.

Il popolo degli indecisi, raggiunge quota 79,7% se sommiamo chi "ancora non ci ha neanche pensato" (70%) a chi vorrebbe acquistarla, ma non sa quando farlo (9,7%).

### **Due ruote: 7,9% pensa a moto nuova nel 2011**

Un po' meno nero il panorama nel settore 2 ruote. I due ruotisti intenzionati all'acquisto di un nuovo veicolo nel 2011 rappresentano il 7,9% a cui si aggiunge l'1,7% di coloro che intendono comprarlo negli ultimi 4 mesi del 2010.

### **Rivitalizzare il mercato? Nuovi incentivi (47,5%); abolizione bollo (24,3%); 16%: calo prezzo benzina, sconti proporzionati al reddito, Rcauto rapportata ai punti patente. Le auto low-cost convincerebbero solo il 5,7% degli automobilisti; un prodotto completamente made in Italy, interessa solo il 3,8%**

Come rivitalizzare il mercato? Al primo posto (47,5%) si segnala la reintroduzione degli incentivi. Seguono l'abolizione del bollo (24,3%) e, con percentuali che oscillano intorno al 16%, un calo netto del costo del carburante, sconti relazionati al reddito dell'acquirente, e un'assicurazione agganciata ai punti patente (più basso il numero di infrazioni commesse, più basso il costo della polizza o del bollo).

Le auto low cost spingerebbero all'acquisto solo il 5,7% degli automobilisti, mentre un'auto completamente *made in Italy* motiverebbe appena il 3,8% dei patentati.

### **Cosa la convincerebbe a NON comprare un'auto? Nulla: 52,4%**

**Potenziamento TPL (25,1%); bonus rottamazione 3.000€ da usare su mezzi TPL (12,7%); incentivazione car-sharing (9,4%); potenziamento piste ciclabili (6,8%), bonus acquisto bici (6,3%), diffusione taxi collettivi (5,9%).**

La maggioranza degli italiani (52,4%) non rinuncerebbe per nessun motivo a comprare un'auto nuova. Chi si lascerebbe convincere, potrebbe farlo per: potenziamento della rete del trasporto pubblico (25,1%), bonus rottamazione di 3.000 euro, da usare sui mezzi di trasporto pubblico (12,7%); incentivazione del car-sharing (9,4%); potenziamento piste ciclabili (6,8%), bonus per acquisto bici (6,3%), diffusione del servizio taxi collettivi (5,9%).





### **L'auto che vorrei: straniera (54,7%); italiana (42,2%)**

---

Le auto straniere rimangono stabilmente le favorite tra gli automobilisti italiani che ne guidano abitualmente una nel 54,7% dei casi, mentre nel 42,2% si affidano ad un modello *made in Italy*. Il restante 3,1% ne possiede una per entrambe le provenienze.

### **Made in Italy: risparmio, "italianità" e look**

---

Le ragioni che determinano l'acquisto di un'auto italiana sono correlate al risparmio e all'*italianità* del prodotto. Prezzo competitivo (29%), buon rapporto costo/qualità (22%), condizioni di pagamento vantaggiose (15,6%), bassi costi di manutenzione (14,3%). Un buon 19,8% ha, invece, acquistato un'auto italiana perché ripone fiducia nella qualità dei nostri prodotti, il 7,1% per portare avanti l'orgoglio nazionale, il 16,8% perché le nostre auto hanno una linea gradevole.

### **Esterofilia: qualità/prezzo (41,1%); costo (31,1%); tutela ambiente (9,7%); standard sicurezza (9%)**

---

Le due principali ragioni di acquisto rimangono il buon rapporto qualità/prezzo (41,1%) e il costo competitivo (31,1%). Tuttavia, quando comprano un'auto straniera, gli automobilisti italiani tendono a dare maggiore importanza a elementi quali: standard di sicurezza (9,0%) e tutela dell'ambiente (9,7%), meno rilevanti nell'acquisto di un'auto italiana (rispettivamente 2,0% e 1,1%).

L'acquisto di una macchina estera appare, dunque, più "razionale" e meno intriso di emotività. E' come se si chiedesse *qualcosa in più*, in termini di solidità, bellezza e sicurezza, per "compensare" l'assenza dell'*italianità* del prodotto.

### **Benzina troppo cara: meglio diesel (20,2%) o GPL (13,2). Ancora "tiepidi" su metano (3%) e ibride (2,9%). L'auto elettrica lascia indifferenti.**

---

In un momento così difficile dal punto di vista socio-economico è complicato immaginare la propria auto ideale. Su un aspetto, tuttavia, gli automobilisti sembrano decisi: la benzina è troppo cara, meglio scegliere un diesel (20,2%) o un'auto alimentata a GPL (13,2%). Maggiore perplessità destano il metano (3%) o l'ibrida (2,9%). L'auto elettrica, invece, continua a lasciare "indifferenti".

### **Cosa potrebbe spingere verso l'elettrica? Prezzo (32,8%); ricarica rapida (27,3%)**

---

Un prezzo in linea con le auto tradizionali (32,8%) e un sistema rapido ed efficiente di ricarica delle batterie (27,3%): l'idea che si possa rimanere a piedi da un momento all'altro preoccupa non poco gli automobilisti. Seguono comfort di guida, design e prestazioni in linea con le auto tradizionali (21,7%) e la certezza che questa tipologia di auto sia realmente meno dannosa per l'ambiente (15,4%). Un cospicuo 14,4% sembrerebbe tentato ad acquistarla nel caso in cui il prezzo della benzina continuasse a salire ed il 15,4% se venissero effettuate politiche di incentivazione all'acquisto.



### **L'auto ideale? Pratica e maneggevole (donne); potente e di lusso (uomini)**

Per l'universo femminile l'auto non deve essere bella né iper-accessoriata, bensì rendere il quotidiano più semplice.

L'11% si *accontenterebbe* di un'auto usata rispetto al 9,4% dei maschi che opterebbe per un modello nuovo nel 40,3% dei casi (rispetto al 32,5% delle femmine).

Sempre in un'ottica di maneggevolezza, economicità e facilità di guida, le patentate preferiscono, in netta maggioranza (32,1% rispetto al 18,5% degli uomini), acquistare un'utilitaria mentre i *desiderata* dei maschi appaiono più variegati e rivolti anche ad autovetture più "prestigiose" e potenti: il 20,9% acquisterebbe una berlina medio-grande rispetto al 13,2% delle donne; il 5,2% una berlina di grandi dimensioni, preferita "solo" dall'1,5% delle donne. Sostanziale unità d'intenti (3,6% tra i maschi, 3,9% tra le donne) rispetto all'acquisto di una city-car. Più "maschile" il SUV, prossimo acquisto ideale per il 4,3% dei maschi e il 2,6% delle femmine.

### **Cala il costo delle 4 ruote: da 3.306 a 3.191€ l'anno (-3%)**

Il costo annuo di gestione (ammortamenti esclusi) si riduce di 3 punti percentuali rispetto al 2009, passando da 3.306 a 3.191€.

In leggera contrazione i **costi-carburante** (per la riduzione dei km percorsi e la crescita delle auto GPL), i **costi-"custodia e parcheggio ad ore"** (per risparmi "soggettivi" e politiche d'offerta di alcuni comuni), e i **costi-assicurativi**, frutto di una concorrenza più aggressiva (polizze online) o di scelte di risparmio da parte dei consumatori (franchigie, rinuncia ad incendio e furto, ecc.).

Crescono, invece, di oltre il 10% (per quanto marginale nel computo finale) il costo delle multe (più attenzione dal lato dei controlli o spinta alla trasgressione?) e le spese per la manutenzione straordinaria (probabilmente dovute all'invecchiamento del parco).

### **Over 65: 52% meno abili rispetto a 20 anni fa.**

Che impatto ha sulla mobilità l'invecchiamento della popolazione? Il primo e più appariscente risultato è il senso di una perdita percepita di abilità. Il 52% degli over 65 dichiara di percepirsi meno abile rispetto a 20 anni prima. Le criticità maggiori sono: capacità visiva peggiorata (70% intervistati), capacità motoria (60,3%) e infine capacità uditiva (56,5%).

Tutto ciò non si traduce in uno stato ansiogeno o di preoccupazione: un intervistato su due si definisce prudente, il 40% calmo, il 37% attento. E' però interessante sottolineare come il 10% dia di sé un'immagine preoccupata o insicura.

### **Over 65 al volante: meno abili, ma più prudenti**

L'analisi qualitativa condotta su un focus group di ultra sessantacinquenni rivela che, con l'entrata in età pensionistica, lo stile di vita si modifica, o perché si usa meno il mezzo privato e più quello pubblico o perché si sono ridotte le esigenze di mobilità. Sia certe distanze, che certe ore della giornata possono sconsigliare l'uso dell'auto, per la diversa percezione dei rischi e delle proprie abilità.

Con l'età mutano la percezione del pericolo e l'atteggiamento alla guida. Anche per questo gli over 65 concordano sull'esigenza di incrementare ed effettuare con cadenze periodiche serrate i controlli per verificare l'idoneità alla guida.