



Automobile Club d'Italia



# XX RAPPORTO ACI-CENSIS DOVE E' FINITA L'AUTO?

*Analisi di una crisi senza precedenti*

Roma, 18 dicembre 2012

<b>0. Guida alla lettura del rapporto</b>	<b>Pag.1</b>
<b><i>PARTE PRIMA</i></b>	<b>Pag.2</b>
<b>1. Dov'è finita l'auto?</b>	<b>Pag.3</b>
<b>2. Il mercato: in continuo affanno con poche aree e prodotti di resistenza</b>	<b>Pag.8</b>
<b>3. L'auto che vorrei</b>	<b>Pag.12</b>
<b>4. Mobilità di necessità, mobilità di leisure</b>	<b>Pag.15</b>
<b>5. Meno la usi più ti costa</b>	<b>Pag.18</b>
<b>6. Trasgressioni e sanzioni: più liceità per scelta o per denaro?</b>	<b>Pag.21</b>
<b>7. Cambia il modello di consumo dell'alcol sia tra i giovani che tra gli adulti</b>	<b>Pag.24</b>
<b>8. I fatti (tristi) e gli eventi che stanno cambiando le opinioni degli automobilisti</b>	<b>Pag.36</b>
<b>9. Generazioni a confronto: 20enni vs 40enni</b>	<b>Pag.50</b>
<b>10. Il popolo dei ciclisti: nuovi bisogni, nuove risposte</b>	<b>Pag.63</b>
<b>10.5 Approfondimento qualitativo – focus group con ciclisti heavy user</b>	<b>Pag.72</b>
<b><i>PARTE SECONDA</i></b>	
<b>Forze e debolezze delle province italiane: indicatori e classifiche della mobilità sostenibile</b>	<b>Pag.83</b>
<b><i>PARTE TERZA</i></b>	
<b>Auto e mobilità durante la crisi: i grandi numeri da tenere a mente</b>	<b>Pag.106</b>

## **0. GUIDA ALLA LETTURA DEL RAPPORTO**

Quest'anno il rapporto Aci - Censis celebra i suoi 20 anni di vita e si avvia ad una prossima revisione sulla quale si è iniziato congiuntamente a riflettere.

Per dare il senso di un futuro cambiamento questo rapporto si arricchisce di nuovi segmenti di analisi e di informazioni per i lettori.

Oltre alla classica struttura dei precedenti rapporti nella quale sono presentati i risultati dei sondaggi realizzati sui soci Aci e sugli automobilisti italiani e gli approfondimenti qualitativi (focus group) su specifiche tematiche congiunturali (quest'anno il mondo della bicicletta e la generazione a confronto) il rapporto contiene due nuove sezioni:

- “i dati ed i fatti” nella quale sono riassunti in alcune schede tematiche, i dati salienti del sistema della mobilità una sorta di “Bignami” di facile consultazione per il lettori (mercato, benzina, incidenti, TPL, etc.);
- la geografia – a scala provinciale – di quelli che sono i dati fondamentali del “circolante”, sulla base dei dati messi a disposizione dall'Area Professionale statistica dell'Automobil Club d'Italia (veicoli circolanti, età del parco, inquinamento, etc.). Oltre alla creazione di classifiche e carte tematiche si è successivamente sperimentata una tecnica di valutazione dei territori per evidenziarne vizi e virtù, una sorta di classifica della qualità della “mobilità privata”. Si tratta di un primo tentativo di lettura socio territoriale che potrà essere affinato nei prossimi mesi.

## **PARTE PRIMA**

### **CHE FINE HA FATTO L'AUTO?**

## 1. DOV'È FINITA L'AUTO?

Il grande Edoardo De Filippo coniò la frase “ha da passa' 'a nuttata” nella sua celebre “Napoli milionaria”, frase che è ormai entrata nel senso comune e nel lessico quotidiano. I critici teatrali intravedono, in quella frase, una luce di ottimismo: dopo il buio della notte, come sempre, ritornerà la luce, secondo il ciclo naturale delle cose.

Fuor di metafora, il mondo dell'auto (e con esso i consumatori) è *impantanato* in una congiuntura internazionale dai contorni assai cupi e da prospettive tutt'altro che rasserenanti, congiuntura che alimenta un clima collettivo di preoccupazione e quindi di attesa con effetti rilevanti sulle tendenze del mercato. Lo scorso anno il 7,2% degli intervistati aveva dichiarato la propria intenzione di acquistare una nuova auto nell'anno successivo cioè nel 2012. Quest'anno le quote di intervistati che si vede proiettato all'acquisto per il 2013 praticamente si dimezza (3,7%) allungando un'ombra negativa anche per i prossimi mesi.

Ricordiamo che in questi primi undici mesi del 2012 il numero di nuove vetture immatricolate è diminuito del 20% prolungando il trend negativo dell'intero 2011 (-10,8% sul 2010). In concreto ormai dal 2010 il numero di nuove immatricolazioni si attesta sotto la soglia dei 2,0 milioni di autovetture.

E' pur vero che dal 2007 al 2011 in Italia sono state vendute oltre 10 milioni di nuove macchine in un territorio già denso e forse saturo di mezzi privati (sempre nello stesso quinquennio sono stati immatricolati 2,2 milioni di veicoli a due ruote escluse le biciclette). Si tratta quindi di ragionare su due distinti piani: il tasso di penetrazione nel mercato nazionale dei mezzi privati è al livello tra i più alti del mondo. In Europa solo il Lussemburgo (popolazione 500.000 ab.) presenta un valore più elevato (650 autovetture per 1000 abitanti) contro i 606 dell'Italia, con la Germania a 517, la Francia a 502, la Gran Bretagna a 470 ed una media Europea di 417.

Se sommassimo anche i veicoli a due ruote non è difficile immaginare che il nostro paese vanti – in proporzione alla popolazione – il più alto tasso di motorizzazione privata nel mondo. Se riflettiamo inoltre che, su 100 famiglie, nel 9% dei casi il numero di “circolante familiare” supera il numero dei componenti con patente di guida e nel 47,9% il rapporto di 1 a 1 è plausibile una fisiologica riduzione del mercato del nuovo e di quello di sostituzione. Il circolante complessivo – se si esclude l’eccezionalità del dato del 2012 sulle rottamazioni – è costantemente crescente con evidenti impatti di tipo ambientale e di consumo di territorio.

Una seconda chiave di lettura è quella ovvia della crisi economica che avvolge il nostro ed altri paesi europei come confermato da un calo generalizzato delle vendite che riguarda l’intera Europa. Il senso di perdurante clima di attesa – ha da passa' 'a nuttata – influenza la propensione al consumo e forse propone nuove gerarchie nei bisogni e nei consumi.

Perché si inverta questo clima di pessimismo è necessario iniziare ad annusare dei sintomi di ripresa. Alla domanda su quale iniziativa possa rilanciare il mercato dell’auto il 50% degli intervistati ha risposto che non singole iniziative (incentivi, riduzione del prezzo della benzina, ecc.) ma solo un cambio di “sentiment” può produrre un’inversione di tendenza, un ritorno al mercato.

E’ inoltre da sottolineare come gli annunci di inasprimenti fiscali con l’avvio del redditometro, possono provocare effetti negativi su singoli segmenti di prodotto: su 100 intervistati 20% ritengono che anche chi potrà permetterselo rinuncerà all’acquisto di un’auto “alta di gamma” ed il 7% sarà orientato – se la possiede – a venderla.

Assodato che il quadro di riferimento economico è vissuto come fattore determinante, non di meno i costi di gestione crescenti determinano arbitraggi sugli stili di mobilità, a partire da un ridotto uso dell'auto. Si riduce il numero di km percorsi annualmente tra il 5% ed il 7%, ma cresce il costo complessivo di gestione del 4,5%, apparentemente una crescita accettabile ma significativa se calcolata sul costo per chilometro (da 0,32 a 0,36 €/km). I sintomi di nuovi arbitraggi di intermodalità – seppure difficili da misurare a scala nazionale – si evidenziano in alcuni studi locali condotti in aree metropolitane e nella crescita del trasporto ferroviario preminentemente sulla breve e media distanza.

Ma come in tutti i fenomeni esiste un rovescio della medaglia che offre spunti di riflessione anche di segno positivo sia sul piano dei “dati e dei fatti” sia sul piano dei comportamenti.

Sul piano dei “dati e dei fatti”:

- riprende a buon ritmo nel 2012 il numero delle rottamazioni (più 3% rispetto al 2011) che – anche a seguito della riduzione delle immatricolazioni – genera un effettivo fenomeno di “sostituzione”, invertendo un trend “accrescitivo” del circolante;
- si registra una riduzione della mobilità privata (il consumo di benzina e diesel si è ridotto mediamente del 10% nel periodo gennaio-ottobre 2012 confrontato con analogo periodo del 2011) con un evidente beneficio sulle congestione del traffico;
- si riducono gli incidenti stradali (-2,7% rispetto al 2011) e con essi il numero dei morti (-5,6), avvicinandoci, seppure in ritardo, al limite fissato dall'Unione Europea (- 50% di morti entro il 2010).

Sul piano dei comportamenti:

- si affacciano sul mercato della mobilità dei nuovi cluster di consumatori. Da un lato coloro i quali utilizzano con maggiore intensità la bicicletta (per il primo anno nel 2011 il numero di biciclette vendute ha superato il numero di nuove immatricolazioni anche se dentro il milione e settecentomila pezzi venduti, una quota non irrilevante è certamente assorbita da biciclette destinate all'infanzia e quindi a impatto zero sulla mobilità).
- dall'altro una quota di automobilisti che concentra l'uso del mezzo privato nel corso dei week-end (da 1,8 a 2,2 spostamenti medi), forse per riaffermare la libertà di muoversi in auto per le funzioni legate al tempo libero. Questo dato può apparire in contraddizione con le recenti misurazioni rilevate sul traffico autostradale (calo del -7% nel week-end) ma va ricordato che il numero di chilometri medi effettuato per spostamenti nei giorni festivi, pari a circa 20km, fa pensare ad un "tempo libero" di prossimità classico delle "gite fuori porta". Non secondario è poi il tema della competitività tra vettori sulle medie e lunghe distanze che, ragionevolmente, ha spostato flussi di traffico dal mezzo privato al trasporto ferroviario;
- l'impoverimento – reale o percepito che sia – ha una sua ricaduta positiva sul piano delle infrazioni. Il timore di essere sanzionati, e quindi di dover mettere mano al portafoglio, ha creato un circolo virtuoso dei comportamenti producendo una drastica riduzione delle infrazioni anche se il grado di immunità resta elevato almeno per le infrazioni a "minor rischio" (uso del cellulare, sosta in doppia fila, ecc.);

- il 60% degli intervistati – oltre che utilizzare le politiche scontistiche delle case petrolifere messe in atto durante l'estate – considera l'esperienza più che positiva in ragione di un reale effetto sui costi di esercizio, pur in presenza di un 11,5% degli automobilisti che considera l'operazione una pura azione pubblicitaria ma non sostanziale.

Se volessimo sintetizzare in minus e plus le tendenze che scaturiscono da “i dati e i fatti” non potremmo non sottolineare le divaricazioni esistenti tra un approccio puramente “di mercato” ed un approccio “del buon vivere”:

- da un lato abbiamo la caduta delle nuove immatricolazioni e dall'altro la crescita delle radiazioni e quindi una riduzione netta del circolante;
- da un lato una crescita dei costi di gestione e dall'altro il maggior ricorso al Trasporto Pubblico Locale in area urbana;
- da un lato un decremento degli spostamenti nei giorni feriali e dall'altro una crescita nei giorni festivi con evidente beneficio sui flussi di traffico;
- ed ancora da un lato i costi di gestione crescenti dall'altro una netta riduzione delle infrazioni per non aggravare la propria situazione economica (con effetti anch'essi benefici sull'incidentalità).

E' ancora tutto “nero” o possiamo più ragionevolmente pensare che anche da una crisi ne possa derivare un nuovo modo di muoversi, più freddo, razionale ed in qualche modo più “sapiente”?

Il dibattito è aperto.

## **2. IL MERCATO: IN CONTINUO AFFANNO CON POCHE AREE E PRODOTTI DI RESISTENZA**

I primi 11 mesi del 2012 registrano una caduta di quasi il 20% delle vendite di autovetture, di quasi il 19% dei motocicli e del 32% per i ciclomotori. Non dissimile è il dato di vendita delle auto usate pari al -10% rispetto al 2011.

E' certamente vero che i morsi di una crisi ormai perdurante, non fanno altro che lacerare sempre più profondamente i redditi e al tempo stesso alimentano un clima di profondo pessimismo dal quale è difficile uscire. L'attesa, la cautela, l'aspettativa di segnali positivi ingessa la propensione al consumo in un circolo vizioso che non trova elementi di sollievo.

Né alimentano speranza i risultati di questo rapporto, anche se indagando su altre dimensioni strutturali e psicologiche, propongono ulteriori elementi di riflessione.

Lo scorso anno il 7,6% degli intervistati dichiarava la propria propensione all'acquisto nell'anno successivo, cioè nel 2012. Quest'anno tale propensione praticamente si dimezza (3,7%) ed accompagna un'ulteriore elemento di negatività che è dato dal 52,6% degli intervistati che dichiara di non avere alcuna intenzione di acquistare un'auto nel medio periodo (3 anni) contro il 43,8% dello scorso anno.

L'analisi dei dati a scala territoriale (Tab. 2.1) riverbera una mappa dell'Italia che riproduce i diversi livelli di ricchezza del paese. Nel NordOvest e nel NordEst cresce rispetto alla media, la quota di coloro che hanno acquistato l'auto nel 2012 e coloro che hanno pianificato un nuovo acquisto nel 2013, così come si riduce – seppur di poco – la quota di coloro che dichiarano la non intenzione di acquisto per il prossimo triennio.

I dati relativi al Mezzogiorno evidenziano un flusso di acquisto più basso nel 2012, una propensione per il 2013 minore della media nazionale, una più elevata dichiarazione di “non acquisto” nel prossimo triennio.

La spirale “crisi” – “crisi dell’auto” – è stata alimentata certamente sia da fatti strutturali (perdita di ricchezza reale e temuta, tassi di disoccupazione crescenti) che da approcci di tipo psicologico.

<b>Tab. 2.1 – Ha già deciso se e quando effettuerà l’acquisto di un’automobile (val. %)</b>					
<b>Risposta</b>	<b>Ripartizione</b>				<b>Totale</b>
	<b>Nord Ovest</b>	<b>Nord Est</b>	<b>Centro</b>	<b>Sud e Isole</b>	
L’ho acquistata nel corso del 2012	9,8	8,4	6,6	5,9	7,5
Ho deciso di acquistarla entro la fine del 2012	0,7	0,7	0,3	0,9	0,7
Penso che l’acquirerò nel 2013	3,9	5,1	4,0	2,8	3,7
Si, ma non so quando	20,0	21,9	23,5	20,6	21,2
No, non intendo comprare un’auto nei prossimi tre anni	52,9	43,4	56,7	54,8	52,6
Non determino io l’acquisto	12,7	20,5	8,9	15,0	14,3
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Rapporto ACI - Censis Servizi 2012

Partiamo da questi ultimi. Su 100 intervistati il 44,7% ritiene che il mercato potrà ripartire solo quando si sarà esaurita la forza avvolgente della crisi. Se focalizziamo sulla classe di età 18-29 anni (Tab. 2.2) al secondo posto viene indicata la necessità della stabilità professionale (34,3% contro una media del 10,1). Ed ancora, davanti ad un’entrata imprevista di 30.000 € il 53% degli intervistati dichiara che convertirebbe “il miracolo” in risparmio, anziché consumare.

<b>Tab. 2.2 - Misura e/o interventi che potrebbero indurre all'acquisto di un'auto (possibili più risposte) (val. %)</b>					
<b>Misura</b>	<b>Età</b>				<b>Totale</b>
	<b>18-29 anni</b>	<b>30-44 anni</b>	<b>45-64 anni</b>	<b>64 e oltre</b>	
La reintroduzione degli incentivi alla rottamazione	33,5	39,4	36,6	29,9	36,2
L'abolizione della tassa di circolazione	10,7	14,9	13,9	10,9	13,3
Politiche di defiscalizzazione delle pratiche amministrative	2,5	6,5	7,8	6,9	6,3
Netto calo dell'attuale costo del carburante	28,5	26,4	32,0	26,4	28,8
Stipulare un'assicurazione agganciata ai punti patente	15,7	19,3	18,1	13,8	17,6
Il lancio sul mercato di un'auto made in Italy	3,7	4,4	4,0	8,6	4,7
Il lancio sul mercato di un'auto low cost	12,8	9,6	12,5	7,5	10,9
Introduzione di politiche scontistiche sull'acquisto	7,0	12,6	10,7	10,3	10,6
La fine del periodo di crisi economica	43,4	46,1	44,3	44,3	44,7
Il conseguimento di un contratto di lavoro stabile	34,3	8,6	3,4	-	10,1
Altro	1,7	2,7	3,4	9,8	3,7

Fonte: Rapporto ACI - Censis Servizi 2012

L'edonismo "giovane" risalta nella tabella (Tab. 2.3): il 55% viaggerebbe (contro una media del 38,3%), il 25,2% acquisterebbe una nuova autovettura (contro una media del 16%). L'attesa che passi la crisi e il risparmio anteposto al consumo, altro non sono che sintomi di una situazione psicologica di sospensione, di attesa che qualcosa – dall'esterno – faccia mutare l'attuale quadro di riferimento.

<b>Tab. 2.3 – Come utilizzerebbe 30.000 euro da spendere in beni e servizi (val. %)</b>					
<b>Risposta</b>	<b>Età</b>				<b>Totale</b>
	<b>18-29 anni</b>	<b>30-44 anni</b>	<b>45-64 anni</b>	<b>65 e oltre</b>	
Organizzerei una vacanza da sogno	55,0	42,4	34,2	19,2	38,3
Acquisterei una barca	5,0	4,6	4,1	2,3	4,2
Acquisterei una nuova autovettura	25,2	15,0	14,8	10,3	16,0
Acquisterei elettrodomestici ad alta tecnologia	0,8	4,4	6,1	7,5	4,8
Acquisterei un nuovo guardaroba	12,2	9,5	5,7	1,4	7,5
Organizzerei una festa con gli amici	8,0	5,3	4,8	6,1	5,7
Acquisterei un regalo per un mio caro	3,8	5,3	7,5	14,5	7,1
In questo periodo di crisi economica preferisco	42,0	50,3	55,9	68,7	53,5

Fonte: Rapporto ACI - Censis Servizi 2012

Se si riflette anche sul sound di queste ultime settimane, contrassegnato dall'attesa di ulteriori tagli, dal peggioramento dei dati sull'occupazione, dall'annuncio dell'applicazione di standard sulla coerenza tra redditi e consumi (redditest) è di tutta evidenza che la fiducia dei consumatori e, conseguentemente, la propensione al consumo tenda verso il basso, producendo un circolo vizioso con scenari certamente molto grigi. In particolare l'introduzione del redditest può produrre effetti perturbativi anche sul mercato dell'auto, essenzialmente su prodotti di gamma alta. E' questa la percezione che si ricava dalle affermazioni degli intervistati ad una specifica domanda sul rapporto "acquisto auto vs redditest" tab 2.4:

- il 20% dichiara che anche chi potrebbe permetterselo rinuncerà all'acquisto di un'auto di lusso ed un 7% prevede che i proprietari di auto di lusso saranno orientati a liberarsene;
- il 21,0% non prevede effetti negativi ma la ricerca di soluzioni di comodo (intestazione a società o altro);
- il 23,8% non pensa che l'introduzione del redditest possa influenzare la decisione di acquisto.

<b>Tab. 2.4 – Effetti che potrebbe produrre sul mercato dell'auto del redditometro (val. %)</b>	
Chi può permetterselo preferirà rinunciare ad auto di lusso	20,0
Chi ha un'auto di lusso cercherà di rivenderla	7,6
Si preferirà rinunciare all'acquisto di una nuova auto	11,4
Si troveranno rimedi/soluzioni di comodo	21,0
Non si rinuncia in nessun caso a comprare l'auto	23,8
Non so	16,2
Totale	100,0

Fonte: Rapporto ACI - Censis Servizi 2012

I dati del 2012 sembrano dare piena conferma a questa ipotesi. I segmenti a questa ipotesi. I segmenti di vetture "superiore" e vetture alte di gamma subiscono una caduta nelle vendite intorno al 35% contro una media del 20% (ed i dati di novembre sono ancora peggiori).

### 3. L'AUTO CHE VORREI

Quest'anno, volutamente, abbiamo modificato il tono delle domande sul possibile acquisto di una nuova auto. I quesiti posti facevano riferimento al desiderio e non alle reali possibilità o propensioni di acquisto. Questo rende non confrontabili i risultati con lo scorso anno ma ci aiuta a capire – in assenza di vincoli di natura economica – quali potrebbero essere i fattori di scelta in un futuro meno segnato dalla crisi.

Innanzitutto le preferenze si orienterebbero verso un'auto italiana (33%) rispetto al 27,8% che sceglierebbe una marca straniera... anche se la maggioranza (39,2%) non saprebbe al momento scegliere (Tab. 3.1).

Tab. 3.1 – La prossima vettura che desidererebbe acquistare (val. %)					
Tipologia	Età				Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	64 e oltre	
Italiana	29,3	31,9	31,0	45,1	33,0
Estera	27,0	31,9	27,8	18,9	27,8
Non so	43,7	36,2	41,2	36,0	39,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Rapporto AC I - Censis Servizi 2012

E' interessante notare che le opzioni di scelta mutano in relazione all'età. Sono gli over 65 coloro i quali sarebbero orientati verso un marchio italiano, mentre tra i 30 ed i 44 anni ci si divide a metà: 31,9 per le auto italiane e 31,9 per le auto straniere.

Se analizziamo i 5 primi fattori di scelta rispetto alla nazionalità della marca è interessante notare come i due driver di gran lunga più importanti nell'acquisto di un'auto italiana siano legati al concetto di italianità sia intesa come "manifattura" sia come uno "stringiamoci a coorte" (Tab. 3.2).

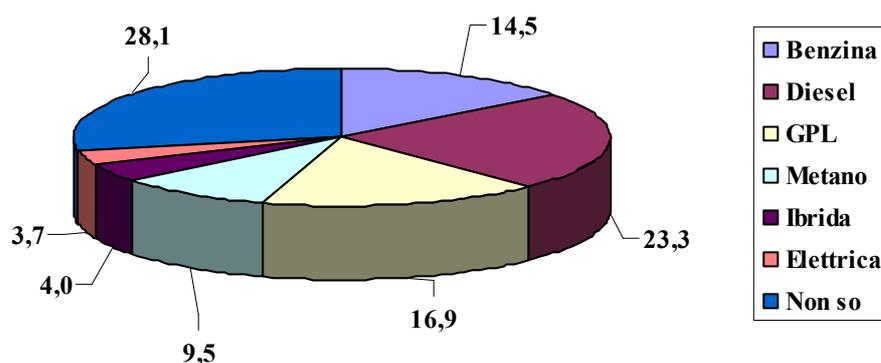
<b>Tab. 3.2 – Fattori di scelta (val.%)</b>			
<b>Italia</b>		<b>Eestero</b>	
Qualità del made in Italy	47,6	Qualità / prezzo	40,1
Desiderio di sostenere il proprio paese / orgoglio nazionale	27,3	Prezzo competitivo	29,0
Rapporto prezzo / qualità	18,9	Auto più innovativa	19,1
Linea / estetica	17,5	Linea / estetica	18,0
Assistenza alla vendita	16,8	Scarsa fiducia made in Italy	15,9

Fonte: Rapporto AC I - Censis Servizi 2012

A seguire sono indicati i fattori del buon rapporto prezzo/qualità, la linea estetica, la capillarità della rete di assistenza. Tra chi si orienta verso marchi stranieri nelle prime due posizioni si collocano motivazioni più di tipo economico, o per il miglior rapporto prezzo/qualità (40,1%) o perché il costo di acquisto è considerato molto più competitivo. E' interessante, ma se vogliamo preoccupante, sottolineare come alle case produttrici straniere sia riconosciuta una più elevata capacità di innovazione (19,1%) ed infine un mancato riconoscimento (!) del made in Italy.

In termini di motorizzazione le scelte sembrano essere orientate da una diffusa nuova sensibilità ambientale: su 100 intervistati oltre un terzo dichiara che acquisterebbe un'auto a GPL, metano, ibrida o elettrica. Si tratta di "preferenze ideali" che – come accade poi nella realtà – si scontrano con le difficoltà di approvvigionamento (reti distributive non uniformi nel territorio per GPL e metano) o tecnologiche (percorse ancora limitate per le auto elettriche) etc. (Graf. 3.1). Ciò detto è importante sottolineare che nel 2012 si è assistito ad un raddoppio delle vendite di auto a "trazione verde" (da 85.000 nel 2011 a 168.000 nel 2012) con una quota di mercato che sfiora il 13% del totale.

Graf. 3.1 - Tipologia alimentazione vettura desiderata (val.%)



Fonte: Rapporto ACI - Censis Servizi 2012

Rispetto al modello di macchina, sarà perché la crisi non ti consente di volare troppo alto, sarà per una neo-sobrietà o per il timore di verifiche fiscali, la scelta tende ad orientarsi verso prodotti di segmento medio/basso (city car e utilitarie) per il 34,9% degli intervistati.

Le auto di gamma superiore (Suv, SW, berline di grandi dimensioni) sono indicate dall'11,6% degli intervistati con una netta differenza di genere (maschi 18,0%, femmine 5,5) (Tab. n. 3.3).

Tab. 3.3 – Tipologia delle nuove autovetture (val.%)			
	Maschi	Femmine	Totale
City Car	3,3	6,9	5,1
Utilitaria di medie dimensioni	24,3	35,1	29,8
Berlina di dimensioni medio - grandi	24,0	10,2	17,0
Berlina grandi dimensioni	6,5	1,6	4,0
Station wagon	5,6	2,4	4,0
Suv/fuori strada/jeep	5,7	1,5	3,6
Auto low cost	0,3	1,2	0,7
Non so/non ho deciso	30,3	41,1	35,8
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Rapporto ACI - Censis Servizi 2012

#### 4. MOBILITÀ DI NECESSITÀ, MOBILITÀ DI LEISURE

Malgrado la crescita dei passeggeri e dei volumi di traffico del trasporto locale (vedi appendice) la mobilità individuale privata fa i conti con un'offerta pubblica – sia a scala comunale che a scala metropolitana – ancora incapace di dare risposte quantitativamente e qualitativamente soddisfacenti (stato dei mezzi, frequenza, saturazioni nelle ore di punta per il crescente numero dei pendolari, etc.).

La crisi ha certamente spostato volumi di traffico dal trasporto privato al trasporto pubblico ma certamente non ha ridotto “la congestione da traffico” che vivono la gran parte dei comuni capoluogo e delle aree metropolitane (a questo proposito è sufficiente ascoltare la mattina le informazioni sul traffico nelle radio locali delle grandi città).

In termini di utilizzo l'auto mediamente viene utilizzata per 4,4 giorni/settimana contro un valore di 4,6 del 2011 (Tab.4.1)

<b>Tab. 4.1 – Numero medio giorni d'uso dell'auto privata in una settimana inclusi i giorni festivi</b>			
	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
N.° di giorni inclusi i festivi	5,1	4,6	4,4

Fonte: Rapporto AC I- Censis Servizi 2012

Se spostiamo l'attenzione sugli spostamenti assistiamo all'evolversi di una tendenza divaricante(tab.4.2): da un lato tendono a ridursi gli spostamenti nei giorni feriali che passano da 3,2 del 2011 a 3,0 nel 2012 (erano 4,1 nel 2010) ed una crescita degli spostamenti nei gironi festivi che passano da 1,8 a 2,1 ritornando ai livelli di 2010.

<b>Tab. 4.2 – Numero medio spostamenti compiuti ogni giorno con l'autovettura</b>			
	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
N.° medio spostamenti in un giorno feriale	4,1	3,2	3,0
N.° medio spostamenti in un giorno festivo	2,1	1,8	2,1

*Fonte: Rapporto AC I - Censis Servizi 2012*

Questi dati suggeriscono una duplice riflessione, l'una di carattere strutturale l'altra di carattere sociologico.

La riflessione di carattere strutturale ci dice che la mobilità quotidiana, legata al "tempo di lavoro", segue gli andamenti generali della crisi e dei costi crescenti del carburante, incentivando forme di mobilità alternativa (trasporto pubblico, condivisione dell'auto, etc.).

Nell'incremento degli spostamenti nei giorni festivi si rilegge forse la dimensione di desiderio di libertà di movimento e di autonomia, una sorta di parentesi nella quale sia possibile riaffermare il piacere della guida, scevro da orari prescrittivi, da congestione del traffico, dell'ansia del parcheggio, etc. Una indiretta conferma di quanto descritto deriva dall'analisi della tabella 4.3 nella quale gli spostamenti e la media dei chilometri percorsi viene riletta sulla base della classe i ampiezza dei comuni nei quali si risiede.

I residenti nei comuni fino a 100.000 abitanti sostengono – nei giorni feriali – un numero di spostamenti ben superiore a quello sostenuti nei comuni grandi e medio grandi, trovando questi ultimi alternative alla mobilità privata più valide e più organizzate (trasporto pubblico, metropolitane dove esistente, etc.).

Se osserviamo la media dei chilometri percorsi si capovolgono le situazioni. I residenti nei piccoli comuni – prevalentemente per motivi di studio o di lavoro – sono costretti a percorrere oltre 30 km al giorno, nelle grandi aree metropolitane solo 23 km al giorno, valore minimo e ben al di sotto della media. Nei giorni festivi sono i residenti nelle grandi città coloro che percorrono più km (27,8 contro 20,8) a dimostrazione di un utilizzo della propria vettura funzionale al consumo delle attività del tempo libero.

<b>Tab. 4.3 – Chilometri percorsi in media al giorno</b>						
	<b>Fino a 10 mila</b>	<b>10-30 mila</b>	<b>30-100 mila</b>	<b>100-250 mila</b>	<b>Oltre 250 mila</b>	<b>Totale</b>
<b>Km nei giorni feriali</b>	31,0	30,6	24,2	25,1	23,2	28,3
<b>Km nei giorni festivi</b>	19,8	19,4	18,6	16,9	27,8	20,8
<b>Spostamenti nei giorni feriali</b>	3,8	3,1	3,3	2,5	2,7	3,0
<b>Spostamenti nei giorni festivi</b>	2,5	2,0	2,3	1,5	2,3	2,1

Fonte: Rapporto AC I - Censis Servizi 2012

## 5. MENO LA USI PIÙ TI COSTA....

Potrebbe apparire un paradosso ma il costo di gestione ordinaria della propria auto si incrementa anche se usata con maggiore parsimonia. In concreto ad una riduzione dei km annui percorsi, oscillante tra il 5% ed il 7%, corrisponde un incremento medio dei costi annui del +3,8%. Lo scorso anno in media l'auto costava – tra costi fissi (assicurazione e bolli) e costi variabili (carburante, autostrada, multe, etc.) 3278,00€, quest'anno il costo è di 3425,00€ con un incremento del +4,4%. L'analisi della struttura dei costi evidenzia che il maggior incremento di 147€ annui è assorbito per il 72,8% dal costo del carburante che incide globalmente per il 47,8% sul costo finale.

	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>Variazione 2012/2011</b>
<b>Carburante</b>	1.530,0	1.637,0	+7,0
<b>Parcheggio (garage+parcheggio a ore)</b>	218,0	224,0	+2,7
<b>Autostrade</b>	188,0	176,0	-6,4
<b>Multe</b>	118,0	110,0	-6,8
<b>Bollo</b>	193,0	204,0	+5,7
<b>Assicurazione</b>	715,0	738,0	+3,2
<b>Manutenzione ordinaria</b>	140,0	138,0	-1,4
<b>Manutenzione straordinaria</b>	128,0	142,0	+10,5
<b>Danni non rimborsabili e altro</b>	48,0	56,0	+16,7
<b>Totale</b>	<b>3.278,0</b>	<b>3.425,0</b>	<b>+4,5</b>

Fonte: Rapporto ACI - Censis Servizi 2012

E' noto che il prezzo medio della benzina è aumentato nei primi 10 mesi dell'anno del 16% che va ad aggiungersi ad un'ulteriore crescita media dell'11% tra il 2011 ed il 2010. Nell'arco degli ultimi due anni per fare un pieno di benzina occorre il 25% in più di euro.

E' quindi ovvio che anche in presenza di una riduzione dei km percorsi, il costo unitario per km cresce dell'11,3% passando da 0,32€/km a 0,36€/km (al netto di ammortamenti e interessi). Come sempre, al secondo posto la voce più rilevante è quella dell'assicurazione con un valore di 738€ con una crescita del 3,2% rispetto allo scorso anno.

Tendono a ridursi i costi per i pedaggi autostradali (-6,4%) e per le multe (-6,8%), in sostanziale equilibrio la manutenzione ordinaria ed i costi di ricovero e parcheggio, in crescita la manutenzione straordinaria (possibile indicatore di una tendenza a stressare il veicolo) e i danni non rimborsabili.... forse frutto del crescente fenomeno di autovetture circolanti prive di copertura assicurativa (secondo alcune stime di parla di 4,0 milioni di veicoli prevalentemente circolanti nel Mezzogiorno).

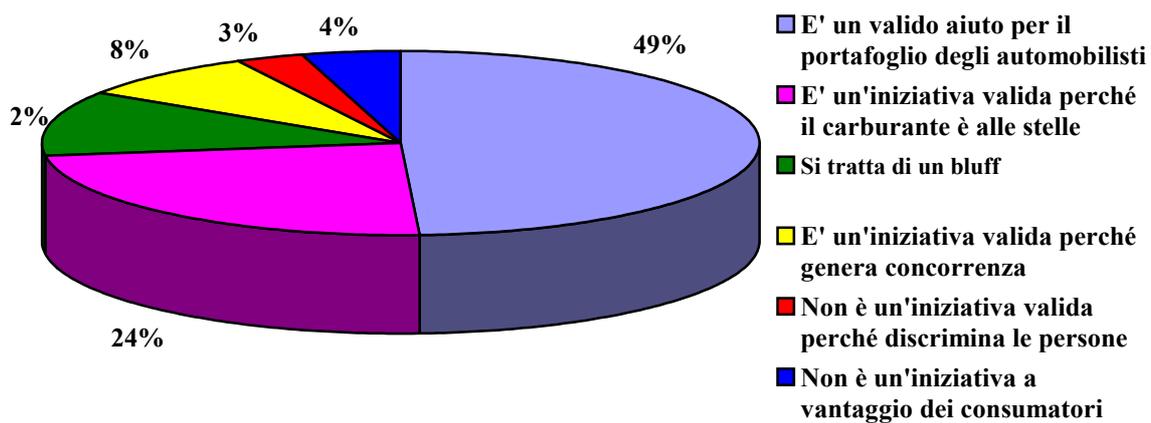
Il tentativo di “difendersi” dall’aumento della benzina – costo considerato come sempre il più “insopportabile” – ha indotto oltre il 60% degli italiani a utilizzare – nel corso del periodo estivo – le politiche scontistiche avviate dalle compagnie petrolifere. Un’adesione molto elevata che vede i più giovani partecipare massicciamente (il 73,4 contro una media del 63,6%), anche perché attuata tramite self-service. Sull’iniziativa il giudizio degli intervistati è sostanzialmente positivo: il 72,8% la considera un aiuto reale per il proprio portafoglio anche in ragione di un escalation del prezzo che proprio durante il periodo estivo ha toccato livelli di guardia.

L’8% degli intervistati ritiene che l’iniziativa abbia un suo rilevante significato dentro una logica di aumento della concorrenza. C’è comunque un’area di circa il 10% di intervistati che ritiene l’iniziativa un puro bluff (sali e scendi a cavallo dei week-end).

<b>Tab 5.2 – Ha usufruito dell’iniziativa promozionale sulla benzina (val%)</b>					
	<b>18-29 anni</b>	<b>30-44 anni</b>	<b>45-64 anni</b>	<b>65 e oltre</b>	<b>Totale</b>
<b>Si</b>	73,4	67,6	62,3	46,4	63,6
<b>No</b>	18,6	27,4	29,8	40,1	28,6
<b>Non ero a conoscenza dell’iniziativa</b>	8,0	5,0	7,9	13,5	7,8
<b>Totale</b>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Rapporto ACI - Censis Servizi 2012

**Graf. 5.1 – Cosa pensa dell'iniziativa promozionale sulla benzina? (val.%)**



Fonte: Rapporto ACI - Censis Servizi 2012

## **6. TRASGRESSIONI E SANZIONI: PIÙ LICEITÀ PER SCELTA O PER DENARO?**

La crisi ci fa diventare migliori o ci ricorda che è meglio risparmiare sulle multe? E cosa c'è di meglio per riuscirci? Semplice: occorre essere meno trasgressivi. E' difficile pensare che in un solo anno gli automobilisti o i due ruotisti abbiano improvvisamente modificato il loro stile di guida sulla base di un impulso improvviso alla liceità ed alla sicurezza. E' forse più realistico – anche se cinico – ritenere che i morsi della crisi abbiano impattato sui comportamenti di guida suggerendo una maggiore attenzione per non essere sanzionati.

Per il primo anno l'autodenuncia delle infrazioni commesse segna una brusca e salutare inversione di tendenza. Non si tratta ovviamente di un azzeramento dei comportamenti trasgressivi ma di riduzioni assai significative sia per le trasgressioni light che per quelle ad alta pericolosità. Sia le infrazioni appartenenti alla famiglia A (stress urbano e fattori di distrazione) che quelle appartenenti alla famiglia B (alta pericolosità) sono in riduzione a volte molto accentuata:

### **Famiglia A**

- si riduce di 7 punti il numero di coloro che dichiarano di aver parcheggiato in divieto di sosta e di 2 punti coloro i quali dichiarano di aver parcheggiato in doppia fila;
- una riduzione meno accentuata (-1%) l'accesso alle aree ZTL e una sostanziale stabilità per l'occupazione delle corsie "riservate ai mezzi pubblici".

### **Famiglia B**

- netta riduzione (7 punti pari a quasi il 20% degli automobilisti) per il superamento dei limiti di velocità, 3 punti per il passaggio con il rosso, quasi 3 punti per il mancato uso delle cinture di sicurezza;
- flessioni più lievi per il sorpasso a destra, per il non aver dato la precedenza, per l'inversione a U;

- resta molto elevato – e risulta passare al primo posto rispetto allo scorso anno – l’uso del cellulare senza vivavoce o auricolare (36,8% degli intervistati).

E’ forse inutile – perché stantio – evidenziare che il comportamento trasgressivo è molto più frequente nella classe 18-34 anni come si evince dalla Tab. 6.1 sia per le trasgressioni di famiglia A che per quelle di famiglia B. E’ comunque importante sottolineare che – rispetto allo scorso – anche il comportamento nelle fasce più giovani è in fase di miglioramento (ad esempio il 35,4% dei giovani si autodenuncia per il superamento dei limiti di velocità contro il 42% dello scorso anno).

Sul piano delle sanzioni la linea di tendenza appare meno lineare. Rispetto alle trasgressioni in elenco (Tab. 6.2) crescono i sanzionati per il divieto di sosta, per il parcheggio in doppia fila, per l’uso del cellulare alla guida, per il superamento dei limiti di velocità e si riduce la quota di persone multata per il passaggio con il rosso, per il sorpasso a destra, per il parcheggio in doppia fila

<b>Tab. 6.1 – Intervistati che hanno dichiarato di aver commesso infrazioni (val.%)</b>			
<b>Famiglia A</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>Classe di età 18-34 anni</b>
Divieto di sosta	36,6	29,9	28,8
Sosta in doppia fila	22,3	20,3	22,4
Mancato uso delle frecce	8,7	8,0	9,0
Accesso a ZTL	7,8	6,9	8,3
Uso delle corsie preferenziali	6,9	6,7	7,6
<b>Famiglia B</b>			
Inversione a U	2,6	2,0	3,2
Sorpasso a destra	8,0	7,7	9,1
Passaggio con il rosso	13,0	10,0	13,1
Guida contromano	0,4	0,2	0,3
Mancato uso delle cinture di sicurezza	13,5	11,8	14,5
Transito nella corsia di emergenza	2,3	1,9	1,9
Superamento dei limiti di velocità	38,3	31,6	35,4
Precedenza	13,2	12,9	13,8
Guida in stato di ebbrezza	1,0	0,7	0,9
Cellulare – uso del cellulare senza vivavoce	37,9	36,8	39,4
Mancato rispetto delle strisce pedonali	3,9	3,0	3,3
Mancato montaggio del seggiolino	3,3	1,9	1,9

Fonte: Rapporto ACI - Censis Servizi 2012

<b>Tab. 6.2 – Intervistati che hanno dichiarato di essere stati sanzionati (val.%)</b>		
<b>Sanzioni</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Passaggio con il rosso	52,1	47,5
Divieto di sosta	44,8	46,0
Sorpasso a destra	31,9	29,8
Superamento limiti di velocità	57,6	55,5
Mancato uso cinture di sicurezza	32,3	30,3
Parcheggio in doppia fila	28,4	32,4
Uso del cellulare senza vivavoce	15,4	15,8
Inversione a U	11,5	10,3
Mancato rispetto dei limiti di velocità	26,3	27,4

Fonte: Rapporto ACI - Censis Servizi 2012

## **7. CAMBIA IL MODELLO DI CONSUMO DELL'ALCOL SIA TRA I GIOVANI CHE TRA GLI ADULTI.**

Nel 2011 il 65% della popolazione di 11 anni e più (pari a 35 milioni e 93 mila persone) ha dichiarato di aver consumato almeno una bevanda alcolica nell'anno.

Molto elevate sono le differenze di genere: il 78,8% degli uomini dagli 11 anni in poi consuma alcol, in particolare vino, birra e altri alcolici come aperitivi, amari e superalcolici, mentre le donne consumatrici sono il 52,1%.

Il consumo di alcol riguarda soprattutto gli adulti.

In particolare, nel 2011, nella popolazione tra i 25 e i 74 anni quasi tre persone su quattro dichiarano di aver consumato alcol: tra gli uomini la quota è superiore all'80%, mentre per le donne non supera il 62% .

Continuano a modificarsi i modelli di consumo.

Mentre la "classica" abitudine italiana del bicchiere di vino ai pasti cala dal 34,8% del 2001 al 26,7% del 2011, cresce sia la quota di chi beve alcolici fuori dai pasti (nel 2011 27,7%, rispetto al 24,9% registrato del 2001), sia di chi consuma occasionalmente bevande alcoliche soprattutto tra la popolazione adulta di 45-64 anni e tra gli anziani di 65 anni e più.

Tra i 18-24enni (21,8% dei maschi e 7,9% delle femmine) da rilevare, invece, l' elevato peso del *binge drinking*<sup>1</sup>, divenuto ormai un'abitudine consolidata in questa fascia d'età<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Assunzione di 4 -5 drinks o più, bevuti in un'unica occasione e/o entro 2-4 ore di intervallo.

<sup>2</sup> Fonte istat L'USO E L'ABUSO DI ALCOL IN ITALIA,2011

## 7.1 Alcol e guida: oltre il 9% dei 18-29enni si mette al volante dopo aver bevuto

Il 13,8% degli automobilisti sceglie di **non limitare** il consumo di alcol nelle occasioni in cui sa di dover guidare.

Tra questi il 4,4% (6,9% tra i 18-29enni) cede il volante a qualcuno che non ha bevuto o chiama un taxi, mentre il 9,4% adotta comportamenti potenzialmente rischiosi.

Nello specifico (tab.7.1.1):

- il 7% quota che sale al 9,7% tra i 18-29enni - *beve fino al punto in cui sa di poter reggere l'alcol*
- l'1,2% (1,7% tra i 30-44enni e 1,5% tra i 18-29enni) lascia guidare qualcuno in grado di sostenere gli *effetti collaterali dell'alcol* meglio di lui. (Scelta, evidenziamo, tutt'altro che rassicurante...)
- il residuale 1,2% (1,9% tra i 30-44enni) afferma di non limitare il consumo perché *guidare dopo aver bevuto per lui non è un problema*.

A fronte di un 52% di patentati che si dichiara astemio/non abituale bevitore e di un 34,2% che quando sa di dover guidare sceglie responsabilmente di non bere permane una quota non indifferente di automobilisti (13,8%) che mette in atto comportamenti a dir poco rischiosi.

<b>Tab.7.1.1 – Comportamento alla guida rispetto al consumo di alcolici (val. %) secondo l'età</b>					
<u>Risposta</u>	classi d'età				
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	Totale
Abitualmente non bevo alcolici/sono astemio/a	42.5	49.4	56.2	59.7	52.0
Se so di dover guidare, <b>non bevo alcolici</b>	38.2	35.6	32.4	30.6	34.2
Bevo fino al punto in cui so di poter <b>“reggere”</b> l'alcol	9.7	6.0	6.7	6.9	7.0
<b>Non limito il consumo di alcolici</b> , ma se non sono in grado di mettermi al volante <b>lascio guidare qualcuno che non ha bevuto</b> o chiamo un taxi	6.9	5.4	3.5	0.9	4.4
<b>Non limito il consumo:</b> per me guidare dopo aver bevuto non è un problema.	1.2	1.7	0.5	1.4	1.2
<b>Non limito il consumo di alcolici</b> , ma se non sono in grado di mettermi al volante e sono in compagnia <b>lascio guidare qualcuno che “regge” l'alcol meglio di me</b>	1.5	1.9	0.7	0.5	1.2
Totale	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2012

Ma gli automobilisti sono consapevoli dei rischi che corrono quando si mettono al volante dopo aver bevuto? Conoscono l'attuale normativa in tema di guida in stato di ebbrezza?

Partendo dall'*ABC* ossia dalla conoscenza del limite legale di tasso alcolemico consentito per potersi mettere al volante (tab. 7.1.2). il 42,8% del campione ha indicato l'alternativa corretta (0,5gr), il 17,3% ha risposto in modo erroneo (0,8gr e 1,5gr), il 30,9% ha dichiarato di non esserne a conoscenza o di non essersene interessato.

La pur banale equazione *non bevo alcolici – non mi occorre essere informato sull’ argomento* è in questo caso, profondamente realistica e rivelatrice di un dato significativo: il tasso di conoscenza dei limiti legali e, più in generale, degli effetti prodotti sull’organismo dall’alcol, cresce in maniera inversamente proporzionale al crescere dell’età e, viene spontaneo ritenere, ai livelli di consumo.

Ne consegue che: **i più assidui consumatori di bevande alcoliche** ( si dichiara astemio il 42,5% rispetto al 49,4% dei 30-44enni e ad oltre il 55% degli over 45enni) ossia i giovani tra 18 e i 29 anni **sono anche i più informati** sull’attuale normativa in tema di guida in stato di ebbrezza (il 54,4% ha indicato il limite di legge corretto rispetto al 23% degli over 65 ed ad una media totale del 42,8%) ed, in generale **i più sensibili ed attenti alla tematica** (la quota dei “non so/non me ne sono interessato” pari al 26,6% è nettamente inferiore alla media - 39,9% - solo in questa fascia d’età ).

<b>Tab.7.1.2 – Saprebbe indicare qual è il tasso alcolemico consentito per legge a chi si mette alla guida di un qualsiasi mezzo motorizzato? (val.%) secondo le fasce d’età</b>					
	classi d’età				
<u>Risposta</u>	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	Totale
0,5 grammi di alcol per litro di sangue e 0 gr - ALCOL ZERO - per i neopatentati (under 21 e con patente da meno di 3 anni) e i conducenti professionali (categoria C, D, E)	54,4	45,3	42,7	23,0	42,8
Non ne sono a conoscenza/ non me ne sono interessato/a	26,6	34,4	41,0	65,7	39,9
0,8 grammi di alcol per litro di sangue e 0,5 gr per i neopatentati (under 21 e con patente da meno di 3 anni) e i conducenti professionali (categoria C, D, E)	15,6	17,8	13,8	8,1	14,6
1,5 grammi di alcol per litro di sangue e 0,8 gr per i neopatentati (under 21 e con patente da meno di 3 anni) e i conducenti professionali (categoria C, D, E)	3,4	2,5	2,5	3,2	2,7
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2012

Questo fenomeno oltre che al maggiore consumo può essere collegato:

- sia alla frequente esposizione dei giovani a campagne di comunicazione e sensibilizzazione sui rischi dell'alcol di cui sono spesso protagonisti in quanto frequentatori di locali notturni e discoteche<sup>3</sup>;
- sia alla ragionevole *preoccupazione* di essere *colti in flagrante* dalle Forze dell'Ordine. Preoccupazione che sembra, per ora, produrre effetti positivi non tanto sul senso di responsabilità quanto sul bisogno di evitare di essere perseguibili/multati.

Polizia Stradale e Arma dei Carabinieri da parte loro hanno effettivamente potenziato i controlli contro la guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, in misura ancora maggiore tra gli under 21.

Nel 2011 i conducenti controllati con etilometri e precursori sono stati 1.802.280 - il 9,7% in più rispetto al 2010 - con 39.295 conducenti sanzionati per guida sotto l'effetto di alcool e 3.617 per guida sotto l'effetto di droga.

3.659 sono stati i veicoli confiscati per guida in stato di ebbrezza alcolica a conducenti con un tasso superiore a 1,5g/l e 449 per guida sotto l'effetto di droga.

Solo la Polizia Stradale ha contestato 1.693 infrazioni proprio a minori di 21 anni, neopatentati e conducenti professionali (rispetto ai quali è prevista la tolleranza zero per l'alcool) per guida con tasso alcolemico fino a 0,5 g/l (Fonte: Ministero dell'Interno, 2011).

---

<sup>3</sup> Tra chi frequenta assiduamente (più di 12 volte nell'anno) le discoteche, la quota di quanti dichiarano un comportamento di consumo a rischio è nettamente più alta. Tra i maschi sono il 35,9% (rispetto al 22,6% di chi non va in discoteca), mentre tra le donne tali quote sono, rispettivamente, il 17,2% e il 6%. Il fenomeno riguarda soprattutto i giovani e gli adulti fino a 44 anni.

Anche i nostri intervistati confermano il dato dell' incremento dei controlli (il 13% dichiara di essere stato sottoposto all'alcol test rispetto all'11,5% del 2009) soprattutto nella fascia d'età 18 – 29 anni (tab.7.1.3)..

Tra questi negli ultimi 6 mesi il 4,2% afferma di essere stato sottoposto più di una volta all'alcol test rispetto al 3% del 2009.

<b>Tab.7.1.3 – Percentuale di patentati che dichiara di essere stato sottoposto ad alcol test negli ultimi 6 mesi (val.%) secondo la fascia d'età – Anni 2009* e 2012</b>								
	classi d'età							
	18 -29 anni		30 - 44 anni		45 - 69 anni		<i>Media Totale</i>	
	*2009	2012	*2009	2012	*2009	2012	*2009	2012
No, mai	82,0	81,6	86,2	84,1	92,8	90,8	<b>88,5</b>	<b>87,0</b>
Si, solo una volta	15,0	14,2	11,1	13,2	5,5	6,6	<b>9,2</b>	<b>10,1</b>
Si, più di una volta	<b>3,0</b>	<b>4,2</b>	2,7	2,7	1,7	2,6	<b>2,3</b>	<b>2,9</b>
<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, 2012

## 7.2 Tra i 18-29enni gli automobilisti più *preparati* sui livelli di tasso alcolemico nel sangue in base alle diverse circostanze di consumo

Quest'anno trascorso ormai un discreto periodo dall'introduzione delle tabelle per il calcolo del tasso alcolemico (era il 2008) - allegato 2 - abbiamo deciso di somministrare un breve test agli automobilisti per valutarne l'efficacia nel tempo.

Nello specifico, seguendo le indicazioni fornite dal Ministero della Salute, abbiamo testato il livello di conoscenza degli effetti prodotti dall'alcol nell'organismo in relazione alle medesime circostanze di consumo (sesso, condizione dello stomaco, peso corporeo)<sup>4</sup> evidenziate nelle tabelle ministeriali ed esposte obbligatoriamente in tutti i pubblici esercizi dove sono venduti alcolici

I risultati del test evidenziano un quadro con numerose ombre:

- L'area dei "non so rispondere" in tutti i quesiti proposti è mediamente superiore al 35% e la percentuale di risposte esatte – basando il **criterio di esattezza** esclusivamente sulle **indicazioni fornite nelle tabelle ministeriali** - non raggiunge mai neanche il 40%. La maggior parte degli automobilisti preferisce, dunque, non schierarsi all'interno di una piuttosto che di un'altra scelta, forse perché la vita di tutti i giorni è (*cattiva*) *maestra* di indicazioni/insegnamenti contrastanti: Frasi del tipo "Ad un mio amico basta solo un bicchierino...un altro sembra non *cedere* mai...." si ascoltano spesso nei dialoghi tra amici/parenti.

---

4 Nella tabella (allegato 1) viene assunto come dato di base il tasso alcolemico derivante dalla assunzione di una unità standard di bevanda alcolica che fa riferimento ai bicchieri, lattine o bottiglie più comunemente serviti nei locali interessati dalla legge 160/20074.

Per consentire una stima adeguata si fa riferimento, oltre che al peso corporeo, secondo le indicazioni della legge 160/2007, anche al sesso e alla condizione dello stomaco (pieno o digiuno), secondo le indicazioni degli esperti di una Commissione ministeriale nominata ad hoc.

Allegato n. 2

TABELLA PER LA STIMA DELLE QUANTITÀ DI BEVANDE ALCOLICHE CHE DETERMINANO IL SUPERAMENTO DEL TASSO ALCOLEMICO LEGALE PER LA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA, PARI A 0,5 GRAMMI PER LITRO

(Art.6 del decreto legge 3 agosto 2007 n. 117 convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1 della legge 2 ottobre 2007 n. 160)

La Tabella contiene i LIVELLI TEORICI DI ALCOLEMIA RAGGIUNGIBILI DOPO L'ASSUNZIONE DI UNA UNITÀ ALCOLICA

UNITÀ ALCOLICA DI RIFERIMENTO (in cc) (Bicchieri, lattina o bottiglia serviti usualmente nei locali)			
Birra	330 cc	Superalcolici	40 cc
Vino	125 cc	Champagne/spumante	100 cc
Vini liquorosi-aperitivi	80 cc	Ready to drink	150 cc
Digestivi	40 cc	MIX	sommare i componenti

I valori di ALCOLEMIA, calcolati in base al sesso, al peso corporeo e all'essere a stomaco vuoto o pieno, sono solo indicativi e si riferiscono ad una assunzione entro i 60-100 minuti precedenti

Se si assumono più unità alcoliche, per conoscere il valore di alcolemia raggiunto è necessario sommare i valori indicati per ciascuna unità alcolica consumata \*\*

**DONNE**

STOMACO VUOTO								STOMACO PIENO							
BEVANDA	Livelli teorici di alcolemia (g/100 ml)	Peso corporeo (Kg)						BEVANDA	Livelli teorici di alcolemia (g/100 ml)	Peso corporeo (Kg)					
		45	55	60	65	75	80			45	55	60	65	75	80
		Livelli teorici di alcolemia								Livelli teorici di alcolemia					
birra analcolica	0,5	0,06	0,05	0,04	0,04	0,03	0,03	birra analcolica	0,5	0,03	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02
birra leggera	3,5	0,39	0,32	0,29	0,27	0,24	0,22	birra leggera	3,5	0,23	0,19	0,17	0,16	0,14	0,13
birra normale	5	0,56	0,46	0,42	0,39	0,34	0,32	birra normale	5	0,32	0,26	0,24	0,22	0,19	0,18
birra speciale	8	0,90	0,73	0,67	0,62	0,54	0,50	birra speciale	8	0,52	0,42	0,39	0,36	0,31	0,29
birra doppio malto	10	1,12	0,92	0,84	0,78	0,67	0,63	birra doppio malto	10	0,65	0,53	0,48	0,45	0,39	0,36
vino	12	0,51	0,42	0,38	0,35	0,31	0,29	vino	12	0,29	0,24	0,22	0,20	0,18	0,17
vini liquorosi-aperitivi	18	0,49	0,40	0,37	0,34	0,29	0,28	vini liquorosi-aperitivi	18	0,28	0,23	0,21	0,20	0,17	0,16
digestivi	25	0,32	0,26	0,24	0,22	0,19	0,18	digestivi	25	0,20	0,16	0,15	0,14	0,12	0,11
digestivi	30	0,39	0,32	0,29	0,27	0,23	0,22	digestivi	30	0,24	0,19	0,18	0,16	0,14	0,13
superalcolici	35	0,45	0,37	0,34	0,31	0,27	0,25	superalcolici	35	0,27	0,22	0,21	0,19	0,16	0,15
superalcolici	45	0,58	0,47	0,43	0,40	0,35	0,33	superalcolici	45	0,35	0,29	0,26	0,24	0,21	0,20
superalcolici	60	0,77	0,63	0,58	0,53	0,46	0,43	superalcolici	60	0,47	0,38	0,35	0,33	0,28	0,26
champagne/spumante	11	0,37	0,31	0,28	0,26	0,22	0,21	champagne/spumante	11	0,22	0,18	0,16	0,15	0,13	0,12
ready to drink	2,8	0,12	0,10	0,09	0,08	0,07	0,07	ready to drink	2,8	0,07	0,06	0,06	0,05	0,04	0,04
ready to drink	5	0,24	0,20	0,18	0,17	0,14	0,14	ready to drink	5	0,15	0,12	0,11	0,10	0,09	0,08

\*\* Esempi: donna, peso 45 Kg, ha assunto a stomaco vuoto 1 birra leggera ed 1 aperitivo alcolico. Alcolemia attesa: 0,39+0,49 = 0,88 grammi/litro; donna, peso 60 Kg, ha assunto a stomaco pieno 2 superalcolici (60°). Alcolemia attesa: 0,35+0,35 = 0,70.

**UOMINI**

STOMACO VUOTO								STOMACO PIENO							
BEVANDA	Livelli teorici di alcolemia (g/100 ml)	Peso corporeo (Kg)						BEVANDA	Livelli teorici di alcolemia (g/100 ml)	Peso corporeo (Kg)					
		55	65	70	75	80	90			55	65	70	75	80	90
		Livelli teorici di alcolemia								Livelli teorici di alcolemia					
birra analcolica	0,5	0,04	0,03	0,03	0,01	0,01	0,01	birra analcolica	0,5	0,02	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01
birra leggera	3,5	0,25	0,21	0,19	0,18	0,17	0,15	birra leggera	3,5	0,14	0,12	0,11	0,10	0,10	0,09
birra normale	5	0,35	0,30	0,28	0,26	0,24	0,22	birra normale	5	0,20	0,17	0,16	0,15	0,14	0,12
birra speciale	8	0,56	0,48	0,44	0,41	0,39	0,35	birra speciale	8	0,33	0,28	0,26	0,24	0,22	0,20
birra doppio malto	10	0,71	0,6	0,55	0,52	0,49	0,43	birra doppio malto	10	0,41	0,34	0,32	0,30	0,28	0,25
vino	12	0,32	0,27	0,25	0,24	0,22	0,20	vino	12	0,18	0,16	0,15	0,14	0,13	0,11
vini liquorosi-aperitivi	18	0,31	0,26	0,24	0,23	0,21	0,19	vini liquorosi-aperitivi	18	0,18	0,15	0,14	0,13	0,12	0,11
digestivi	25	0,20	0,17	0,16	0,15	0,15	0,12	digestivi	25	0,12	0,10	0,10	0,09	0,08	0,08
digestivi	30	0,24	0,21	0,19	0,18	0,18	0,15	digestivi	30	0,15	0,13	0,12	0,11	0,10	0,09
superalcolici	35	0,28	0,24	0,22	0,21	0,19	0,17	superalcolici	35	0,17	0,15	0,14	0,13	0,12	0,11
superalcolici	45	0,36	0,31	0,29	0,27	0,25	0,22	superalcolici	45	0,22	0,19	0,17	0,16	0,15	0,14
superalcolici	60	0,48	0,41	0,38	0,36	0,33	0,30	superalcolici	60	0,30	0,25	0,23	0,22	0,20	0,18
champagne/spumante	11	0,24	0,19	0,18	0,17	0,16	0,14	champagne/spumante	11	0,14	0,11	0,11	0,10	0,09	0,08
ready to drink	2,8	0,08	0,06	0,06	0,06	0,05	0,05	ready to drink	2,8	0,05	0,04	0,04	0,03	0,03	0,03
ready to drink	5	0,15	0,13	0,12	0,11	0,10	0,09	ready to drink	5	0,09	0,08	0,07	0,07	0,06	0,06

\*\* Esempi: uomo, peso corporeo 75 Kg, ha assunto a stomaco vuoto 2 birre speciali. Alcolemia attesa: 0,41+ 0,41 = 0,82 grammi/litro; uomo, peso corporeo 55 Kg, ha assunto a stomaco pieno 1 birra doppio malto ed 1 superalcolico di media gradazione (45°). Alcolemia attesa: 0,71+0,36 = 1,07 grammi/litro.

**AVVERTENZE PER UNA CORRETTA LETTURA DELLA TABELLA**

La tabella fornisce informazioni volte a favorire una autovalutazione dei livelli di alcolemia (concentrazione di alcol nel sangue) conseguenti all'assunzione delle più comuni bevande alcoliche; lo scopo principale è quello di contribuire ad identificare o calcolare le quantità di alcol che determinano il superamento del limite legale fissato per la guida e di promuovere una guida sicura e responsabile.

- A tal fine è importante sapere che:
- esiste un legame diretto tra livelli crescenti di alcolemia (concentrazione di alcol nel sangue) e rischio relativo di causare o essere coinvolti in un incidente grave o mortale;
  - le alterazioni della capacità alla guida sono direttamente influenzate dalla quantità di alcol consumata e si manifestano con l'assunzione di tutti i tipi di bevande alcoliche, senza distinzione;
  - tutte le quantità di alcol, anche quelle minime o moderate, pongono l'individuo in una condizione di potenziale rischio;
  - a parità di quantità di alcol consumate, individui differenti possono registrare variazioni anche notevoli nei livelli di alcolemia, in funzione: del genere (con differenze tra maschi e femmine), dell'età, della massa corporea (magrezza o obesità), della assunzione o meno di cibo (se a stomaco pieno o a digiuno), della consuetudine con cui si assume alcol, della presenza di malattie o condizioni psico-fisiche individuali o genetiche, della assunzione di farmaci anche di uso comune (es. aspirina, antitumorali, anticoncezionali, antinfiammatori, antipertensivi, anticoagulanti, antibiotici, farmaci per il sistema nervoso).

Di conseguenza, a fronte delle molteplici variabili che possono influenzare il livello individuale di alcolemia, è nella pratica impossibile calcolare con precisione la quantità esatta di alcol da assumere senza superare il limite legale di alcolemia dello 0,5 grammi/litro.

Non esistono livelli di consumo alcolico sicuri alla guida. Il comportamento più sicuro per prevenire un incidente alcolcorrelato è di evitare di consumare bevande alcoliche se ci si deve porre alla guida di un qualunque tipo di veicolo. NOTA BENE: i valori di alcolemia riportati in tabella non hanno una validità legale, rappresentano solo una stima della concentrazione di alcol nel sangue conseguente all'assunzione di un'unità di bevanda alcolica e forniscono un valore puramente indicativo che non può essere in alcun modo acquistato come garanzia di sicurezza né/o di idoneità psico-fisica alla guida.

- Gli intervistati laureati appaiono molto più informati sulla tematica rispetto ai loro colleghi automobilisti con titolo di studio inferiore. Nello specifico il 42,8% dei laureati o con titolo post/laurea sa che se 2 amiche - entrambi a stomaco pieno - bevono la stessa lattina di birra quella con il peso corporeo inferiore (ad es. 55 kg rispetto a 65 kg) presenterà un tasso alcolemico più alto. Appena il 23,7% degli intervistati con titolo di studio medio inferiore è in grado di indicare la risposta esatta .

Analogamente il 47,0% degli intervistati laureati o con titolo post/laurea sa che dopo aver bevuto un bicchiere di vino, a parità di peso e a stomaco vuoto è più alto il tasso alcolemico di una donna rispetto a quello di un uomo, mentre tra gli intervistati con titolo di studio medio inferiore le risposte esatte non superano il 29%.

- In generale rispetto all'incidenza sul livello di tasso alcolemico delle singole variabili considerate - sesso, peso, condizione dello stomaco - regna tra gli automobilisti una notevole confusione. Si conferma, tuttavia, il principio (discusso nel paragrafo precedente) per cui il livello di informazione sulla tematica alcol e norme per la guida diminuisce al crescere dell'età: i giovani, infatti, dimostrano, senza dubbio, di saperne di più.

Entriamo nello specifico delle risposte alle 3 domande del test.

**Alla domanda 1 “Dopo aver bevuto un bicchiere di vino, secondo lei, a parità di peso e a stomaco vuoto è più alto il tasso alcolemico di una femmina o di un maschio?”**

Quasi il 33% non sa indicare la risposta corretta (di una femmina) mentre una percentuale solo di poco superiore - 39% - (**44.9% tra i 18-29enni**) ha indicato quella giusta.

Il 24,5% degli automobilisti è convinto che il sesso non abbia alcuna influenza nella determinazione del livello del tasso alcolemico. Eppure è generalmente noto che le donne sono potenzialmente più a rischio a causa di un peso corporeo tendenzialmente inferiore a quello dei maschi.

Per una donna, infatti, anche a stomaco pieno sono sufficienti 2 bicchieri di vino o di birra normale (non doppio malto ad es.) per superare il limite consentito.

**Domanda 1: Dopo aver bevuto un bicchiere di vino, secondo lei, a parità di peso e a stomaco vuoto è più alto il tasso alcolemico**

<i>Risposta</i>	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	Totale
<b>Di una femmina</b>	<b>44,9</b>	<b>40,9</b>	<b>38,0</b>	<b>30,2</b>	<b>39,0</b>
<b>Di un maschio</b>	<b>4,6</b>	<b>4,1</b>	<b>3,7</b>	<b>1,8</b>	<b>3,7</b>
<b>Il sesso non influenza il valore del tasso alcolemico</b>	<b>26,2</b>	<b>24,1</b>	<b>27,0</b>	<b>16,7</b>	<b>24,5</b>
<b>Non so rispondere</b>	<b>24,3</b>	<b>30,9</b>	<b>31,3</b>	<b>51,3</b>	<b>32,8</b>
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2012

Anche rispetto all'incidenza della variabile **peso (domanda 2)** i risultati sono altrettanto incerti e presentano analoghe distribuzioni di frequenza nelle diverse fasce d'età; evidenziando il *disinteresse* degli anziani e il maggior livello di informazione dei giovani.

Il 33% degli automobilisti (40,7% tra i 18-29 anni e 26,1% tra gli over 65) è consapevole che a stomaco pieno e dopo aver bevuto una lattina di birra il livello di tasso alcolemico sarà più elevato in una donna con un peso corporeo più basso (ad es.55kg) rispetto ad una che pesa di più (ad es.65kg).

Oltre il 21% pensa erroneamente che il peso non abbia alcuna rilevanza, mentre il 39,4% non sa cosa rispondere.

**Domanda 2: Tra una femmina che pesa 55 kg ed una femmina che pesa 65kg a stomaco pieno, dopo aver bevuto una lattina di birra, secondo lei, è più alto il tasso alcolemico**

<i>Risposta</i>	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	Totale
<b>Della femmina che pesa 55 kg</b>	<b>40,7</b>	<b>33,6</b>	<b>31,7</b>	<b>26,1</b>	<b>33,0</b>
Della femmina che pesa 65 kg	5,7	5,8	8,1	3,6	6,3
<b>Il peso corporeo non influenza il valore del tasso alcolemico</b>	<b>22,8</b>	<b>21,2</b>	<b>24,0</b>	<b>12,6</b>	<b>21,3</b>
<b>Non so rispondere</b>	<b>30,8</b>	<b>39,4</b>	<b>36,2</b>	<b>57,7</b>	<b>39,4</b>
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2012

La **domanda 3** faceva, invece, riferimento all'incidenza sul tasso alcolemico del **quantitativo di alcol assunto**.

Si trattava di un quesito un po' più complesso ed in cui era più facile cadere in errore.

Nel senso comune, infatti, tende a prevalere la convinzione che i superalcolici producano un effetto più forte della classica “birretta”.

Come è, invece, esplicitato nella tabella ministeriale a parità di peso tra un maschio che beve una lattina di birra normale (non doppio malto) da 330 cc ed uno che beve un superalcolico (35°) da 40 cc è leggermente più alto il tasso alcolemico di chi ha bevuto la birra. In estrema sintesi potremmo dire che ciò che vale è la quantità di alcol contenuta e non il tipo di bevanda..

A questo quesito ha fornito la risposta esatta (la birra) appena il 10,7% degli intervistati (12,2% tra i 18-29enni e i 30-44enni) Il 45,3% sbagliando ha, invece, indicato il superalcolico.

Anche su questo quesito la percentuale dei “ non so rispondere” è elevata 37,2%, mentre il 6,8% (8,1% tra i 45-64enni) ritiene in maniera profondamente erronea che il quantitativo di alcol assunto non incide sul livello del tasso alcolemico nel sangue.

**Domanda 3: A parità di peso tra un maschio che beve una lattina di birra normale da 330cc ed un maschio che beve un un superalcolico (35°) da 40cc, secondo lei, è più alto il tasso alcolemico**

Risposta	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	Totale
Del maschio che ha bevuto la birra	12,2	12,2	9,6	8,1	10,7
Del maschio che ha bevuto il superalcolico	53,2	44,7	44,6	38,7	45,3
Il quantitativo di alcol assunto non influenza il valore del tasso alcolemico	5,7	6,6	8,1	5,4	6,8
Non so	28,9	36,5	37,7	47,8	37,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2012

## 8. I FATTI (TRISTI) E GLI EVENTI CHE STANNO CAMBIANDO LE OPINIONI DEGLI AUTOMOBILISTI

Il nostro *modo di essere al volante* può dirci molto sul modo in cui siamo nella vita. Nel 47.9% delle famiglie italiane, d'altra parte, il rapporto patentati/auto possedute è pari ad 1 su 1.

La macchina è, quindi, inevitabilmente, parte integrante, del vissuto quotidiano e le notizie e gli eventi che la riguardano (dalla sicurezza, alle modifiche al Codice della strada o alla tassa RC) non possono non interessarci perché finiscono in un modo o nell'altro per *toccarci personalmente*.

Ecco perché diventa interessante osservare le opinioni degli automobilisti su una serie di tematiche che riguardano non solo il mondo dell'auto *tout court*, bensì un nuovo modo di vivere ed interpretare la vita di tutti i giorni frutto dei cambiamenti e degli eventi oltremodo tristi che - unitamente al cupo periodo di crisi economica - accompagnano il *leit motive* del vivere quotidiano.

In quest'ultima sezione del rapporto che potremmo chiamare "*Miscellanea*" forniamo, pertanto, dei brevi flash sulle opinioni degli automobilisti riguardo ad alcuni temi tra loro profondamente diversi, ma tutti ricollegabili al bisogno di un **maggiore senso di sicurezza sia sulle strade che per il nostro futuro economico**.

## 8.1 Punizioni più severe per i pirati della strada e per chi guida in stato di ebbrezza

Nel corso del 2012 Stefano e Stefania Guarnieri, genitori di Lorenzo, giovane vittima della strada hanno lanciato - attraverso un portale web creato ad hoc ed una raccolta popolare di firme - la proposta di un **reato di omicidio stradale** avente come obiettivo l'inasprimento delle pene per chi, alla guida, uccide sotto l'effetto di alcol e droga<sup>5</sup>.

Questa iniziativa sembra incontrare pieno consenso da parte degli automobilisti (grafico 8.1).

L'**81,9%** è convinto, infatti, che la **guida in stato alterato di coscienza** (abuso di alcol e/o sostanze stupefacenti) vada **severamente punita** qualora comporti lesioni gravi o addirittura la morte di altri individui.

**Arresto in flagranza di reato** ed uno **serio inasprimento della pena** trovano pienamente d'accordo oltre il **45%** degli italiani mentre l'introduzione del **reato di omicidio stradale** è ancora al vaglio dell'attuale Governo.

Un più cauto **20%**, pur condividendo, la necessità di un inasprimento delle sanzioni attualmente previste, ritiene importante non *fare di tutt'erba un fascio* preservando la necessità di valutare attentamente caso per caso.

Il **9%**, invece, vuole si pene più severe, ma **non condivide** l'ipotesi della revoca della patente a vita.

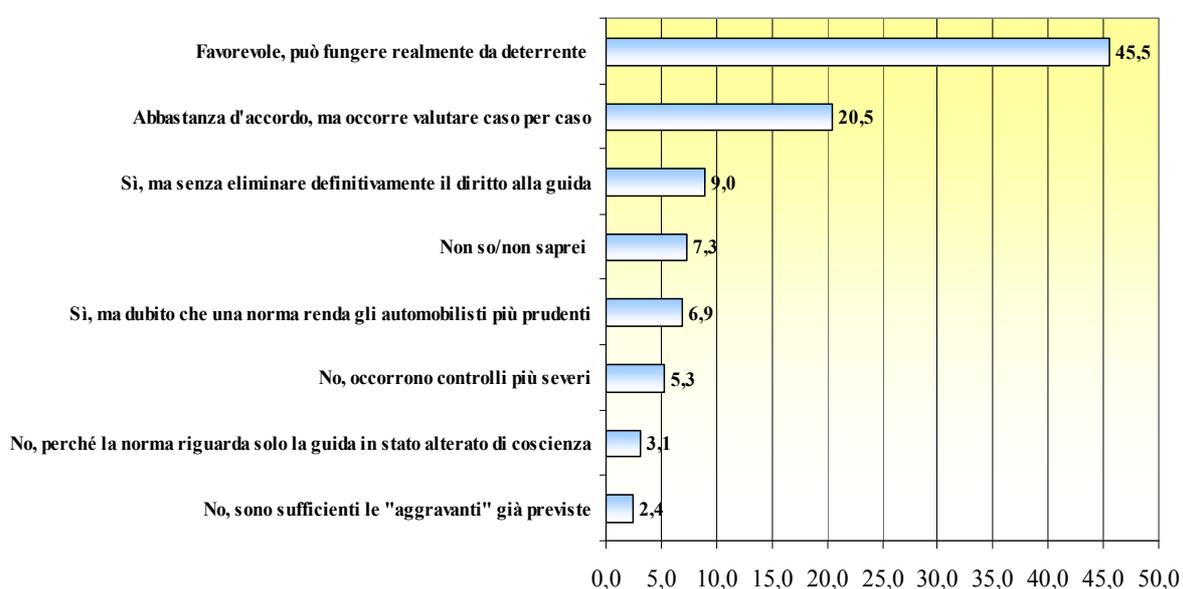
---

<sup>5</sup> Obiettivo della proposta di legge è incrementare la durata del periodo di detenzione per chi uccide guidando sotto effetto di alcol o droga da un minimo di 8 ad un massimo di 18 anni (attualmente la pena è da 3 a 10 anni) ed introdurre l'arresto in flagranza di reato e l'*ergastolo della patente*, ovvero la revoca definitiva (ad oggi temporanea) della patente a chi guida sotto l'effetto di alcol e droga.

Il **fronte dei no** (circa il 10%) è perplesso sull'ipotesi che una norma basti a rendere gli automobilisti più cauti e prudenti. Sono i **controlli** che dovrebbero essere più severi non le **leggi**, anche perché il nostro attuale sistema legislativo è già fin troppo "articolato", **non occorre appesantirlo ulteriormente**.

Grafico 8.1

Opinione sul reato di omicidio stradale (val.%)



Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2012

La **richiesta di pene più severe** è confermata anche dalla piena approvazione di 2 modifiche all'attuale codice della strada che accrescono la pena in caso di omicidio colposo con l'aggravante dello stato alterato di coscienza con la revoca della patente.

Il messaggio degli automobilisti è più che mai chiaro:

se non è possibile introdurre un reato ad hoc è comunque importante che a chi si macchia di reati simili venga - seppur temporaneamente - preclusa la libertà di tornare liberamente a guidare (tab.8.1.1).

Nello specifico raccoglie un 6 pieno (in una scala dove 7 è il voto massimo), trasversalmente in tutte le fasce d'età – l'annullamento del valore della patente per 15 anni in caso di omicidio colposo con l'aggravante dello stato alterato di coscienza o dell' omissione di soccorso.

<b>Tab.8.1.1 – Grado di accordo/disaccordo sulle modifiche dell'attuale codice della strada in caso di omicidio colposo (1= per nulla d'accordo; 7=totalmente d'accordo)</b>					
	Età				Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	
In caso di omicidio colposo con l' <b>aggravante dello stato alterato di coscienza</b> (droga, alcol) o dell' <b>omissione di soccorso</b> ( pirateria stradale) <b>l'annullamento del valore della patente durerà per 15 anni</b>	5.9	6.0	6.0	6.0	6.0
<b>Annullamento permanente del valore della patente in caso di omicidio colposo.</b> La patente potrà essere riacquisita solo dopo aver sostenuto nuovamente l'esame di guida trascorsi 5 anni dall'emanazione della sentenza di accertamento del reato.	5.6	5.8	5.6	5.8	5.7

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2012

Voto medio più che sufficiente - 5,7 - anche per il grado di accordo all'annullamento permanente del titolo di guida in caso di omicidio colposo con la possibilità di recuperare la patente sostenendo nuovamente l'esame di guida trascorsi 5 anni dall'emanazione della sentenza di accertamento del reato.

In estrema sintesi niente più sconti a chi guida senza la dovuta prudenza.

## **8.2 Rotatorie promosse a pieni voti ma restano grossi dubbi sulla loro modalità di percorrenza**

L'Italia ha scoperto relativamente tardi rispetto ad altri paesi come la Francia il ricorso alle rotatorie nel territorio urbano ed extraurbano, ma ne sta gradualmente incrementando il numero.

Da un punto di vista tecnico le rotatorie, infatti, rendono possibile un regolamento degli incroci molto più fluido perché possono sostituire i semafori eliminando pericolosi incroci a raso, hanno un alto valore urbanistico e riducono la velocità di passaggio negli incroci mediamente a 30 km/h.

Il corretto comportamento da tenere nella percorrenza delle rotatorie non è, tuttavia, disciplinato dal vigente codice della strada e capita nel quotidiano di ascoltare dibattiti ed opinioni discordanti sulla loro funzionalità e sulle modalità della loro corretta percorrenza.

Abbiamo, pertanto, testato le opinioni degli automobilisti in merito.

Pieno accordo sulla loro effettiva capacità di accrescere la sicurezza perché costringono i veicoli ad abbassare la velocità (voto medio 5,7 in una scala dove 7 indica pieno grado di accordo) - tab. 8.2.1 - .

Voto medio 5,4, quindi più che discreto, in merito alla loro effettiva efficacia sia nel migliorare il traffico che nel contribuire a ridurre la pericolosità e la numerosità degli incidenti.

Minore convinzione (voto medio inferiore al 5) sia rispetto al fatto che siano meno pericolose delle altre tipologie di intersezioni per le 2 categorie “deboli” della strada ossia pedoni e ciclisti sia che siano ottimi strumenti di arredo urbano.

Supera di poco la sufficienza (voto medio 4,3) l’accordo sul fatto che garantiscano un minore consumo di carburante grazie alla riduzione dei tempi di attesa in coda e alla diminuzione degli *stop and go* tipici degli *incroci regolati da semaforo*.

<b>Tab.8.2.1 - Opinione sulla funzionalità ed utilità delle rotatorie (grado di accordo/disaccordo da 1 a 7 dove 1=per nulla d’accordo; 7=totalmente d’accordo)</b>	
	<b>Totale</b>
Le rotatorie contribuiscono ad aumentare la sicurezza perché costringono tutti i veicoli a rallentare in loro prossimità	<b>5.7</b>
Migliorano il traffico rendendo la circolazione fluida	<b>5.4</b>
Contribuiscono a ridurre la pericolosità degli incidenti	<b>5.4</b>
Contribuiscono a ridurre la numerosità degli incidenti	<b>5.4</b>
Sono meno rischiose delle altre intersezioni per i pedoni e i ciclisti	<b>4.9</b>
Sono ottimi strumenti di arredo urbano	<b>4.7</b>
Garantiscono una diminuzione dei consumi di carburante	<b>4.3</b>

*Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2012*

Via libera, dunque, al massiccio utilizzo delle rotatorie.

Rimane tuttavia il dubbio su come comportarsi correttamente al loro interno visto che l’attuale Codice della Strada non fornisce indicazioni specifiche in merito.

Su internet all'interno di blog di settore e riviste specializzate impazzano sul tema vivaci discussioni e dibattiti soprattutto relativamente all'uso degli indicatori di direzione:

”Quando si è all'interno della rotonda, bisogna mettere la freccia? Quando? Quale?”

Il Ministero dei Trasporti su questo punto ha espresso un parere ufficiale, in base al quale è possibile dire che, *quale che sia l'ordine di precedenza stabilito nella rotatoria, chi si immette sull'anello deve azionare l'indicatore sinistro, chi ne esce deve azionare l'indicatore destro. Durante la marcia sull'anello non è invece necessario mantenere la segnalazione dell'indicatore sinistro; è invece necessario moderare la velocità.*

Qual è, dunque, il comportamento tenuto dagli automobilisti ?

Oltre il 60% tende a dare la precedenza a chi è già nella rotatoria seguendo la regola delle *rotonde alla francese* non a caso quelle ultimamente costruite più frequentemente (tab. 8.2.2).

Il 18,9% sceglie di dare sempre la precedenza a destra.

Sottolineiamo che in realtà nessuna delle 2 scelte è sempre valida in quanto collegata alla tipologia di rotatoria che si sta impegnando (se “tradizionali/all'italiana” con precedenza a destra, ”alla francese” o “miste/asimmetriche”).

La notevole differenza in termini percentuali attribuita alle 2 diverse scelte (precedenza a destra o a chi ha già impegnato la rotatoria) è, quindi, collegabile alla recente costruzione di un massiccio numero di rondò alla francese che prevedono effettivamente di assegnare la precedenza a chi ha già impegnato l'anello.

Su un aspetto però vige estrema certezza (anche in termine legislativo) sul da farsi: prima di immettersi nella rotatoria occorre rallentare.

Eppure “solo” il 55% degli intervistati lo fa. Specifichiamo “solo” perché pur trattandosi di più della metà del campione ci troviamo di fronte ad una regola comportamentale ampiamente nota e diffusa che, oramai, dovrebbe riguardare tutti gli automobilisti.

Questo dato insieme a quello dell'8,2% (9,9% fra le donne) di chi *non sa ancora bene cosa deve fare* e, quindi, sceglie di valutare caso per caso deve, fare riflettere. Occorre, assolutamente, colmare questo vuoto normativo.

Fa in qualche modo sorridere, infine, che il 25% degli automobilisti nelle rotatorie usa sempre gli indicatori di direzione forse guidato dalla paura di sbagliare e di trovarsi coinvolti in un incidente.

Come dire, nel dubbio, meglio mettere la freccia – *abundare* - che non farlo – *quam deficere!*

<b>Tab.8.2.2 - Comportamento in prossimità e all'interno di una rotatoria, secondo il sesso (val.%)</b>			
Comportamento	Sesso		Totale
	Maschio	Femmina	
Do la precedenza a chi è già nella rotatoria	62,5	58,9	60,7
Rallento per immettermi nell'anello	54,7	55,3	55,0
Uso sempre gli indicatori di direzione	25,2	24,7	25,0
Sto particolarmente attento a pedoni e ciclisti	26,1	23,4	24,8
Non sono sicuro sul da farsi per cui valuto in base alla situazione	6,5	9,9	8,2
Do' sempre la precedenza a destra	19,9	17,9	18,9
<i>Il totale non è uguale a 100 perché erano possibili più risposte</i>			

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2012

### **8.3 IMU, IVA, RC auto: le sigle (non solo automobilistiche) che fanno pensare gli italiani**

In Italia il livello di imposizione indiretta sui premi assicurativi rimane stabilmente tra i più elevati.

Sui premi r.c. auto in Italia gravano oneri fiscali (12,50%) e parafiscali (10,50%) per un'aliquota complessiva pari al 23%, valore che si conferma superiore rispetto alla media europea (18%).

Peraltro, il valore percentuale dell'onere fiscale non tiene conto degli aumenti deliberati a livello locale dalle numerose province italiane che si sono avvalse della facoltà, loro attribuita dalla normativa sul federalismo provinciale, di aumentare o diminuire l'aliquota del 12,50% di 3,5 punti percentuali.

Alla fine dell'aprile 2012 soltanto venti province italiane non avevano deliberato alcun aumento di aliquota, mentre solo tre erano quelle che avevano provveduto a ridurla.

Nel 2011 il gettito dell'imposta è stato pari, secondo la Banca d'Italia, a 2,3 miliardi, il 17,5% in più rispetto al 2010.

In media la tassazione complessiva per questo ramo nel nostro Paese sfiora ormai il **26%** (*Fonte ANIA*).

Gli automobilisti ormai stanchi di essere tartassati - basterebbe di per sè il costante aumento del costo della benzina - appaiono abbastanza informati sul rapporto incidenza tasse/prezzo finale RC AUTO .

Il valore percentuale mediamente indicato è stato, infatti, 29,9%, un po' più elevato del reale 26% (tab. 8.3.1). Un po' più *pessimisti* gli over 45 che hanno indicato un'incidenza superiore al 30%.

<b>Tab.8.3.1 - Secondo lei, attualmente, quanto incide in percentuale il valore delle tasse sul prezzo finale di una polizza RC auto (val.%) secondo l'età</b>					
	Età				Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	
Percentuale	29,4	29,1	30,2	31,8	29,9

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2012

In questo periodo di crisi occorre, d'altra parte, esser sempre più consapevoli anche per riuscire a trovare nuove modalità di risparmio.

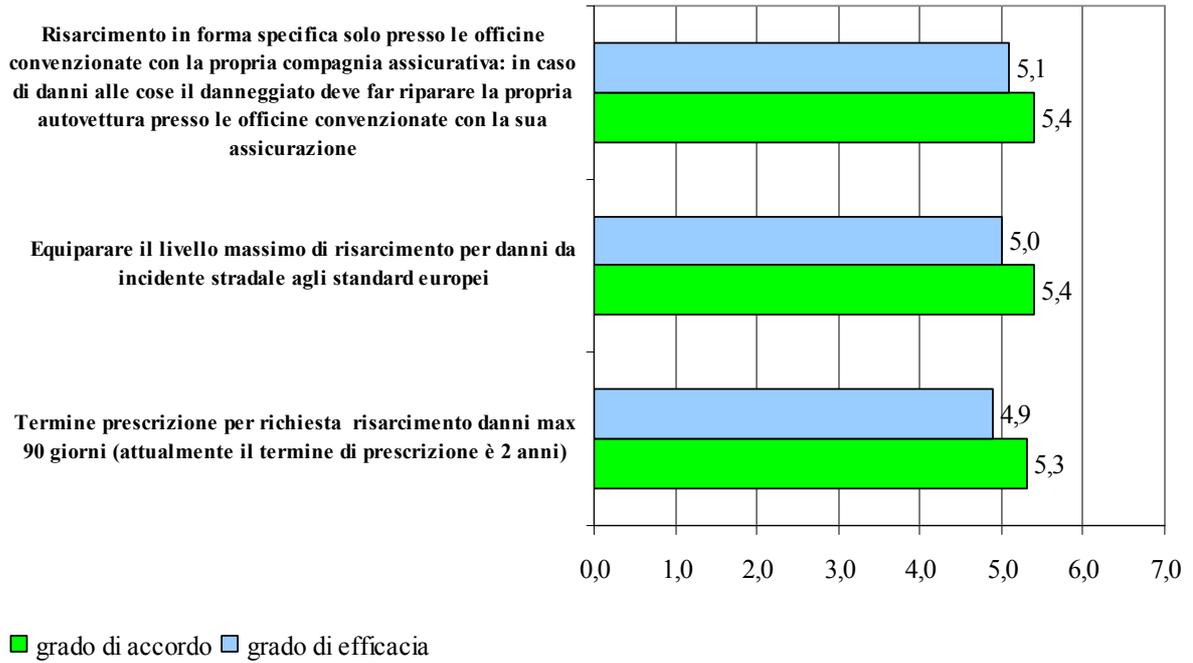
L'ACI ha cercato, pertanto, di portare un proprio contributo con una proposta di legge concreta che potrebbe implicare una seria riduzione del costo della RC auto. In attesa di un intervento di tipo legislativo abbiamo sottoposto 3 delle 4 proposte ACI al popolo degli automobilisti.

La proposta 1 relativa alla decadenza dal diritto al risarcimento del danno **derivante da sinistri conseguenti alla circolazione dei veicoli a motore** ad un massimo di 90 giorni (contro i 2 anni attuali) ha trovato molto d'accordo gli intervistati (voto medio 5,3 in una scala dove 7 è il voto massimo) ma desta più perplessità rispetto ad una sua reale efficacia (voto medio 4,9), grafico 8.3.1.

. D'altra parte nel nostro Paese 23 incidenti su 100 registrano danni alla persona contro una media europea del 10%, (Gran Bretagna esclusa) E' più che mai necessario, dunque, rendere la vita un po' più difficile agli speculatori delle microlesioni, eliminando l'automatismo tra auto-dichiarazione e liquidazione del danno e stabilendo che le lesioni di lieve entità, che non siano suscettibili di accertamento clinico strumentale obiettivo, non diano luogo a risarcimento per danno biologico permanente.

**Grafico 8.3.1**

**Grado di accordo e di efficacia su interventi in grado di ridurre del 40% i costi della RC AUTO**  
(voto medio in una scala 1=per nulla efficace/ per nulla d'accordo a 7 = totalmente d'accordo/molto efficace)



Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2012

Grado di efficacia superiore a 5 viene riconosciuto al risarcimento in forma specifica solo presso le officine convenzionate con la compagnia assicurativa.

Intervento che non trova assolutamente d'accordo alcune Associazioni di categoria perché limita la libertà dei cittadini e altera la concorrenza nel mercato, penalizzando l'attività di 14mila carrozzerie non convenzionate con le assicurazioni, ma che sembra non dispiacere agli automobilisti (grado di accordo 5,4)

Sempre guidati dall'ottica del risparmio gli automobilisti concordano (voto medio 4,9 in una scala dove 7 è il voto massimo) anche sull'ipotesi di una riduzione del 20% dell'importo delle multe se il pagamento avviene entro 5 giorni dalla contestazione o dalla notifica e al contrario di un loro aumento del 50% se il saldo non avviene entro 60 giorni (tab. 8.3.2).

Pieno accordo (voto medio 5) anche con l'ipotesi del pagamento delle multe attraverso bancomat e carta di credito.

<b>Tab.8.3.2 - Grado di accordo/disaccordo sulle modifiche dell'attuale codice della strada in tema di multe (1= per nulla d'accordo; 7=totamente d'accordo)</b>					
	Età				
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	Totale
<b>Riduzione del 20% sull'importo delle multe se il pagamento avviene entro 5 giorni dalla contestazione o dalla notifica</b> Se, invece, il pagamento avviene <b>dopo 60 giorni</b> la cifra <b>raddoppia</b>	5.0	4.8	4.9	4.8	4.9
Pagamento delle multe con bancomat e carta di credito ed eventuale notifica tramite posta elettronica certificata	5.3	5.2	5.0	4.5	5.0

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2012

#### **8.4. UN ULTIMO FLASH: QUANTA ANSIA I TUNNEL E LE GALLERIE!**

Per chiudere questa carrellata di opinioni un ultimo aspetto esaminato è stato quello delle sensazioni percepite dagli automobilisti all'interno dei tunnel/gallerie.

I lunghi tunnel illuminati da luci artificiali spesso protagonisti di film di azione e drammatici episodi di cronaca, generano negli automobilisti non poche ansie soprattutto tra le donne.

Al loro interno si avverte la necessità di accrescere la soglia di attenzione perché l'illuminazione è ridotta ( voto medio totale 5,5, tra le donne 5,7) e di procedere con cautela perché si temono ancora di più eventuali gesti di disattenzione da parte degli altri automobilisti ( voto medio 5,4, tra le donne 5,6), tab. 8.4.1.

La paura di essere vittime di incidenti è più alta (voto medio 4,7, tra le donne 5,2) e quando si rimane fermi al loro interno a causa del traffico/ostacoli alla circolazione si avverte un forte senso di disagio ( voto medio 4,7, tra le donne 5,1).

<b>Tab. 8.4.1 - Sensazioni percepite quando si percorre un tunnel/galleria (grado di accordo/disaccordo da 1 a 7 dove 1=per nulla d'accordo; 7=totalmente d'accordo) secondo il sesso</b>			
	Sesso		Totale
	Maschio	Femmina	
Cerco di aumentare la mia soglia di attenzione perché spesso l'illuminazione non è sufficiente e la visibilità è ridotta	5.3	5.7	5.5
Cerco di procedere con cautela e di ridurre la velocità perché temo maggiormente eventuali gesti di disattenzione da parte degli altri automobilisti	5.2	5.6	5.4
Mi sento sempre un po' preoccupato perché nelle gallerie il rischio di incidenti, secondo me, è più alto	4.3	5.2	4.7
Quando rimango bloccato al loro interno a causa del traffico/di ostacoli alla circolazione avverto sempre un senso di disagio	4.3	5.1	4.7
Mi sento un po' oppresso perché si tratta di ambienti chiusi e poco aerati	3.8	4.8	4.3
Non avverto alcun tipo di disagio e mantengo la mia normale andatura	3.9	3.3	3.6

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2012

## **9. FOCUS SULLE GENERAZIONI A CONFRONTO: 20ENNI VERSUS 40ENNI**

Lo scopo principale della ricerca attraverso i due focus group realizzati, è stato quello di individuare le differenze nell'uso dell' autovettura tra due generazioni diverse, la particolarità nella formazione e nella pratica di guida, le percezioni dell'ambiente e della sicurezza stradale, l'uso funzionale delle nuove tecnologie in macchina, le aspettative relative allo stato delle strade e l'uso personale della autovettura dal punto di vista dei neopatentati giovani e della generazione adulta.

Ai focus group hanno partecipato neopatentati di età compresa tra 18-27 anni con poca esperienza di guida oltre a guidatori 40 enni e più d' età con esperienza di guida. Rispetto alle variabili di genere e socio-economiche si riferisce che la partecipazione ai focus group ha riguardato un numero proporzionalmente uguale di uomini e donne di diversa appartenenza sociale e prosperità economica.

Durante la ricerca sono state identificate una serie di tendenze significative e le differenze tra il comportamento e la percezione del mondo dell'auto tra le nuove generazioni e la generazione adulta (40 enne +).

## 9.1 "La conoscenza è la forza"

Se 20 anni fa la frequenza della scuola guida non era scontata ed era ancora viva la tendenza ad imparare a casa, con i genitori, ora la situazione è cambiata. Le giovani generazioni di automobilisti valutano seriamente l'importanza della formazione e credono di più nella pratica di guida con un esperto professionista, piuttosto che imparare a casa con uno dei propri genitori:

“la scuola guida non l’ho fatta perché era molto semplice all’epoca e quindi ho fatto tutto alla motorizzazione. La parte pratica era solo finalizzata all’esame perché già guidavo da quando avevo 12 anni”;

“l’ho presa (La patente) alla motorizzazione perché contrariamente al maschio di famiglia mio padre è stato molto paziente e quindi mi ha fatto lui scuola guida a 18 anni preciso avevo il foglio rosa perché non volevo andare a scuola guida perché era un costo. Mio padre aveva preso la patente alla scuola guida e quindi mi ha trasmesso le sue esperienze, lui è sempre stato presente nel mio percorso *automobilistico*. Ho provato a fare la stessa cosa con mio figlio ma non mi è riuscita. Mio padre mi ha regalato anche la macchina”.

Rispetto al caso tipico in cui i genitori insegnavano la teoria e la pratica di guida con il “foglio rosa” per poi sostenere l’esame presso la motorizzazione, oggi siamo di fronte ad una nuova generazione che si affida agli esperti della formazione e considera lo studio della guida in stile “secondo le regole”:

“non ho mai guidato il motorino, ho iniziato con la scuola guida per comodità, ho guidato qualche volta con mia madre. Mi ricordo qualcosa che mi è rimasta dalla scuola guida ma nella realtà la maggior parte le ho accantonate. Certo però la scuola mi è servita, ti aiuta a imparare le cose fondamentali sia per l’esame che per la guida; inconsciamente qualcosa ti rimane, ti lascia quella sicurezza che non hai se fai guida con tua madre o un amico”.

## 9.2 "La negligenza diventata cara"

La superficialità relativa all'era della motorizzazione della generazione precedente ha lasciato il posto ad un comportamento più attento e responsabile allo stile di guida.

Da un lato questo nuovo comportamento e' da ricondursi all' irrigidimento delle norme e regole di guida ed ai cambiamenti delle città italiane (dalla riduzione dei parcheggi gratuiti, all'aumento del traffico stradale, dall'utilizzo degli autovelox all'introduzione delle zone ZTL e delle telecamere sulle strade, ecc), e dall'altro lato alla crisi economica ed all'aumento del costo delle sanzioni:

“è cambiato l'approccio prima era una valvola di sfogo ai miei 18 anni non c'erano regole potevi andare fortissimo oggi invece la guida come mezzo di trasporto. Stai attento alle regole prima era più vivi e lascia vivere, ora hai più paura delle sanzioni. Oggi è un attimo che becchi la multa. Poi con un figlio sulle spalle e quindi sei più tranquillo”;

“prima facevo più infrazioni ma con il tempo prendendo, più patenti (camion e pullman perché guidavo mezzi pubblici) pensi anche agli altri. Cerco di rispettare tutti i cartelli”.

La motivazione risiede in un fattore di “economicità”; la giovane generazione che è più precisa nella guida (“non mi permetto di passare con il giallo” oppure “con il rosso, sto più attento”) teme la reazione dei genitori in caso di multe salate. In altre parole anche il fatto di correre sulle strade è diventato un lusso che non tutti possono permettersi.

D'altra parte si denota anche un cambiamento nella percezione della autovettura. La generazione più giovane nota che l'euforia che deriva dal mezzo di trasporto (sensazione di essere un possessore di un'auto) e dalla mobilità si trasforma, già dopo un paio di mesi, nella percezione della propria macchina come semplice mezzo di trasporto e che tale mezzo potrebbe essere tranquillamente sostituito con un altro (ad es. con una bicicletta) se le condizioni sono convenienti.

La generazione adulta al contrario, in particolare quella maschile, trova ancora grande piacere nella guida; a loro piace molto guidare un'auto e non sono disposti a sostituire il mezzo od a diventare pedoni. La generazione adulta afferma di non sentire più la necessità di personalizzare la propria auto, di tenerla come un pezzo unico e particolare come faceva 20 anni fa, ma continua ad apprezzare e trovare piacere nel processo di guida.

Inoltre, entrambe le generazioni sono d'accordo nel ridurre il tempo trascorso in auto (se i giovani 20 anni fa mantenevano l'auto come la propria stanza personale, stanza mobile, ora sono diventati la generazione adulta ed hanno cambiato le loro opinioni). Ora più spesso parlano della funzionalità di una macchina piuttosto che del suo interno o del design:

“si è vero prima la macchina era l'oggetto la stanza mobile; la macchina era molto personalizzata adesso non me ne frega niente capisco che deve essere a posto ma non ho l'idea di abbellirla”;

“le strade non erano più sicure ma le corsie erano libere; le cose sono cambiate nel tempo”;

“noi guidavamo senza casco, senza patente, senza conoscere nessun segnale, invece loro hanno fatto la scuola guida quindi dovrebbero essere più attenti”.

### 9.3. "NUOVA VECCHIA TECNOLOGIA"

Per quanto riguarda la percezione della tecnologia e dell'aspetto tecnico-funzionale dell'auto le percezioni sono molto differenti tra uomini e donne; le donne e gli uomini più giovani sono maggiormente informati in termini di tecnologia rispetto agli adulti. Le donne di entrambe le generazioni hanno comunque un approccio meno tecnologico nella gestione della loro auto.

Gli uomini che seguono gli aggiornamenti tecnologici cercano di avere auto più moderne possibili:

“la mia macchina ha sensori di parcheggio, sensori tergilicristalli, luci automatiche, non serve la chiave per mettere in moto, limitatore di velocità. Mi piacerebbe avere lo start and stop nel senso che si ferma e riparte nel momento del bisogno. Soprattutto nel centro di Roma. Inoltre ho anche l'ASP antislittamento; sono cose che completano tutta la tecnologia della macchina, poi il bluetooth. Per il futuro mi piacerebbe una macchina ibrida che impatti sia sui consumi che sull'ambiente”.

Entrambe le generazioni concordano sul fatto che un aumento del livello tecnologico dell'autovettura rappresenti un elemento di maggiore sicurezza nella guida. Una tendenza positiva è stata osservata per entrambe le generazioni nel mettere in relazione le nuove tecnologie con un maggior livello di sicurezza e tranquillità dell'autista.

“Control, bluetooth, stabilità in curva, comando vocale c'è ma non lo uso. Ho anche il navigatore che uso comunque pochissimo. Mi piacerebbe il sensore di parcheggio con la telecamera perché la macchina è lunghissima e quindi mi servirebbe anche se è meglio il sensore. E poi mi piacerebbe che prima dell'impatto la macchina provi a frenare. Su alcune funziona”;

“ho una macchina nuovissima e ha tutte le tecnologie tranne il navigatore. Inoltre è ecologica scelta personalmente compatibile con l'ambiente e sono soddisfatta di questo passaggio. Ho voluto il vivavoce perché è indispensabile visto che viviamo con i cellulari. I sensori di parcheggio non li ho ma sono molto utili ma non la telecamera. Inoltre mi piacerebbe qualcosa per la sicurezza verso i pedoni perché ho paura che faccio male a qualcuno, pedone, ciclista, ecc”.

Se per la generazione più giovane alcune nuove tecnologie sono già una realtà quotidiana per la generazione adulta rappresentano ancora una novità (USB nell'auto, per esempio). Nonostante questo, la generazione adulta ha affermato di essere pronta a crescere dal punto di vista tecnologico e di vedere prospettive nei gadget e nella tecnologia per l'auto.

Tuttavia, non tutti i gadget sono considerati come desiderabili in macchina. Entrambe le generazioni hanno un approccio più razionale ai gadget tecnologici. Gli autisti notano la necessità dei sensori per la pioggia, di opzioni di illuminazione maggiorate e di sensori per il parcheggio; nel futuro si pensa alla possibilità di auto-parcheggio e di guida senza l'autista.

#### **9.4. "MAMMA MIA, LA ROTATORIA"**

L'esperienza francese della sostituzione dei semafori con le rotatorie ha suscitato un grande interesse tra le generazioni sia dei giovani che degli adulti.

Nonostante gli evidenti benefici (ad esempio riduzione del traffico ed incremento della velocità di circolazione) la generazione adulta vede una serie di difficoltà nell'utilizzo della rotatoria. In primo luogo considerano abbastanza complesso l'immissione nelle rotatorie e la gestione della precedenza.

Chiamati ad illustrare vantaggi e svantaggi delle rotatorie, i partecipanti ai focus schematicamente individuano:

##### vantaggi

- fanno defluire meglio il traffico
- migliorano l'aspetto architettonico delle strade
- riducono la velocità
- riducono l'inquinamento

### svantaggi

- pericolose
- difficoltà di attribuzione della precedenza
- non sempre adatte alla sostituzione dei semafori per limiti di spazio della carreggiata
- più pericolose per l'utenza dolce

In secondo luogo, la generazione adulta non vede alcuna base giuridica adeguata in Italia per regolare il traffico sulle rotatorie (in caso di collisione, incidente, ecc); questo potrebbe creare ulteriori difficoltà nel risolvere le controversie stradali.

La terza ragione a sfavore della rotatoria è la mancanza di infrastrutture urbane adeguate per l'uso di questo tipo di circolazione (in particolare l'altezza dei parapetti, marciapiede, la mancanza di visibilità e spazio, ecc). In generale, la situazione del paese non sembra essere sufficientemente adeguata a questo tipo di innovazione:

“io lavoro per l'infortunistica e tante volte ti danno il concorso di colpa perché loro lo Stato e chi fa le leggi non è mai sufficientemente chiaro. I vigili stessi non sanno cosa fare dividono la colpa a metà. Non è chiaro come bisogna comportarsi”.

Le giovani generazioni, invece, considerano l'introduzione delle rotatorie in modo positivo ma vedono la necessità di migliorare le infrastrutture.

Ad un'analisi più dettagliata delle tendenze individuate nel corso della ricerca attraverso i focus group, si evidenziano una serie di aspetti importanti che riguardano entrambe le generazioni.

Ad esempio il gap della formazione e la relativa importanza della capacità di guidare è un aspetto che riguarda le due generazioni. In particolare la vecchia generazione ha espresso il desiderio di sostenere un corso di aggiornamento, un “refresh” per migliorare la capacità di guida ed adattarla alle mutate condizioni di circolazione stradale (modifiche nelle regole, difficoltà nella guida e nel parcheggio nelle città in crescita). I rappresentanti del gentil sesso hanno espresso il desiderio di frequentare un corso di guida sicura e di parcheggio, con particolare attenzione alla sicurezza dei pedoni ed alla manovra in condizioni estreme; le donne per alcuni aspetti, si rivelano, quindi, i driver più attenti.

Il campione maschile ha espresso il desiderio di frequentare un corso per migliorare l’abilità di guida e per conoscere le nuove tecnologie. Si è convenuto che non dovrebbe rappresentare un problema il fatto di frequentarlo o superarlo. La preferenza è stata data ad un corso con finalità incentivante da effettuare in orari comodi e senza particolari limitazioni. Come stimolo e’ stato proposto di introdurre un sistema di incentivi come quello, ad esempio, di emettere una determinata quantità di punti per la patente in caso di superamento del corso:

“cercando di seguire mio figlio ho visto che ad oggi non avrei superato i quiz nel senso che tante cose sono cambiate e quindi sarebbe positivo fare una rinfrescata sulle nuove segnaletiche. Potrebbero essere degli incentivi con dei punti sulla patente per aggiornamenti. L’idea è: ti do un premio e poi tu lo sfrutti come vuoi”;

“sono favorevole ai corsi di aggiornamento ma senza un obbligo. Non dovrebbero essere finalizzati agli esami. Come fanno per i corsi per i punti. Mi regali dei punti”;

“sarei in difficoltà ma lo farei, potrebbe essere positivo ma, come detto anche da altri, senza obblighi” .

In conclusione su questo argomento, si evince che la generazione dei giovani considera l'introduzione di tale infrastruttura in modo più positivo e favorevole rispetto alla generazione adulta che ritiene che il traffico possa diventare maggiormente pericoloso anche per i ciclisti ed i pedoni. In particolare le donne della generazione adulta non si sentono sicure nel guidare in una rotonda mentre i giovani, che hanno ricordi freschi delle loro lezioni di guida, si dimostrano i più favorevoli al cambiamento.

Tuttavia, entrambe le generazioni sono consapevoli dei vantaggi di questo tipo di controllo del traffico in particolare nel migliorare la fluidità della circolazione e ridurre la velocità di tutti i mezzi anche di quelli pesanti.

## **9.5. E GLI ANZIANI?**

L'ultimo argomento di discussione previsto dalla scaletta dei focus è relativo al rapporto tra anziani e nuove tecnologie in automobile. Lo spunto iniziale si deve a forme di sperimentazione in atto per varare un'auto che aiuti gli utenti più anziani: vengono sperimentati strumenti per la visione notturna e sistemi per il controllo della velocità. Anche i navigatori vengono tarati per gli anziani, con segnalazioni acustiche differenti e l'indicazione delle strade più sicure e con meno traffico in ogni percorso. Alla fase sperimentale dovrebbe fare seguito la vera e propria produzione di allestimenti per anziani.

Su questo tema si registrano, nella discussione, una serie di pareri positivi sulle vetture dotate di nuove tecnologie per gli anziani ma anche una decisa presa di posizione che limiti di fatto l'utilizzo dell'auto per l'utenza più matura. I partecipanti al focus group di entrambe le generazioni hanno riconosciuto la necessità di aiutare gli anziani per la sicurezza di loro stessi e per gli altri soggetti in movimento (pedoni, altri anziani).

Si è ,comunque, osservato che la tecnologia può contribuire solo in parte a risolvere i problemi derivanti dagli autisti più anziani. E' stato, infatti, unanimemente riconosciuto che gli autisti anziani, con i loro tempi rallentati e con le loro azioni spesso imprevedibili, rappresentano un potenziale pericolo per la circolazione. Su questo presupposto è stato proposto di porre un limite all'età di guida per i conducenti anziani e di prevedere una visita medica obbligatoria con cadenza annuale.

Il limite di età massimo è stato determinato in 80 anni ed è stata proposta il superamento di una prova tecnico/pratica di guida:

“ per gli anziani i strumenti tecnologici potrebbero essere utili ma ad un certo punto bisognerebbe dargli uno stop; a volte tanti anziani sono pericolosi per loro e per gli altri, distratti ... ho trovato anziani a 40 all'ora sull'autostrada.

L'autorizzazione alla guida dovrebbe basarsi non solo sulla vista ma anche sulla guida per verificare il livello di attenzione ed i tempi di reazione. Mia madre guiderà fino a 80 anni ma è pericolosa perché non sta attenta guarda dritta e basta, è un estremo di prudenza ma a volte troppo pericoloso; va bene tutti gli aiuti ma ad un certo punto basta!!!”.

La generazione adulta si è rivelata più tollerante e meno categorica, rispetto ai giovani, nel considerare i driver più anziani in virtù della loro pluriennale esperienza di guida e per il fatto di essere vicini a raggiungere anagraficamente la categoria dei “maturi”:

“la terza età del futuro non sarà più quella di una volta, immaginiamoci noi che siamo già abituati alla tecnologia”;

“la tecnologia può spaventare i già anziani mentre per i nuovi “anziani” può essere d'aiuto”;

“a questo livello non sono proprio abituati a queste tecnologia ma chi ha 50 anni adesso forse a 70 già ha più speranze. Fare visite più ravvicinate. Facendo prove su strada ma immagino i costi. Rifare l'esame della patente anche se questo è molto costoso”;

La generazione adulta riconosce la validità delle innovazioni tecnologiche per facilitare la guida negli anziani (vedi utilizzo di limitatori di velocità, utilizzo di cuffie per comunicazione mobile) che spesso si dimostrano guidatori cauti e di buon senso. Tuttavia, la vecchia generazione riconosce che con l'avanzare dell'età non esiste tecnologia che possa migliorare il tempo di reazione necessario sulle strade da parte dei driver più avanti con l'età. Quindi concordano con i giovani nel determinare un termine al limite di età per la guida e nel predisporre un servizio di trasporto gratuito o di autisti personali per gli anziani.

Un altro aspetto interessante è il collegamento tra sicurezza di guida e l'uso di nuove tecnologie. In particolare la generazione adulta ha espresso preoccupazione per l'utilizzo di telefoni cellulari, giochi elettronici, lettori MP3, ecc, da parte dei giovani durante la guida. E' stato osservato che i giovani trascurano spesso le norme di sicurezza stradale utilizzando cellulari o smartphone (anche come navigatori) durante la guida e quindi violando le norme di sicurezza stradale e provocando incidenti stradali.

A questo proposito, è stato suggerito di introdurre non solo l'obbligo di usare il viva voce o l'auricolare in auto ma di una progettazione delle auto che renda disponibile tali accorgimenti su produzioni "di serie".

## **9.6. CONCLUSIONI**

Si nota che la differenza principale tra le due generazioni, possa essere individuata soprattutto a livello di istruzione e formazione professionale di guida, mentre la padronanza dei mezzi tecnici sembra impattare maggiormente sulla differenza di genere. Dall'esperienza dei focus si può affermare che le donne della generazione adulta sembrano rappresentare i driver maggiormente a rischio in quanto hanno difficoltà ad adattarsi alle nuove condizioni di guida ed alle tecnologie in rapida evoluzione; gli uomini della generazione adulta, che continuano ad essere appassionati di guida e di auto, considerano, invece, le innovazioni tecnologiche affascinanti e stimolanti.

I giovani sono disponibili a cambiare mezzo di trasporto se le condizioni lo consentono (ad esempio ad utilizzare la bicicletta). Si sentono più sicuri al volante ed a volte tendono a trascurare le regole (vedi uso dei telefoni cellulari in macchina). Al contrario la generazione adulta tende ad essere maggiormente attenta ed a pensare alla propria sicurezza non solo come driver ma anche nel ruolo di pedone. La violazione delle regole da parte della vecchia generazione è da ricondursi o alla non conoscenza della situazione od al cambiamento della situazione nelle città, dove il traffico è diventato più intenso e caotico. Gli adulti sentono la necessità di aggiornare la loro preparazione e le loro competenze frequentando corsi di guida che prevedano anche forme incentivanti (vedi punti supplementari per la patente).

Entrambe le generazioni riconoscono l'importanza di aumentare la sicurezza nella guida anche attraverso l'utilizzo di regole più severe e l'introduzione di multe per scoraggiare i driver più spericolati. Ambedue le generazioni considerano le due ruote notevolmente pericolose. In particolare la generazione adulta sente il bisogno di una legge finalizzata al controllo della guida in stato di ebbrezza ed all'utilizzo di viva voce o auricolari al posto di cellulari o smartphone.

Se la generazione adulta avverte il bisogno di adattarsi alla nuova situazione della circolazione (cambio regole, guida sicura, ecc) i più giovani hanno recepito l'esigenza di adeguare le infrastrutture urbane ai cambiamenti in corso sulle strade (piste ciclabili, altezza dei marciapiedi nelle rotonde).

Entrambe le generazioni hanno evidenziato l'importanza di introdurre esami fisici e prove pratiche di guida con cadenza annuale per monitorare la capacità e la sicurezza dei driver anziani ed indirettamente di tutti gli utenti della strada. Il divario generazionale si fa sentire per quanto riguarda la percezione della proprietà della vettura.

Se l'auto per la generazione adulta rappresenta un amico a quattro ruote (soprattutto per gli uomini) per i giovani l'auto cessa di essere qualcosa di sacro per diventare un normale veicolo e mezzo di trasporto. I giovani sono pronti ad utilizzare altri mezzi di trasporto come il trasporto pubblico o la bicicletta ma con orari e percorsi accessibili ed una maggiore sicurezza stradale nelle città (nel caso della bicicletta).

In conclusione e' possibile individuare quattro tipologie di driver. La suddivisione riguarda due aspetti; l'uso di nuove tecnologie e lo stile di guida. I gruppi a rischi sono due: I giovani maschi , che pur essendo ben informati sulle nuove tecnologie, hanno uno stile di guida imprudente a causa della loro inesperienza e del frenetico ritmo di vita. Il secondo gruppo a rischi e' rappresentato da quello delle donne adulte che mal si adattano alle nuove tecnologie e non possiedono una tecnica di guida adeguata alle mutate e moderne condizioni di guida.

Entrambe le generazioni riconoscono l'importanza di metodi di insegnamento attuali e moderni per imparare o migliorare la tecnica di guida. La generazione adulta e' disposta a raggiungere i giovani in termini di aggiornamenti e sotto l'aspetto tecnologico. Le due generazioni attribuiscono, infine, importanza al rispetto del codice della strada ed al fatto di adattarsi alle nuove condizioni del traffico cittadino.

## **10. IL POPOLO DEI CICLISTI: NUOVI BISOGNI, NUOVE RISPOSTE**

Nella primavera del 2012 la campagna "Cities fit for cycling" lanciata dal quotidiano inglese **Times** a sostegno della sicurezza dei ciclisti ha conquistato il Web.

In Italia come in gran parte dell'Europa l'hashtag *salvaiciclisti*, equivalente del britannico *cyclesafe*, è balzato ai primi posti della classifica dei *Trend Topic*, i blog e i siti delle associazioni di settore hanno pubblicato il banner dell'iniziativa inglese e riadattato i suggerimenti britannici (tra i quali citiamo: 30 km/h limite di velocità massima nelle aree residenziali sprovviste di piste ciclabili, individuazione dei 500 incroci più pericolosi del paese al fine di inserirvi semafori preferenziali per i ciclisti e specchi che permettano ai camionisti di vedere eventuali ciclisti presenti sul lato) alla situazione nostrana.

In Italia, d'altra parte, la vita dei ciclisti non è certo facile sia dal punto di vista della effettiva ciclabilità delle province nostrane che del livello di sicurezza sulle strade..

## 10.1 Piste ciclabili: da Bologna a salire c'è da accontentarsi

Il nostro paese dispone di appena 3.297,2 chilometri di piste ciclabili urbane, l'equivalente di sole 3 città europee (Stoccolma, Hannover e Helsinki). In Germania, per citare un esempio virtuoso, i km sono circa 35.000 (*Fonte: Bici in città. Numeri e buone pratiche sulla ciclabilità urbana in Italia - Fiab, Legambiente, CittàinBici*).

A giudicare dalle risposte fornite dagli automobilisti<sup>6</sup> il giudizio sulle piste ciclabili attualmente presenti sarebbe più che sufficiente se, in qualche modo, il nostro paese spostasse a Bologna il suo estremo confine...

Considerando, infatti, i 6 aspetti più rilevanti per l'efficacia e la funzionalità di una pista ciclabile (pulizia, segnaletica, estensione, accessibilità, illuminazione, sicurezza, manutenzione) in una scala da **1 a 7** (7= punteggio massimo) il voto medio è stato superiore al 5 in tutte le variabili considerate sia nelle aree del nord-ovest che in quelle del nord-est (tab.10.1.1). Nelle zone del centro il voto medio comincia a calare in tutti gli item esaminati sfiorando la sufficienza solo per gli aspetti collegati alla pulizia, alla sicurezza (voto medio 3,5), alla segnaletica e alla manutenzione (voto medio 3,6). L'area dell'insufficienza è, invece, nettamente predominante nella zona Sud e Isole (il voto medio non raggiunge neanche quota 3 in nessuno dei fattori considerati ad eccezione del 3,2 dell'illuminazione).

C'è ancora molto da fare, dunque, per rendere davvero ciclabili le città italiane soprattutto da Bologna in giù. Si auspica che la prima pista ciclabile realizzata a Napoli ed appena inaugurata il 10 novembre 2012 sia la prima di una lunga serie.

---

<sup>6</sup> Le domande riferite al tema bicicletta, stato delle piste ciclabili, sicurezza dei ciclisti sono state poste solo agli automobilisti che si servono abitualmente della bicicletta/ne posseggono almeno una

<b>Tab.10.1.1 - Giudizio sullo stato delle piste ciclabili nel comune di residenza (voto medio in una scala da 1=scarso a 7=ottimo) secondo la ripartizione territoriale</b>					
	Ripartizione				
	Nord ovest	Nord est	Centro	Sud e isole	<i>Totale</i>
Pulizia	5.2	5.7	3.5	2.9	4.6
Segnaletica orizzontale e verticale	5.1	5.5	3.6	2.5	4.5
Estensione	5.0	5.6	3.2	2.6	4.4
Comodità/accessibilità	5.1	5.6	3.2	2.6	4.4
Illuminazione	4.9	5.4	3.2	3.2	4.4
Sicurezza	5.1	5.4	3.5	2.7	4.4
Manutenzione	5.0	5.6	3.6	2.5	4.4

*Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2012*

## **10.2 In bicicletta più morti che sui ciclomotori, ma gli amanti della bici non rinunciano al diritto ad una mobilità dolce**

Nel 2011, è stato registrato un aumento, rispetto al 2010, del 7,2% dei conducenti di biciclette morti in incidenti stradali e dell'11,7% dei feriti.

Le biciclette rappresentano il terzo veicolo, in graduatoria, dopo autovetture e motocicli, con il maggior numero di conducenti morti.

La proporzione di donne decedute, conducenti di biciclette, sul totale delle conducenti morte in incidenti stradali, inoltre, è più elevata rispetto alla stessa percentuale calcolata per gli uomini (uomini 9,7%, donne 16,4%); in entrambi i casi si tratta di percentuali più elevate rispetto a quelle registrate per la categoria dei ciclomotori (*Fonte: Aci – Istat Incidenti stradali 2011*).

Eppure i seguaci della “mobilità dolce” non rinunciano ad utilizzare la loro 2 ruote a pedali non solo nel fine settimana per il tempo libero/il divertimento ma anche per la gestione della vita di tutti i giorni:

- Il 35% degli automobilisti<sup>7</sup> possiede o guida abitualmente una bicicletta;
- la utilizza in media 2,4 giorni alla settimana (2,3 giorni i maschi, 2,6 giorni le femmine) percorrendo mediamente 4,5 Km nei giorni feriali e 7 km nei festivi.
- Gli over 65 si distinguono per un utilizzo superiore alla media sia in termini di giorni settimanali d'uso - 3,3 giorni - che di km percorsi nei giorni feriali 5,9.

---

<sup>7</sup> CFR NOTA 5

- Le occasioni prevalenti di utilizzo sono collegate, sia in città che fuori, al tempo libero e al divertimento (rispettivamente 62,0% e 8%), tab. 10.2.1.
- Gli over 65, tuttavia, si servono della bici in percentuale nettamente superiore alla media (61,3% rispetto ad una media totale pari al 37%) anche per svolgere delle commissioni/fare acquisti.
- I giovani (18-29 anni) la considerano, invece, un mezzo utile per spostarsi per motivi di studio/lavoro(33,0%) e per fare sport/esercizio fisico (27,5%).

<b>Tab. 10.2.1 - Motivi per i quali utilizza prevalentemente la bicicletta secondo le classi d'età (val.% )</b>					
Motivo	Età				Totale
	18-29 anni	30-44 anni	45-64 anni	65 anni e oltre	
In città per tempo libero/divertimento	50,5	62,3	66,1	66,1	62,0
In città per svolgere delle commissioni/fare acquisti	31,9	32,9	35,0	61,3	37,0
In città per sport/esercizio fisico	27,5	23,4	24,3	21,0	24,1
In città per lavoro/studio	33,0	15,0	7,9	1,6	14,1
In città per impegni familiari	4,4	6,0	5,6	6,5	5,6
Fuori città per tempo libero/divertimento	5,5	10,8	9,0	1,6	8,0
Fuori città per sport/esercizio fisico	4,4	4,8	2,8	4,8	4,0

*Il totale non è 100 perché erano possibili più risposte*

*Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2012*

### **10.3 Ciclisti più sicuri con corsie nettamente separate ed incremento della segnaletica**

Ma quali interventi sarebbero necessari per consentire ai ciclisti di circolare in maggiore sicurezza?

Da nord a sud gli automobilisti sono pienamente d'accordo: in primis occorre creare più spazi riservati esclusivamente alla circolazione dei ciclisti (voto medio 6,4; 6,7 nel nord est in una scala dove 7 è il punteggio massimo) e inserire in prossimità dei semafori degli "spazi di accumulo/raduno" riservati a quest'ultimi (voto medio 5,4), tab. 10.3.1.

La bicicletta è un mezzo di trasporto talmente diverso dalla 4 ruote a motore che in un'ipotetica città ideale ci vorrebbero strade separate:ciclisti da una parte automobilisti dall'altra!

Nell'attesa di infrastrutture più adeguate sarebbe utile sensibilizzare gli automobilisti alla "problematica ciclisti" già dalla Scuola Guida (voto medio 5.9) evidenziando la presenza di regole e modalità di circolazione diverse tra questi 2 utenti della strada che potrebbero trovare gli automobilisti impreparati nella gestione di alcune inaspettate situazioni (pensiamo alla possibilità riservata solo ai ciclisti di percorrere, in determinate situazioni, delle strade contromano).

Non meno importante la tematica della visibilità.

I ciclisti dovrebbero essere più facilmente distinguibili sia attraverso l'abbigliamento (ad es.indossando un giubbotto catarifrangente) che tramite strumenti da apporre sulla bici (indicatori di direzione ad esempio.), voto medio 5,6.

Ma non solo. Sia la loro presenza in strada che quella in piste ciclabili dovrebbe essere indicata con una segnaletica ad hoc molto più chiara (voto medio 5,9).

**Tab. 10.3.1 - Fattori che potrebbero contribuire ad aumentare la sicurezza dei ciclisti ( in una scala da 1= per nulla utile a 7=molto utile) secondo la ripartizione territoriale**

	Ripartizione				Totale
	Nord ovest	Nord est	Centro	Sud e isole	
Realizzare piste ciclabili o corsie riservate nettamente separate da quelle per il trasporto a motore	6.1	6.7	6.3	6.4	6.4
Incrementare l'attenzione da parte degli automobilisti sensibilizzandoli al problema "ciclisti" già dalla Scuola Guida	5.7	6.4	5.4	5.8	5.9
Incremento della Segnaletica relativa alla presenza di ciclisti/ piste ciclabili	5.6	6.5	5.5	6.0	5.9
Incrementare la visibilità del ciclista attraverso l'abbigliamento (indossare un giubbotto catarifrangente), strumenti posti sulle bici ( indicatori di direzione....)	5.6	5.9	5.3	5.5	5.6
Presenza ai semafori di "spazi di accumulo/raduno" riservati ai ciclisti	5.1	5.9	5.0	5.4	5.4

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2012

## 10.4 Il casco: amico/nemico dei ciclisti?

Quando si parla di sicurezza in bici non si può non affrontare la tematica “utilizzo del casco” da sempre fonte di annose questioni:

“E’ davvero un salvavita? Stabilire una sua obbligatorietà per legge - come avviene con le moto – scoraggerebbe i ciclisti dall’uso della bici? In paesi molto più “ciclistici”(Germania, Olanda...) del nostro non è obbligatorio perché, quindi, introdurre tale vincolo?”

Via libera alle opinioni degli automobilisti.

Il casco è un salvavita”(voto medio 5,8 in una scala dove 7 indica il pieno accordo ),tab. 10.4.1.

Ne sono convinti ancor di più i ciclisti residenti nelle aree del nord (voto medio 6,1 nel nord ovest e 6,3 nel nord est) dove attualmente l’utilizzo della bicicletta è incentivato dalla presenza di piste ciclabili più numerose ed efficienti. Di più.

La decisione di una sua **obbligatorietà per legge** trova gli intervistati maggiormente d’accordo(voto medio 5,3) rispetto alla pur discussa possibilità di **consigliarne** l’utilizzo senza, tuttavia, renderlo un **vincolo effettivo** alla circolazione (voto medio 4,9).

Allo stesso tempo i ciclisti riconoscono (voto medio 4,3) che l'utilizzo del casco possa rendere meno piacevole l'andare in bicicletta ma discordano completamente con l'idea che il "non metterlo" possa accrescere in qualche modo il livello di attenzione degli automobilisti (voto medio 2,9).

Maggiore perplessità desta, infine, l'effettiva efficacia del casco nel ridurre i rischi di trauma cranico e/o di ferite gravi alla testa in caso di incidente.

E' un aspetto sul quale gli intervistati non si schierano in maniera definitiva.

Il voto medio è, infatti, 3,4 in una scala dove 7 è il voto massimo.

Per avere un'opinione precisa in merito occorrerebbero, forse, cognizioni e conoscenze di tipo medico che sfuggono al senso comune.

<b>Tab.10.4.1 - Opinione rispetto all'utilizzo del casco in bicicletta (Grado di accordo/disaccordo in una scala da 1 a 7 dove 1=per nulla d'accordo; 7=totamente d'accordo)</b>					
Opinione	Ripartizione				
	Nord ovest	Nord est	Centro	Sud e isole	Totale
E' un salvavita	6.1	6.3	5.1	5.5	5.8
L'uso del casco dovrebbe essere obbligatorio per legge	5.5	5.6	4.6	5.3	5.3
E' giusto che il suo utilizzo sia consigliato, ma non obbligatorio per legge	5.0	5.1	4.7	4.9	4.9
Il suo utilizzo rende meno piacevole l'andare in bicicletta	3.9	4.6	4.0	4.9	4.3
Il suo utilizzo, in caso di incidente, non contribuisce a ridurre il rischio di trauma cranico e/o ferite gravi alla testa	3.2	3.3	3.4	3.8	3.4
Il non indossarlo fa sì che gli automobilisti stiano più attenti ai ciclisti	3.0	2.7	2.9	3.0	2.9

Fonte: Rapporto Aci - Censis Servizi, 2012

## 10.5 Focus sui ciclisti

“Secondo le stime preliminari, nell’Unione Europea (UE-27) circa 33.000 persone nel corso del 2010 hanno trovato la morte in incidenti stradali. Circa il 40% di questi decessi si verifica in incidenti avvenuti all’interno di un centro abitato. Una percentuale pari a circa il 48% degli utenti stradali deceduti è rappresentata da pedoni e ciclisti” (Fonte: Rapporto 2011 sulla sicurezza stradale di pedoni e ciclisti, Dekra Automobil GmbH).

L’esigenza di porre sotto la lente d’ingrandimento il fenomeno della mobilità dolce prende le mosse da un insieme di fattori tra i quali possono essere citati i seguenti:

- migliorare la qualità dell’ambiente, in particolare in termini di riduzione dei fattori inquinanti, e di prevenzione dei rischi per la salute umana;
- garantire una maggiore sicurezza ai pedoni e ai ciclisti negli spostamenti in ambito urbano ed extraurbano;
- migliorare l’accessibilità e l’efficienza negli spostamenti delle persone sia in ambito urbano sia nei luoghi del turismo, dei servizi, della conoscenza, della storia, della natura, del paesaggio, dell’economia, del tempo libero e dello sport.

Anche l’OCSE ha recentemente diffuso le sue linee guida per una politica rivolta alla sicurezza del ciclista alla cui divulgazione ha contribuito in Italia l’Automobil Club.

Dall’indagine qualitativa sulla mobilità dei ciclisti, realizzata attraverso i focus group, emergono alcuni significativi spunti di riflessione relativamente ad alcuni di questi temi.

Nei due focus group, realizzati a Roma con gruppi di sei soggetti per ciascun incontro, si evidenziano comportamenti e stili di vita che mutano a seconda del genere e della frequenza d’uso della bicicletta.

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

- la bicicletta, nel corso degli anni, assume una funzione non limitata ad un utilizzo ludico destinata al tempo libero ma diventa un vero e proprio mezzo di locomozione in grado di coniugare economicità, attività fisica e modelli di sviluppo eco-compatibili;
- il ricorso all'automobile per gli spostamenti è limitato al minimo indispensabile; l'aumento del costo dei carburanti è una delle motivazioni ma non la principale. Si ricorre di più all'utilizzo della bicicletta per un mutato atteggiamento del proprio stile di vita dove trova maggior spazio, rispetto al passato, la consapevolezza che sia necessaria una nuova modalità dell'agire collettivo con priorità alla salute, all'impatto ambientale, al risparmio, alla vita slow;
- la mobilità dei ciclisti dovrebbe essere accompagnata, per favorirne l'incremento, non solo da interventi di tipo infrastrutturale (piste ciclabili, segnaletica, ecc.) ma anche da una sensibilizzazione culturale verso un differente approccio al territorio con l'ottica di favorire la compresenza di ciclisti e automobilisti ed accrescere i meccanismi di mobilità intermodale;
- appare necessario uno "scatto" culturale verso l'osservanza delle regole per tutti i soggetti coinvolti nella mobilità stradale siano essi pedoni, ciclisti, fruitori delle due o delle quattro ruote a motore;
- le dotazioni di sicurezza destinate ai ciclisti non devono costituire un ulteriore vincolo all'uso della bicicletta ma progettate in maniera da coniugare efficienza e libertà di movimento.

Svolgendo il film dei focus group secondo la scaletta di conduzione, è possibile approfondire gli elementi utili per decodificare stili di vita e di consumo dei partecipanti, criticità e proposte per una migliore convivenza tra i differenti attori della mobilità.

### 10.5.1 “Vado in bici perché...”

La bicicletta non è solo un mezzo di svago da utilizzare nel tempo libero. Pur possedendo un'automobile (tutti i partecipanti ai focus hanno dichiarato di averne almeno una) il ricorso alla bici per coprire la distanza casa – lavoro risulta più frequente che in passato: “uso la bicicletta per portarmi anche al lavoro e la uso da un anno al 100% il sabato e la domenica per allenamento nei vari parchi di Roma e tutte le sere per uscire”.

Il concetto di economicità non sempre è riferito ad un risparmio di danaro ma, con maggior frequenza, è riportato ad un valore temporale; la bicicletta come mezzo per risparmiare tempo anche negli spostamenti urbani: “non avendo la problematica del parcheggio uso la bici anche d'inverno, arrivando sorridente mentre gli altri arrivano stressati magari da 3 quarti d'ora di ricerca del parcheggio”; “uso la bicicletta sostanzialmente per il tragitto casa-lavoro. 3 km andata e ritorno un po' perché mi andava di farlo, un po' perché ci si mette di meno con i mezzi pubblici; la zona dove lavoro non è collegata bene e i parcheggi non si trovano”.

Il ricorso all'auto privata appare sempre più fungibile dalla bicicletta in particolar modo se le esigenze familiari lo consentono: “l'automobile la uso il meno possibile se devo fare spostamento che non posso farne a meno. Mi faccio la domanda posso non usare l'automobile e la risposta è sempre al 99% dici sì, ma non ho figli”.

In presenza di un nucleo familiare con figli piccoli, l'atteggiamento cambia e il ricorso alla bicicletta per muoversi si fa più prudente: “io ho figli ma sono grandi e indipendenti e non ho il problema di spostarmi con loro. Quando erano piccoli prendevo l'auto”; “una volta ho portato mia figlia di 3 anni sul sellino davanti della bicicletta su viale Libia. Ero preoccupata degli altri mezzi e ho detto chi me lo fa fare”.

Un piano di mobilità generale, almeno in una grande metropoli, che punti maggiormente sulla intermodalità ed un potenziamento del servizio pubblico, potrebbe senza dubbio favorire uno sviluppo della mobilità in bicicletta: “se l'autobus passasse ogni 5 minuti io prenderei l'autobus; se posso entrare con la bici nella metro vado a lavoro con la metro”.

Tra i partecipanti ai due focus group è maggioritaria la posizione che rifiuta la pista ciclabile come unico, o privilegiato, luogo deputato al transito delle biciclette. Le piste ciclabili, per chi usa la bici anche e soprattutto per spostarsi in città lungo la tratta casa – lavoro, sono considerate scomode, inefficienti e, in alcuni casi, pericolose. Nella visione dell’heavy user della bici, la pista ciclabile assume addirittura una funzione “ghettizzante”, non appropriate ad assolvere una moderna funzione di mobilità urbana: “le piste ciclabili sono vuote e quella a Lungotevere, che è una bella pista ciclabile è sotto utilizzata perché è pericolosa e in alcuni tratti è pavimentata con i sampietrini che fanno male”; “non amo la pista ciclabile. Preferisco la strada anche se ho paura del traffico ma ho sempre pedalato per strada e la pista ciclabile è una novità. E poi le tasse le pago pure io e non vedo perché devo essere ghettizzata a passare per forza di là”; “la pista ciclabile è fatta a macchia di leopardo c’è una parte asfaltata e una parte di sampietrini tutti belli sconnessi poi di nuovo asfaltata”.

Chi utilizza la bicicletta soprattutto nella sede stradale in compresenza di automobili, dichiara di aver sviluppato una maggiore attenzione alla guida, non solo della bicicletta ma anche dell’auto. Da questo punto di vista i comportamenti alla guida sembrano essere simili indipendentemente da quale mezzo si utilizzi. I partecipanti ai focus si definiscono corretti, attenti e rispettosi del codice stradale sebbene, scendendo nei dettagli, è possibile rilevare delle contraddizioni o meglio delle sottovalutazioni di alcune infrazioni commesse in sella alla bicicletta ed il rispetto del codice diventa relativo secondo un’interpretazione tutta personale: “da quando vado in bicicletta sono molto più vigile e attento perché dico sto portando a spasso 11 chili e invece quando vado con l’automobile sto portando a spasso 4 quintali e devo stare molto più attento perché sono tanti e la velocità è sinonimo di insicurezza per me più la riduci e più crei sicurezza e quindi praticamente il mio livello di attenzione è cresciuto”; “uso dei sensi unici un po’ scendo un po’ spingo un passo sul marciapiede mi arrangio la gente mi conosce e non mi dice più niente se incontro un vigile che fa circolare appena mi vede probabilmente mi lascia passare e faccio un’infrazione enorme”; “io sto al 100% di attenzione sia con la macchina che con la bicicletta (...) visto che per me la bici è libertà mi prendo qualche libertà e mentre pedalo mi creo il mio codice”.

Il rispetto o meno del codice della strada diventa un concetto relativo e ricondotto ad una matrice culturale tutta italiana dove anche il rigido rispetto delle norme rischia di diventare, paradossalmente, pericoloso e controproducente: “in una situazione italiana in cui le regole sono interpretabili e non sono certe, rispettare le regole diventa pericoloso a volte. Una volta io mi sono fermato per far passare uno sulle strisce e uno mi è venuto addosso, certo se tu vai veloce e ti fermi di botto e non c’è motivo perché il pedone è lontano è molto più pericoloso. Come ciclista mi fermo alle strisce pedonali nella gerarchia il pedone ha più diritto del ciclista che ha più diritto della macchina”.

Anche la percezione del proprio senso di responsabilità assume un aspetto relativo. Si è spesso indulgenti verso se stessi di fronte alle infrazioni o alle imprudenze: “Da ciclista io ho sempre rispettato tutte le regole vado in bici come se fosse la macchina o lo scooter vado in scooter come fosse la macchina però le cuffiette le uso”.

Sebbene i partecipanti al focus siano caratterizzati da un’orgogliosa rivendicazione del proprio “status” di ciclisti, non sembrano avere posizioni preconcepite quando si tratta di giudicare i comportamenti della categoria: “i ciclisti creano problemi perché o stanno troppo in mezzo o non stanno a destra e hanno la tendenza di occupare tutta la strada”; “molti in bicicletta si sentono liberi di fare tutto e quindi abbassano il livello di guardia non pensando che devono stare ancora più attenti in auto, sei più protetto in bici ti fai male anche se cadi solo dal cavalletto”; “come in tutte le categorie c’è chi si comporta bene e chi si comporta male come c’è l’automobilista che si comporta bene e quello che si comporta male non c’è una caratteristica per tutti i ciclisti”.

Pur riconoscendo ed apprezzando, in certi casi, il rispetto ortodosso che in altri Paesi vige rispetto al senso di educazione civica in generale e stradale nello specifico, sembra che, in Italia, sia necessario, a detta dei partecipanti ai focus, riscrivere delle norme utilizzando più il senso pratico che la norma scritta: “se vedo uno al telefonino e sto in macchina io non mi fermo, se stanno sul ciglio della strada e guardano da un’altra parte io non mi fermo”; “il signore lo devi guardare e vedere se effettivamente ha intenzione di voler impegnare le strisce pedonali in quel momento”; “se vedo che uno sta nel mondo delle nuvole o stanno aspettando qualcuno io passo.

La regola basilare è incrociare gli sguardi e sia che tu sia automobilista che ciclista devi guardarlo e gli devi dire guarda che io sto per passare sto attento a te e nel contempo guardo lo specchietto e capisco se quello dietro ha capito che mi voglio fermare”.

### **10.5.2. Il casco salva la vita?**

Un rispetto delle norme a geometrie variabili si riverbera anche sul tema delle dotazioni di sicurezza. In particolare si è cercato di approfondire maggiormente l’opinione degli intervistati relativamente all’uso del casco per i ciclisti. Il dibattito tra pro-casco obbligatorio e anti-casco resta serrato anche a livello internazionale dove sussistono due diverse scuole di pensiero: quella americana pro-obbligatorietà (<http://www.helmets.org> collegate sono la scuola australiana e neozelandese) e quella europea, con capofila le scuole inglese e olandese (<http://www.cyclehelmets.org/>) in cui sono evidenziate alcune criticità che vedono l’uso del casco connesso ad un maggior rischio di lesioni al rachide cervicale. E’ da osservare che statisticamente non vi è alcuna corrispondenza tra incidentalità (morti per miliardo/km ciclista; per l’Italia il valore è pari a 40) e uso del casco (USA 38%).

La posizione prevalente espressa dai partecipanti al focus è di un utilizzo del casco consigliato ma non obbligatorio. Ma, come si accennava, anche in questo caso si rileva una contraddizione nei comportamenti. Se la regola generale è consigliata e può avere una prescrittiva per gli altri non sembra valere per noi: “io appena ho acquistato una bicicletta ho acquistato anche un casco che nel tempo ho sempre utilizzato meno, anche se lo porto sempre sul manubrio penso che d’estate fa caldo ho i capelli ricci e non lo metto (...) è fondamentale per me, anche se lo uso poco sono pro casco”; “ce l’ho avuto il casco ma non lo metto perché mi da fastidio ma è una cosa personale”; “lo metterei obbligatorio per i bambini che non hanno esperienza fino ad una certa età”.

Tra chi si esprime nettamente contrario all'utilizzo del casco prevalgono, tra le altre, due motivazioni: la prima è che l'uso obbligatorio potrebbe avere un effetto deterrente verso la diffusione della bicicletta, la seconda mette in evidenza la scarsa utilità e resistenza dei caschi in commercio per i ciclisti: "se vai in una città del nord dove anziani di tutte le età vanno in bici e gli imponi il casco obbligatorio smetteranno di andare in bici (...) perché la bici serve per ridurre le spese e se tieni un anziano in bicicletta è un vantaggio per tutti"; "i caschi che si usano per le biciclette a mio avviso non servono a niente giusto se scivoli e dai una zuccata secondo me avrebbe un senso in bici il casco da motociclista".

Anche sull'uso delle cuffiette auricolari gli atteggiamenti sono divisi tra chi si dichiara nettamente contrario e chi si dimostra più permissivo. "in bici vedi gente che ha le cuffiette ed è una cosa catastrofica perché sentire l'ambiente è fondamentale"; "io vado con le cuffiette, prima avevo la radio"; "anche io uso le cuffiette per sentire la musica che mi piace però la sento bassa e una cuffietta sola perché voglio sentire".

### **10.5.3. Favorire la mobilità debole**

Le proposte per favorire un maggior ricorso alla bicicletta come vettore della mobilità. Le azioni principali dovrebbero riguardare, nell'opinione degli intervistati, la sensibilizzazione culturale verso i temi dell'ecologia, del risparmio energetico, dell'attività fisico - motoria ("la cosa fondamentale è centrare l'uso della bicicletta tramite l'informazione la cultura delle persone"), in sostanza una valorizzazione di tutti gli elementi a supporto della bicicletta come mezzo economico, benefico per la salute ("non andare in palestra, vai in bici"), un vero veicolo anti-crisi.

E' opinione diffusa tra i partecipanti al focus, che le dotazioni di sicurezza che i ciclisti dovrebbero adottare sia su se stessi che sulla bicicletta, non debbano essere particolarmente "pesanti" o eccessivi poiché ciò comporterebbe uno snaturamento del concetto stesso di bicicletta come sinonimo di libertà: "la bicicletta perde la sua natura perché metto delle super mega frecce dei super mega caschi tecnologici". Un elemento su cui si è registrata una larga convergenza è l'utilizzo di un giubbotto (o casacca) fosforescente che faciliti l'individuazione del ciclista in caso di scarsa visibilità e nelle ore notturne.

Tra i fattori che potrebbero incidere positivamente viene spesso citato il ricorso ad incentivi per l'acquisto di biciclette con pedalata assistita: “con la bici assistita se non pedali non cammini non parte e qui siamo parlando di cosa è utile per la mobilità e la bici con pedalata assistita che tu pedali se no non parte in una città come Roma che ha delle belle salite può essere un incentivo”; “quello che potrebbe aumentare la mobilità ciclistica è la pedalata assistita e fare degli incentivi”.

Altri accorgimenti non particolarmente dispendiosi potrebbero aiutare lo sviluppo della bicicletta: “il bike - sharing deve mettere delle biciclette più efficienti (...) non pensate per il turista ma per l'utente romano e le metti vicino alle fermate delle metro con intermodalità”; “a piazza san Silvestro hanno messo delle rastrelliere dove non puoi entrare con la mountain bike”; “noi in Italia continuiamo ad usare rastrelliere che storcono i raggi”.

Il problema della compresenza veicolare dovrebbe essere parzialmente risolto sia con interventi strutturali che preventivi. Per i primi si suggerisce, laddove possibile, la creazione di sezioni stradali a margine della carreggiata, destinate ai ciclisti, possibilmente utilizzando, come già avviene in alcune città, una differente colorazione del fondo stradale a seconda della fruizione (“a Parma hanno ideato delle ciclabili colorate; le ciclabili verdi sono quando non hai intersezioni, quando ce l'hai la ciclabile diventa rossa per richiamare l'attenzione perché stai attraversando lo stesso tratto dei passaggi pedonali, se vuoi farlo rialzato costringe a rallentare l'automobilista”); per la seconda opzione viene suggerito l'utilizzo di asfalti differenti a seconda che si incentivi o disincentivi la compresenza del traffico automobilistico con quella ciclistica: “il ciclista lo puoi convogliare facilmente usando diversi tipi di asfalto se tu fai una cosa molto liscia il ciclista ci va sopra se la fai un po' più *brozzoluta* il ciclista non ci va sopra e sarà più accessibile al pedone oppure se hai una strada e vuoi togliere i ciclisti dalla strada e metterli alla destra gli fai una striscia bella liscia e in mezzo ci lasci i sampietrini per le macchine che hanno più ammortizzatori delle biciclette”.

Sul tema del patentino per ciclisti, infine, l'idea prevalente è di riservarlo solo a chi non sia già in possesso di altra tipologia di permesso di guida: “un ciclista è, di solito, un automobilista pentito dando per scontato che il codice stradale sia abbastanza noto perché hai fatto l'esame per la patente”; “ci vorrebbe un patentino per fare conoscere il codice a chi non ha preso la patente”.

#### 10.5.4 . Breve profilo e questionario focus group ciclisti “heavy user”

Utilizzo e frequenza	
Utilizzo medio settimanale della bicicletta (in giorni)	6
Numero medio di Km. percorsi nei giorni festivi	14
Numero medio di Km. percorsi nei giorni feriali	3

Utilizzo prevalente della bici (val.%)	Totale
In città per svolgere delle commissioni/fare acquisti	60
In città per lavoro/studio	50
In città per tempo libero/divertimento	30
In città per sport/esercizio fisico	20
Fuori città per tempo libero/divertimento	10
Fuori città per sport/esercizio fisico	10
In città per impegni familiari	0
Fuori città per lavoro/studio	0
<i>Il totale è diverso da 100 perché erano possibili più risposte</i>	

<b>Fattori che potrebbero aumentare la sicurezza dei ciclisti (scala 1=per nulla; 5=molto)</b>	<b>Voto medio</b>
Presenza ai semafori di “spazi di accumulo/raduno” riservati ai ciclisti	2,2
Incrementare l’attenzione da parte degli automobilisti sensibilizzandoli al problema “ciclisti” già dalla Scuola Guida	1,8
Incremento della Segnaletica relativa alla presenza di ciclisti/ piste ciclabili	3,0
Incrementare la visibilità del ciclista attraverso l’abbigliamento (indossare un giubbotto catarifrangente), strumenti posti sulle bici (indicatori di direzione....)	3,2
Realizzare piste ciclabili o corsie riservate nettamente separate da quelle per il trasporto a motore	3,4
<b>Utilizzo del casco: grado di accordo (scala 1=per nulla d'accordo; 7=totalmente d'accordo)</b>	<b>Voto medio</b>
L’uso del casco dovrebbe essere obbligatorio per legge	1,4
E’ un salvavita	4,2
E’ giusto che il suo utilizzo sia consigliato, ma non obbligatorio per legge	6,4
Il non indossarlo fa sì che gli automobilisti stiano più attenti ai ciclisti	2,2
Il suo utilizzo rende meno piacevole l’andare in bicicletta	2,0
Il suo utilizzo, in caso di incidente, non contribuisce a ridurre il rischio di trauma cranico e/o ferite gravi alla testa	2,0

<b>Frequenza delle infrazioni stradali negli ultimi 12 mesi</b>				
	Spesso	Qualche volta	Mai	Non lo/a guida
Alla guida del veicolo a due ruote	0	5	0	7
Alla guida dell'automobile	0	1	9	2
Alla guida della bicicletta	0	10	2	0
A piedi	0	12	0	0

<b>Le infrazioni più ricorrenti negli ultimi 12 mesi (prime 2 per frequenza)</b>		
<b>Infrazioni</b>	<b>In auto/moto</b>	<b>In bicicletta</b>
Superamento dei limiti di velocità	X	
Uso del cellulare senza viva voce	X	
Passaggio con il semaforo rosso		X
Guida contromano		X

## **PARTE SECONDA**

# **FORZE E DEBOLEZZE DELLE PROVINCE ITALIANE: INDICATORI E CLASSIFICHE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE**

## **1. L'ATLANTE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE**

Si ragiona molto spesso in termini aggregati quando si parla di mercato dell'auto, raramente si legge o ci si confronta su una lettura più meticolosa ed analitica sulle diverse Italie che compongono il nostro paese.

Questo studio – a scala provinciale – ha l'obiettivo di rileggere i territori mettendo il circolante (auto + moto) al centro dei ragionamenti per individuare nuove chiavi di lettura economiche ed ambientali.

A questo scopo – sulla base dei dati dell'ufficio Studi dell'Automobil Club d'Italia – sono stati costruiti degli indicatori che ci aiutano a mettere a fuoco le forze e le debolezze dei territori italiani. Pur se le analisi statistiche evidenziano una netta divaricazione tra il centro-nord ed il sud è interessante notare come vi siano comunque performance positive di alcune province del Mezzogiorno e performance negative di aree del Centro-Nord.

L'Atlante si compone di due parti:

- una cartografia attraverso la quale abbiamo rappresentato le province in riferimento agli indicatori selezionati;
- ed un quadro di sintesi – realizzato su una parte degli indicatori– per avviare un processo iniziale di misurazione della mobilità sostenibile.

## 1.1 Indicatori e cartografia

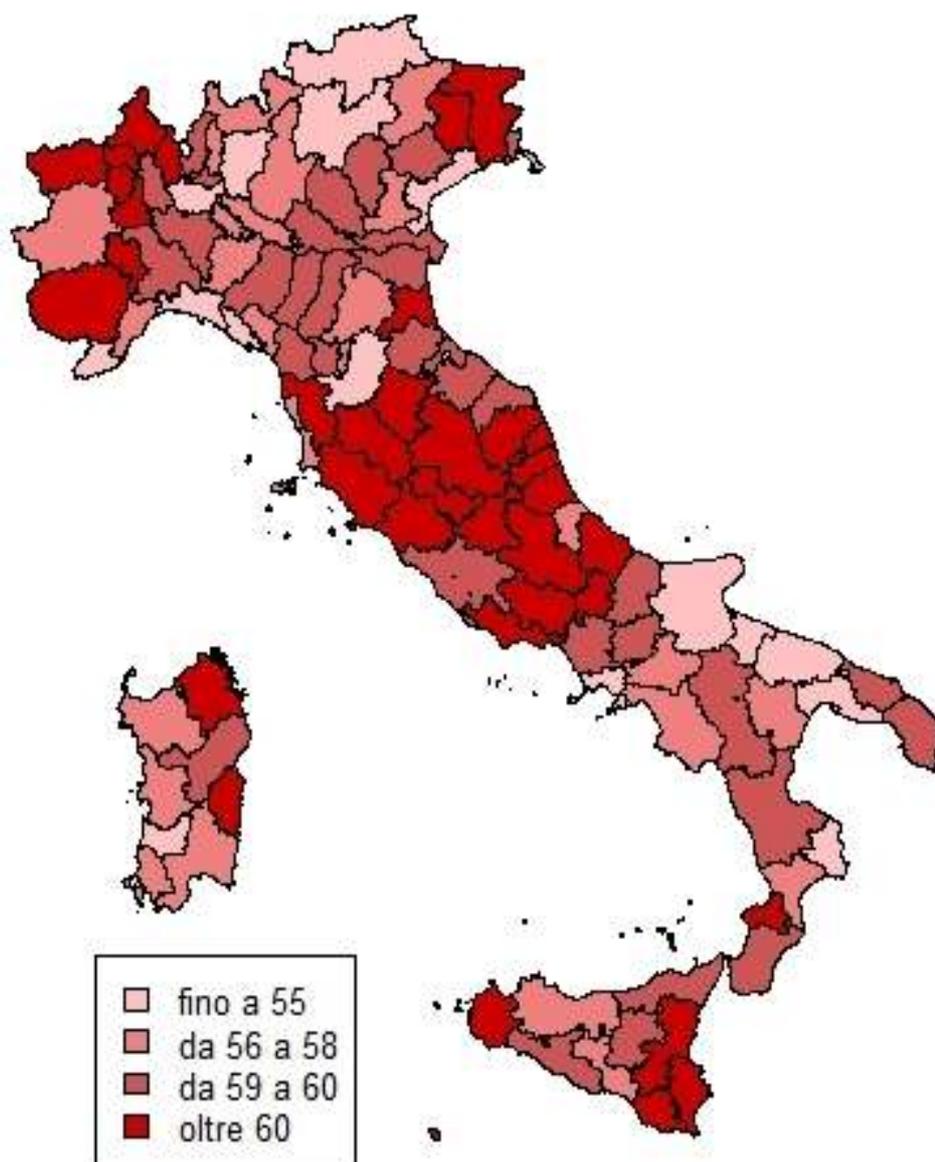
Sono stati selezionati 8 indicatori relativi al 2011 per tutte le province italiane:

1. autovetture per abitante
2. motocicli per abitante
3. autovetture per kmq
4. motocicli per kmq
5. adeguamento alle normative UE sulle emissioni (calcolato come media ponderata da euro 0 a euro 6 del circolante)
6. incidenza delle auto a trazione “verde” (GPL, metano, elettriche) sul totale del circolante;
7. età media del parco autovetture circolante;
8. tasso di rinnovo calcolato come rapporto tra nuove immatricolazioni e rottamazioni (per le sole autovetture di proprietà di persone fisiche).

Il focus è tutto incentrato sul trasporto privato di persone e quindi trascura tutto ciò che è riferibile al trasporto merci su gomma. E' di tutta evidenza che la fonte dei dati fotografa la situazione “ufficiale” del circolante e pertanto può essere oggetto di perturbazioni legate realmente all'uso dell'auto. Ad esempio non si è in grado di sapere se effettivamente le autovetture iscritte in una provincia siano effettivamente in uso (secondo ultime statistiche sono quasi 3,5 milioni le auto immatricolate al PRA senza garanzie assicurative). Ulteriori perturbazioni sarebbero potute insorgere relativamente al circolante di proprietà di persone giuridiche (ad esempio operatori del noleggio con sede legale in questa o in quella provincia, spostamenti di notevoli dimensioni di immatricolazioni a seguito di politiche fiscali favorevoli, ecc.). Per ridurre queste possibili distorsioni gli indicatori 1, 3 e 8 sono stati costruiti escludendo la quota di auto aziendali.

Le otto carte a scala provinciale sono accompagnate da altrettante tabelle con il valore puntuale dell'indicatore ordinato in una classifica dalla 1<sup>a</sup> alla 110<sup>a</sup> posizione.

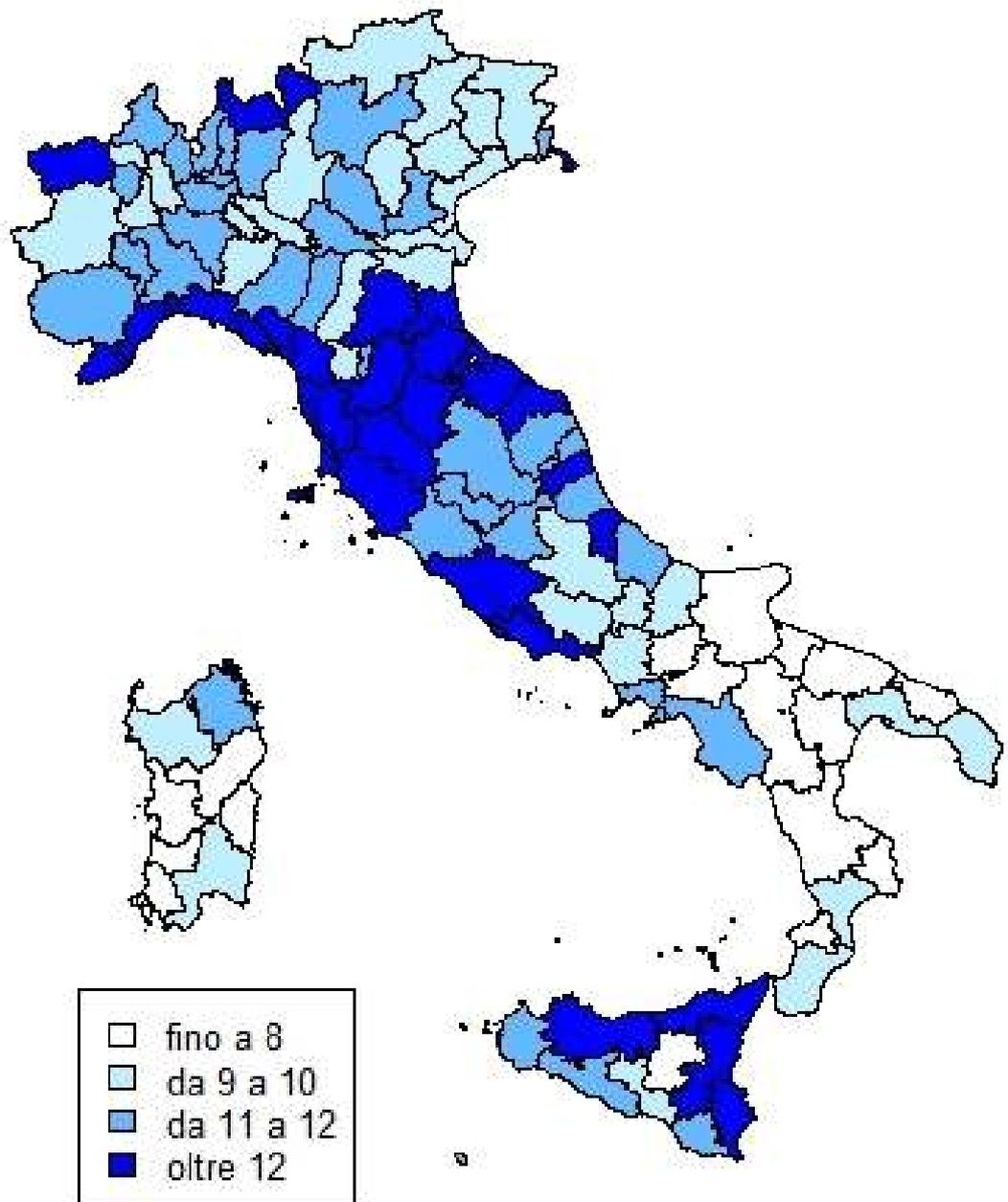
Fig.1 - Tasso di motorizzazione nelle province italiane: auto  
(vetture per 100 abitanti)



**Tab. 1 - Tasso di motorizzazione nelle province italiane: auto**

Provincia	AUTO PER 100 ABITANTI	POSIZIONE	Provincia	AUTO PER 100 ABITANTI	POSIZIONE	Provincia	AUTO PER 100 ABITANTI	POSIZIONE
GENOVA	45,7	1	AVELLINO	57,1	38	NUORO	59,4	75
BOLZANO	48,8	2	CATANZARO	57,2	39	LUCCA	59,4	76
FOGGIA	49,0	3	CAGLIARI	57,2	40	VIBO VALENTIA	59,7	77
VENEZIA	49,0	4	PADOVA	57,4	41	VARESE	59,8	78
MILANO	50,6	5	PIACENZA	57,4	42	VERBANO CUSIO OSSOLA	59,8	79
TRIESTE	51,4	6	ENNA	57,6	43	GROSSETO	59,9	80
BARLETTA TRANI	51,7	7	BRINDISI	57,7	44	TRAPANI	60,0	81
LA SPEZIA	51,7	8	MONZA BRIANZA	57,7	45	CHIETI	60,0	82
BARI	52,2	9	CASERTA	57,7	46	PISA	60,0	83
MEDIO CAMPIDANO	52,7	10	REGGIO EMILIA	57,9	47	PORDENONE	60,1	84
FIRENZE	53,2	11	PAVIA	58,1	48	SIRACUSA	60,4	85
IMPERIA	53,6	12	ROMA	58,1	49	TERAMO	60,7	86
CROTONE	53,7	13	CAMPOBASSO	58,1	50	UDINE	61,0	87
BERGAMO	54,0	14	VERONA	58,1	51	OGLIASTRA	61,1	88
NAPOLI	54,1	15	MANTOVA	58,1	52	ASTI	61,1	89
TRENTO	54,2	16	TREVISO	58,2	53	MACERATA	61,1	90
TARANTO	54,3	17	LECCE	58,2	54	RAVENNA	61,2	91
BOLOGNA	54,7	18	POTENZA	58,2	55	VERCELLI	61,2	92
LODI	55,0	19	PARMA	58,3	56	ASCOLI PICENO	61,4	93
CREMONA	55,0	20	VICENZA	58,3	57	LATINA	61,4	94
SAVONA	55,0	21	COSENZA	58,4	58	CUNEO	61,6	95
CARBONIA IGLESIAS	55,0	22	BENEVENTO	58,5	59	AREZZO	62,2	96
LIVORNO	55,1	23	AGRIGENTO	58,5	60	OLBIA TEMPIO	62,5	97
SONDRIO	55,2	24	COMO	58,6	61	FERMO	62,6	98
MASSA CARRARA	55,3	25	RIMINI	58,6	62	TERNI	62,7	99
BRESCIA	55,5	26	PISTOIA	58,7	63	ISERNIA	62,9	100
MATERA	56,0	27	REGGIO CALABRIA	58,9	64	RAGUSA	62,9	101
PALERMO	56,0	28	MODENA	58,9	65	SIENA	63,0	102
SASSARI	56,0	29	ROVIGO	58,9	66	L'AQUILA	63,4	103
CALTANISSETTA	56,2	30	PESARO E URBINO	59,0	67	BIELLA	64,1	104
SALERNO	56,2	31	MESSINA	59,1	68	FROSINONE	64,6	105
ORISTANO	56,3	32	NOVARA	59,2	69	PERUGIA	64,6	106
TORINO	56,4	33	ANCONA	59,3	70	RIETI	65,1	107
PRATO	56,6	34	FORLI'-CESENA	59,3	71	CATANIA	65,9	108
PESCARA	56,6	35	FERRARA	59,4	72	AOSTA	65,9	109
BELLUNO	56,9	36	ALESSANDRIA	59,4	73	VITERBO	67,0	110
LECCO	57,0	37	GORIZIA	59,4	74	<b>ITALIA</b>	<b>57,0</b>	

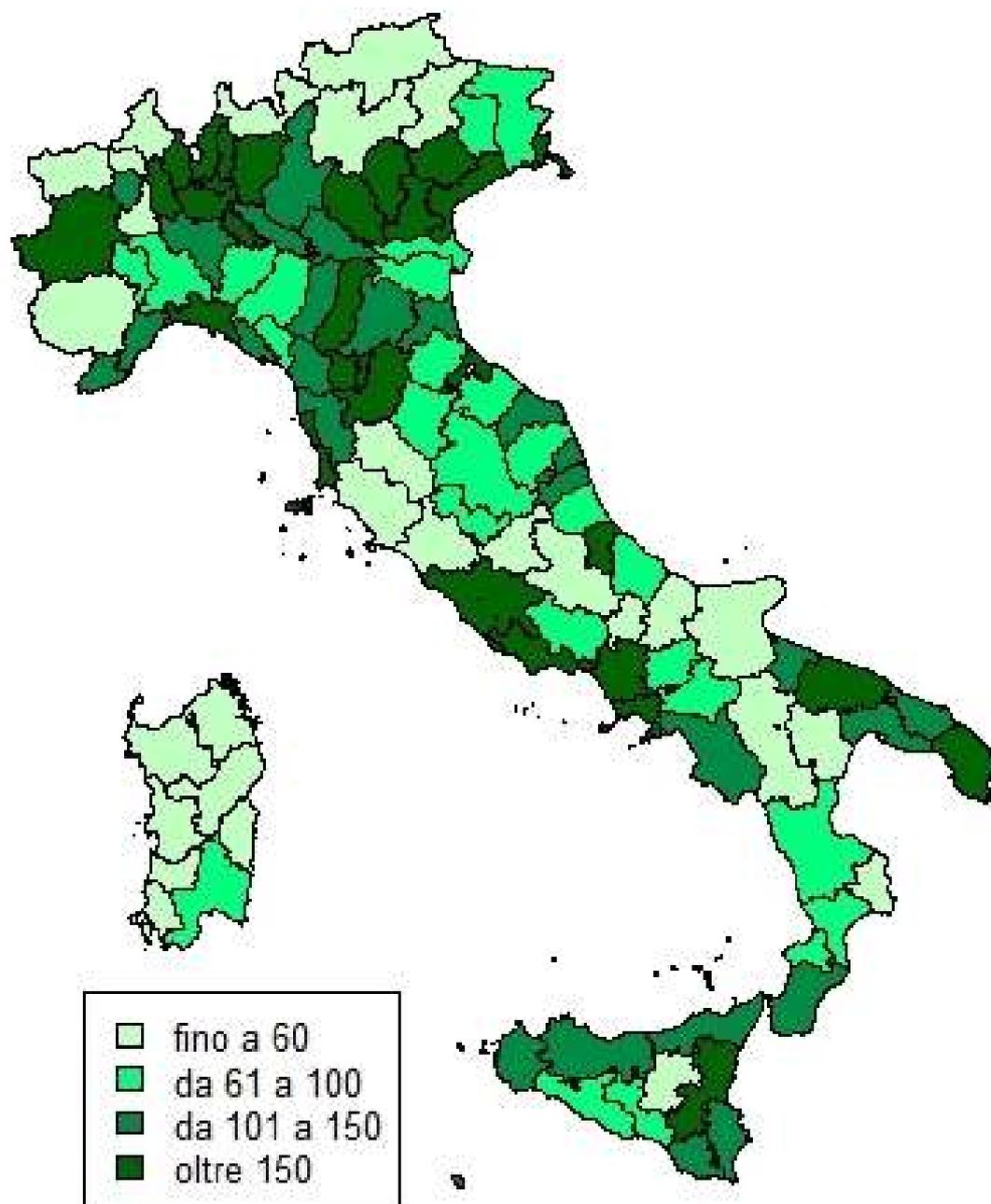
**Fig.2 - Tasso di motorizzazione nelle province italiane: due ruote  
(motocicli per 100 abitanti)**



**Tab.2 – Tasso di motorizzazione nelle province italiane: due ruote**

Provincia	MOTO PER 100 ABITANTI	POSIZIONE	Provincia	MOTO PER 100 ABITANTI	POSIZIONE	Provincia	MOTO PER 100 ABITANTI	POSIZIONE
MEDIO CAMPIDANO	3,7	1	CREMONA	8,9	38	LECCO	10,8	75
NUORO	4,6	2	CASERTA	8,9	39	RAGUSA	10,8	76
FOGGIA	5,2	3	BRESCIA	9,0	40	COMO	10,8	77
ORISTANO	5,3	4	PISTOIA	9,0	41	PARMA	10,8	78
CROTONE	5,5	5	FERRARA	9,1	42	TERNI	10,9	79
POTENZA	5,5	6	VERCELLI	9,1	43	VERBANO CUSIO OSSOLA	10,9	80
OGLIASTRA	5,6	7	VICENZA	9,2	44	CHIETI	11,0	81
CARBONIA IGLESIAS	6,0	8	ISERNIA	9,3	45	ASCOLI PICENO	11,6	82
COSENZA	6,4	9	NOVARA	9,3	46	LATINA	11,6	83
VIBO VALENTIA	6,4	10	PIACENZA	9,4	47	AREZZO	11,7	84
MATERA	6,7	11	VARESE	9,5	48	BOLOGNA	11,9	85
BARLETTA TRANI	6,8	12	AGRIGENTO	9,6	49	SONDRIO	11,9	86
BRINDISI	6,9	13	PAVIA	9,6	50	RAVENNA	12,1	87
AVELLINO	6,9	14	OLBIA TEMPIO	9,6	51	AOSTA	12,1	88
ENNA	7,3	15	REGGIO EMILIA	9,7	52	PESCARA	12,3	89
BENEVENTO	7,4	16	PRATO	9,7	53	FORLI'-CESENA	12,7	90
BARI	7,4	17	FERMO	9,7	54	ANCONA	12,8	91
TARANTO	7,5	18	TRAPANI	9,7	55	ROMA	12,8	92
CAGLIARI	7,7	19	TRENTO	9,8	56	MESSINA	13,3	93
PORDENONE	7,7	20	PERUGIA	9,9	57	SIENA	13,5	94
BELLUNO	7,8	21	MANTOVA	9,9	58	SIRACUSA	13,5	95
CATANZARO	7,8	22	CUNEO	10,0	59	PISA	13,6	96
LODI	7,8	23	ASTI	10,0	60	PALERMO	14,2	97
TREVISO	7,8	24	BIELLA	10,1	61	GROSSETO	14,6	98
CALTANISSETTA	7,9	25	RIETI	10,2	62	MASSA CARRARA	14,6	99
VENEZIA	8,0	26	MONZA BRIANZA	10,2	63	LUCCA	14,7	100
REGGIO CALABRIA	8,0	27	MILANO	10,2	64	CATANIA	15,1	101
FROSINONE	8,1	28	PADOVA	10,3	65	FIRENZE	15,1	102
L'AQUILA	8,1	29	ALESSANDRIA	10,3	66	PESARO E URBINO	15,9	103
ROVIGO	8,2	30	SALERNO	10,3	67	LA SPEZIA	17,4	104
CAMPOBASSO	8,3	31	BERGAMO	10,4	68	TRIESTE	19,5	105
SASSARI	8,3	32	MACERATA	10,4	69	RIMINI	20,3	106
LECCE	8,5	33	TERAMO	10,4	70	LIVORNO	21,7	107
UDINE	8,6	34	VITERBO	10,5	71	GENOVA	23,2	108
MODENA	8,8	35	GORIZIA	10,6	72	SAVONA	23,6	109
BOLZANO	8,8	36	VERONA	10,7	73	IMPERIA	25,9	110
TORINO	8,9	37	NAPOLI	10,7	74	<b>ITALIA</b>	<b>10,6</b>	

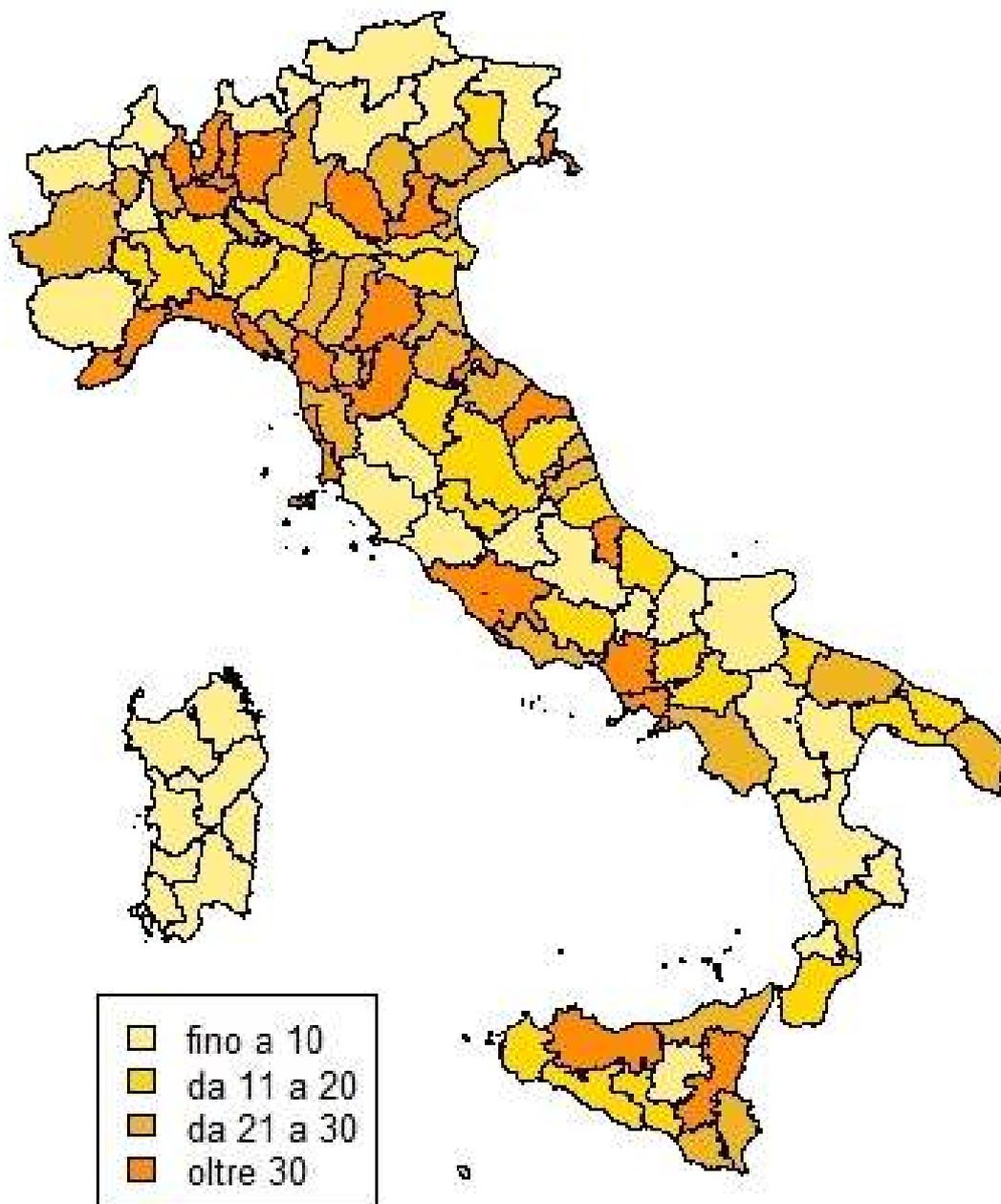
Fig.3 – Densità territoriale delle province italiane: auto (vetture per kmq)



**Tab.3 - Densità territoriale delle province italiane: auto**

Provincia	AUTOVETTURE PER KMQ	POSIZIONE	Provincia	AUTOVETTURE PER KMQ	POSIZIONE	Provincia	AUTOVETTURE PER KMQ	POSIZIONE
OGLIASTRA	19,1	1	PARMA	73,9	38	REGGIO EMILIA	132,6	75
NUORO	24,3	2	PESARO E URBINO	74,7	39	PALERMO	139,7	76
AOSTA	25,8	3	FERRARA	81,0	40	BRESCIA	144,3	77
OLBIA TEMPIO	28,7	4	BENEVENTO	81,4	41	BOLOGNA	145,4	78
GROSSETO	30,2	5	ROVIGO	81,4	42	ANCONA	146,1	79
ORISTANO	30,9	6	PORDENONE	82,8	43	FIRENZE	150,1	80
SONDRIO	31,4	7	AGRIGENTO	87,4	44	LATINA	150,4	81
MATERA	33,1	8	VIBO VALENTIA	87,4	45	MODENA	152,5	82
BELLUNO	33,1	9	CATANZARO	88,1	46	PESCARA	152,9	83
BOLZANO	33,2	10	ASTI	89,5	47	LIVORNO	155,3	84
POTENZA	34,3	11	AVELLINO	89,7	48	LODI	158,7	85
MEDIO CAMPIDANO	35,7	12	CHIETI	92,0	49	NOVARA	163,3	86
ISERNIA	36,5	13	TERAMO	97,0	50	VERONA	170,2	87
RIETI	37,9	14	MASSA CARRARA	97,5	51	VENEZIA	170,8	88
ENNA	38,9	15	FORLI'- CESENA	97,9	52	BARI	171,2	89
L'AQUILA	38,9	16	FROSINONE	99,1	53	LECCE	171,6	90
VERBANO CUSIO OSSOLA	43,3	17	PISA	101,6	54	PISTOIA	177,6	91
SASSARI	44,0	18	SAVONA	102,3	55	GORIZIA	181,9	92
SIENA	44,7	19	MANTOVA	102,5	56	VICENZA	185,4	93
FOGGIA	45,1	20	IMPERIA	102,8	57	TORINO	189,6	94
TRENTO	45,9	21	REGGIO CALABRIA	104,6	58	CASERTA	199,1	95
CAMPOBASSO	46,2	22	TRAPANI	106,3	59	CATANIA	201,8	96
CARBONIA IGLESIAS	47,9	23	PAVIA	106,6	60	TREVISO	207,6	97
CUNEO	52,6	24	ASCOLI PICENO	106,8	61	BERGAMO	215,5	98
VERCELLI	52,7	25	CREMONA	112,4	62	GENOVA	219,5	99
CROTONE	54,3	26	SIRACUSA	115,6	63	RIMINI	221,2	100
VITERBO	59,0	27	MESSINA	119,0	64	LECCO	235,8	101
PIACENZA	63,9	28	RAGUSA	123,1	65	PADOVA	248,6	102
COSENZA	64,6	29	BRINDISI	126,4	66	COMO	272,2	103
AREZZO	66,9	30	SALERNO	126,6	67	PRATO	384,6	104
UDINE	67,3	31	RAVENNA	128,3	68	VARESE	437,3	105
PERUGIA	68,1	32	FERMO	129,3	69	ROMA	448,3	106
TERNI	69,0	33	TARANTO	129,7	70	TRIESTE	573,5	107
CAGLIARI	70,3	34	BIELLA	130,4	71	MILANO	1001,0	108
MACERATA	71,5	35	LA SPEZIA	131,1	72	MONZA BRIANZA	1197,1	109
CALTANISSETTA	71,8	36	LUCCA	131,5	73	NAPOLI	1422,7	110
ALESSANDRIA	73,3	37	BARLETTA TRANI	131,5	74	<b>ITALIA</b>	<b>114,0</b>	

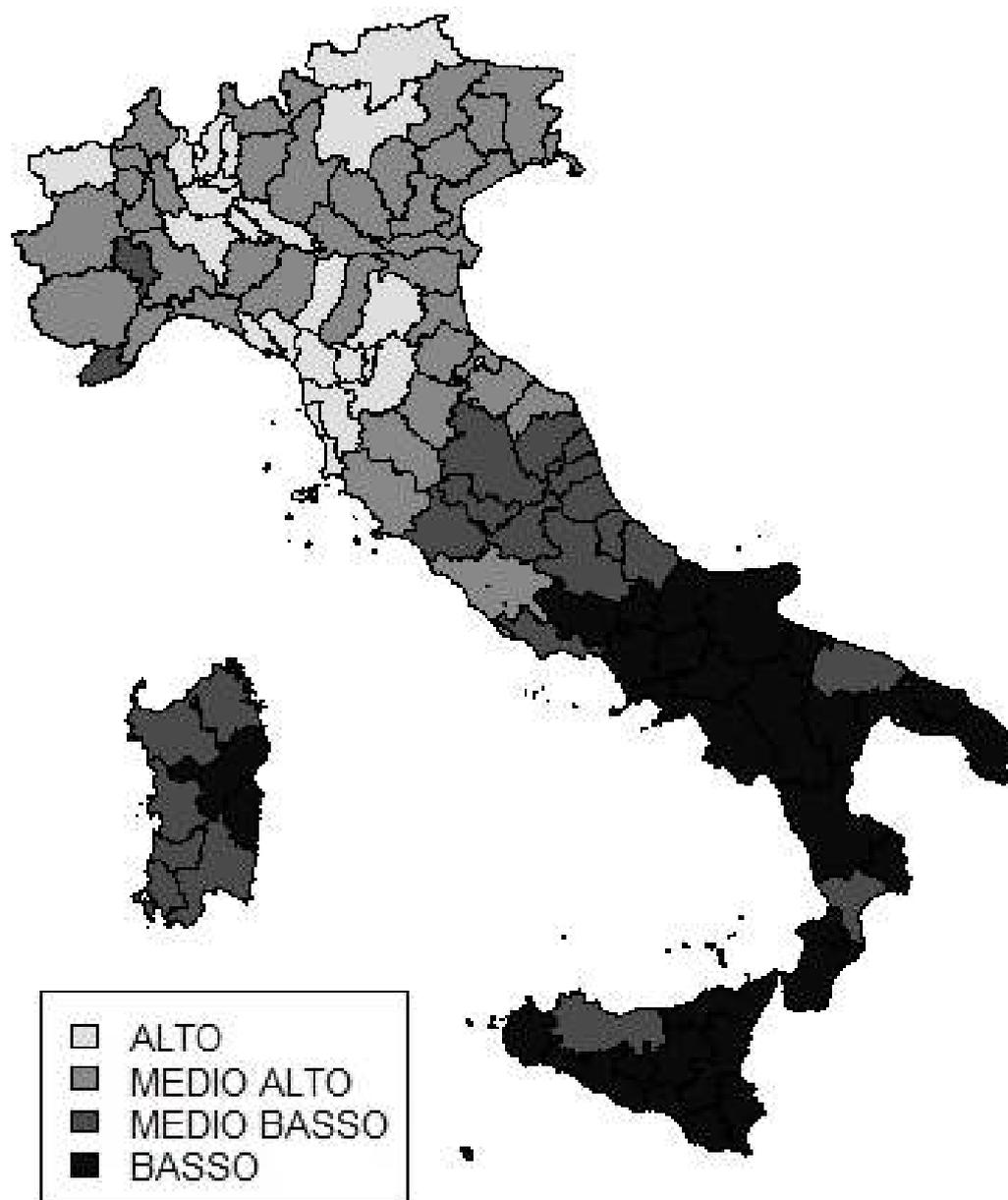
Fig.4 – Densità territoriale delle province italiane: due ruote (motocicli per kmq)



**Tab. 4 - Densità territoriale delle province italiane: due ruote**

Provincia	MOTOCICLI PER KMQ	POSIZIONE	Provincia	MOTOCICLI PER KMQ	POSIZIONE	Provincia	MOTOCICLI PER KMQ	POSIZIONE
OGLIASTRA	1,7	1	ROVIGO	11,4	38	MASSA CARRARA	25,8	75
NUORO	1,9	2	TERNI	12,0	39	SIRACUSA	25,8	76
MEDIO CAMPIDANO	2,5	3	CATANZARO	12,0	40	MESSINA	26,7	77
ORISTANO	2,9	4	MACERATA	12,2	41	PISTOIA	27,2	78
POTENZA	3,3	5	FERRARA	12,4	42	VENEZIA	27,7	79
MATERA	4,0	6	FROSINONE	12,4	43	TREVISO	27,9	80
OLBIA TEMPIO	4,4	7	AREZZO	12,6	44	LATINA	28,5	81
BELLUNO	4,5	8	ALESSANDRIA	12,7	45	VICENZA	29,3	82
AOSTA	4,7	9	PARMA	13,8	46	TORINO	29,8	83
FOGGIA	4,8	10	REGGIO CALABRIA	14,2	47	CASERTA	30,6	84
ENNA	4,9	11	AGRIGENTO	14,3	48	VERONA	31,3	85
L'AQUILA	5,0	12	ASTI	14,7	49	BOLOGNA	31,5	86
CARBONIA IGLESIAS	5,2	13	BRINDISI	15,1	50	ANCONA	31,6	87
ISERNIA	5,4	14	TERAMO	16,7	51	LUCCA	32,5	88
CROTONE	5,6	15	CHIETI	16,9	52	GORIZIA	32,5	89
RIETI	5,9	16	TRAPANI	17,3	53	PESCARA	33,2	90
BOLZANO	6,0	17	BARLETTA TRANI	17,4	54	PALERMO	35,6	91
SASSARI	6,5	18	MANTOVA	17,5	55	BERGAMO	41,6	92
CAMPOBASSO	6,6	19	PAVIA	17,6	56	FIRENZE	42,7	93
SONDRIO	6,8	20	TARANTO	18,0	57	SAVONA	43,9	94
COSENZA	7,1	21	CREMONA	18,1	58	LA SPEZIA	44,2	95
GROSSETO	7,3	22	FERMO	20,0	59	PADOVA	44,5	96
VERCELLI	7,8	23	PESARO E URBINO	20,1	60	LECCO	44,7	97
VERBANO CUSIO OSSOLA	7,9	24	ASCOLI PICENO	20,2	61	CATANIA	46,2	98
TRENTO	8,3	25	BIELLA	20,6	62	IMPERIA	49,7	99
CUNEO	8,5	26	FORLI'-CESENA	21,0	63	COMO	50,3	100
VITERBO	9,2	27	RAGUSA	21,2	64	LIVORNO	61,2	101
CAGLIARI	9,4	28	REGGIO EMILIA	22,2	65	PRATO	66,0	102
VIBO VALENTIA	9,4	29	LODI	22,6	66	VARESE	69,7	103
UDINE	9,5	30	MODENA	22,7	67	RIMINI	76,4	104
SIENA	9,6	31	PISA	23,1	68	ROMA	99,1	105
CALTANISSETTA	10,1	32	BRESCIA	23,3	69	GENOVA	111,6	106
BENEVENTO	10,3	33	SALERNO	23,3	70	MILANO	202,1	107
PERUGIA	10,4	34	BARI	24,2	71	MONZA BRIANZA	211,2	108
PIACENZA	10,4	35	LECCE	25,1	72	TRIESTE	217,6	109
PORDENONE	10,6	36	RAVENNA	25,3	73	NAPOLI	282,5	110
AVELLINO	10,9	37	NOVARA	25,8	74	<b>ITALIA</b>	<b>21,3</b>	

**Fig.5 – Adeguamento del circolante alle direttive europee sulle emissioni inquinanti nelle province italiane**

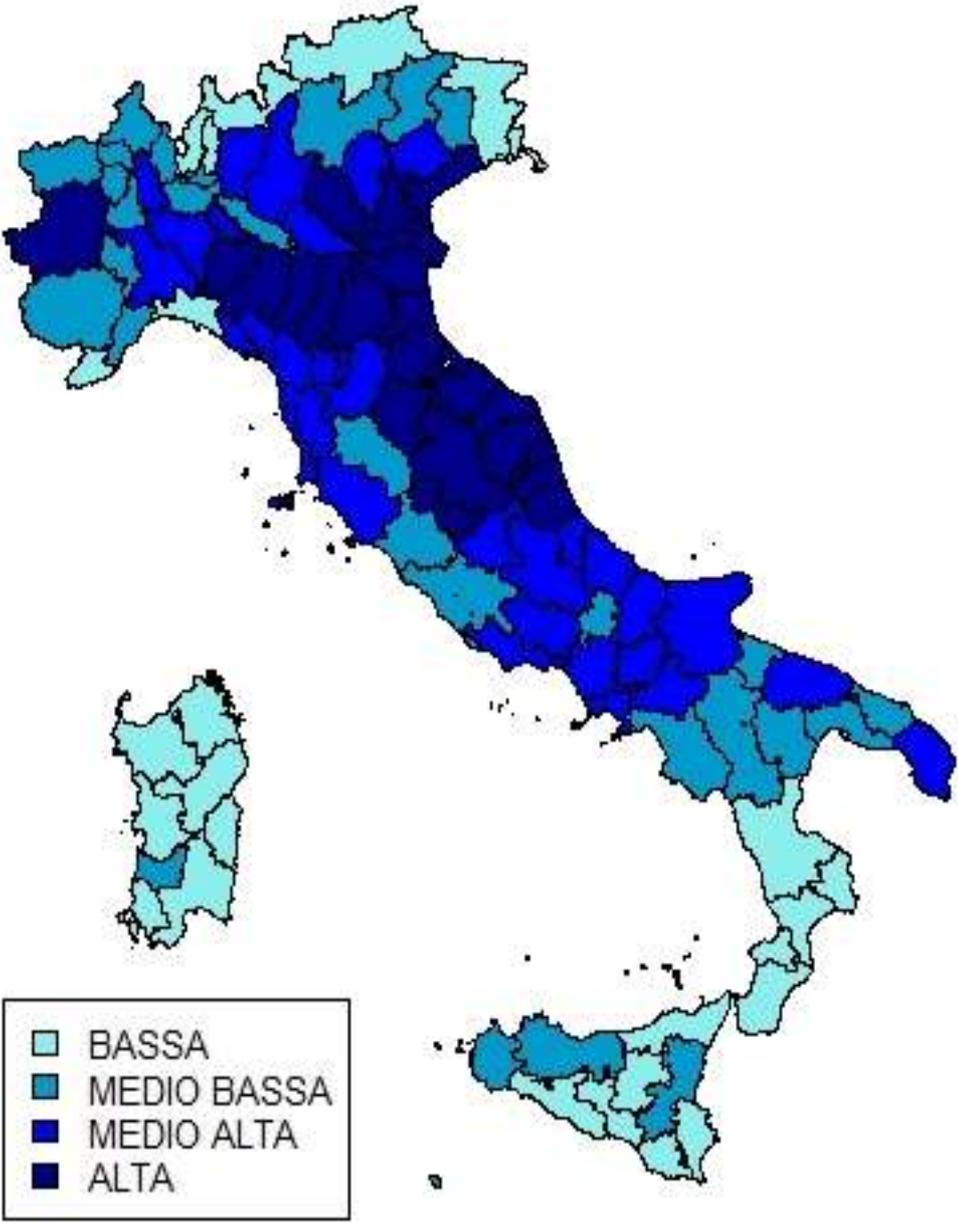


**Tab.5 - Adeguamento del circolante alle direttive europee sulle emissioni inquinanti nelle province italiane**

Provincia	INDICATORE	POSIZIONE	Provincia	INDICATORE	POSIZIONE	Provincia	INDICATORE	POSIZIONE
AOSTA	3,37	1	RIMINI	4,00	38	ORISTANO	4,30	75
FIRENZE	3,58	2	ANCONA	4,01	39	FERMO	4,33	76
PRATO	3,78	3	FERRARA	4,01	40	BARI	4,33	77
TRENTO	3,79	4	SIENA	4,01	41	RIETI	4,36	78
LA SPEZIA	3,80	5	CUNEO	4,01	42	MEDIO CAMPIDANO	4,36	79
COMO	3,82	6	PIACENZA	4,01	43	PALERMO	4,39	80
PISA	3,82	7	TREVISO	4,01	44	CATANZARO	4,39	81
MILANO	3,82	8	MANTOVA	4,02	45	TARANTO	4,45	82
MONZA BRIANZA	3,83	9	PORDENONE	4,02	46	SIRACUSA	4,46	83
BOLOGNA	3,83	10	GORIZIA	4,03	47	CAMPOBASSO	4,46	84
VARESE	3,84	11	TRIESTE	4,04	48	FROSINONE	4,48	85
LIVORNO	3,84	12	SAVONA	4,04	49	NUORO	4,49	86
PISTOIA	3,84	13	VERCELLI	4,04	50	LECCE	4,50	87
LECCO	3,85	14	VICENZA	4,05	51	ISERNIA	4,50	88
LUCCA	3,86	15	UDINE	4,06	52	MESSINA	4,52	89
REGGIO EMILIA	3,87	16	PESARO E URBINO	4,06	53	BENEVENTO	4,53	90
LODI	3,88	17	SONDRIO	4,07	54	AVELLINO	4,54	91
MASSA CARRARA	3,88	18	GROSSETO	4,07	55	TRAPANI	4,54	92
CREMONA	3,88	19	BIELLA	4,08	56	MATERA	4,54	93
PAVIA	3,88	20	ROVIGO	4,08	57	RAGUSA	4,56	94
BOLZANO	3,89	21	AREZZO	4,08	58	CALTANISSETT A	4,56	95
BRESCIA	3,90	22	ASTI	4,11	59	CASERTA	4,57	96
BERGAMO	3,90	23	PESCARA	4,12	60	FOGGIA	4,57	97
VERBANO CUSIO OSSOLA	3,91	24	CAGLIARI	4,14	61	POTENZA	4,58	98
TORINO	3,91	25	SASSARI	4,14	62	OGLIASTRA	4,59	99
NOVARA	3,91	26	IMPERIA	4,16	63	BRINDISI	4,60	100
VENEZIA	3,92	27	PERUGIA	4,16	64	REGGIO CALABRIA	4,60	101
ROMA	3,95	28	CARBONIA IGLESIAS	4,16	65	COSENZA	4,61	102
GENOVA	3,95	29	OLBIA TEMPIO	4,22	66	CROTONE	4,62	103
VERONA	3,95	30	TERAMO	4,24	67	SALERNO	4,63	104
PADOVA	3,96	31	VITERBO	4,25	68	BARLETTA TRANI	4,65	105
PARMA	3,97	32	MACERATA	4,25	69	AGRIGENTO	4,66	106
BELLUNO	3,97	33	LATINA	4,26	70	VIBO VALENTIA	4,67	107
ALESSANDRIA	3,98	34	TERNI	4,26	71	CATANIA	4,70	108
MODENA	3,99	35	ASCOLI PICENO	4,26	72	ENNA	4,70	109
FORLI'-CESENA	3,99	36	L'AQUILA	4,27	73	NAPOLI	4,74	110
RAVENNA	4,00	37	CHIETI	4,27	74	<b>ITALIA</b>	<b>4,14</b>	

L'indicatore è stato costruito moltiplicando per 1 le auto Euro6, per 2 le Euro5, per 3 le Euro4, per 4 le Euro3, per 5 le Euro2, per 6 le Euro1 e per 7 le Euro0.

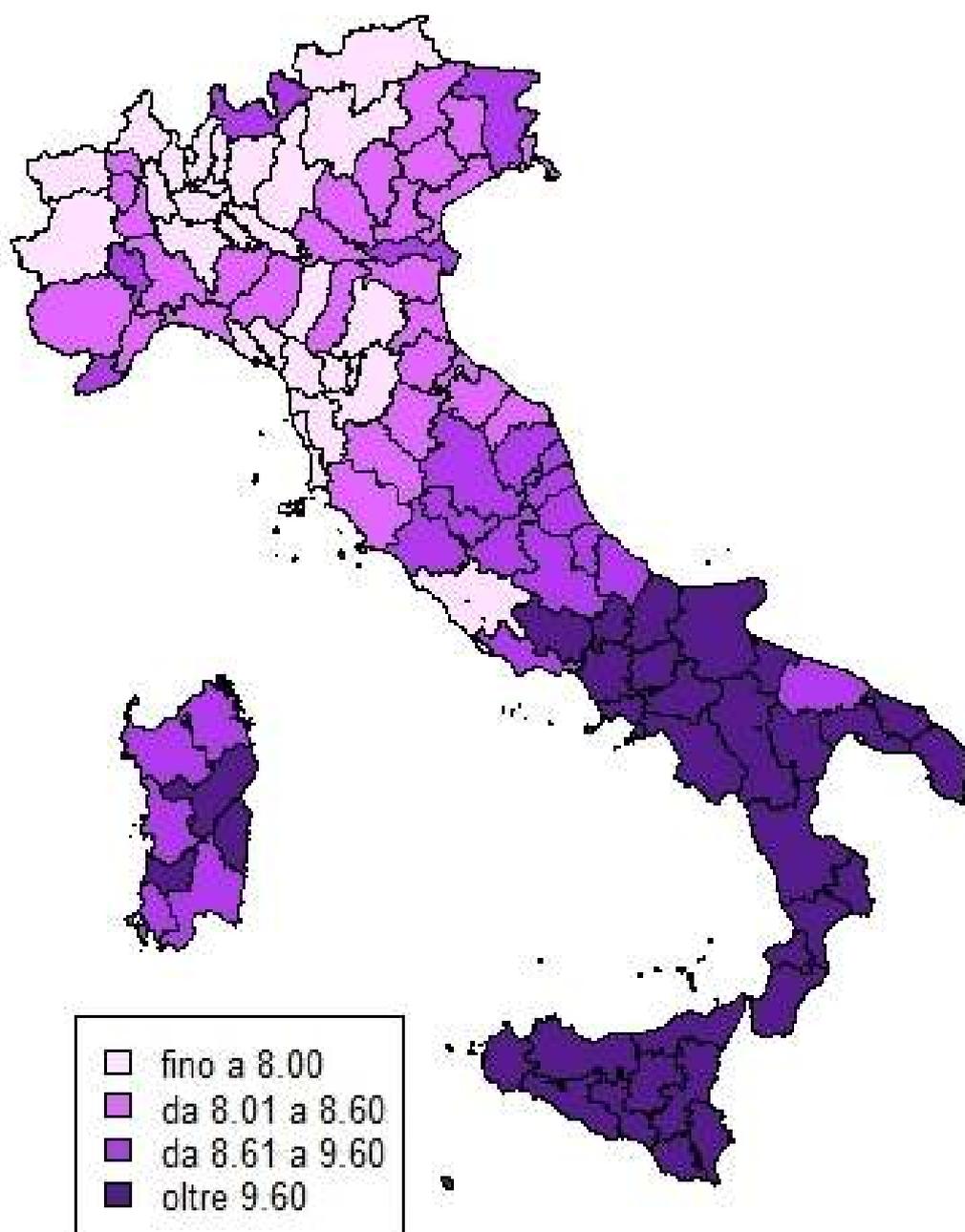
Fig.6 – Incidenza di vetture a trazione “verde” (gpl, metano, elettriche) sul circolante auto nelle province italiane



**Tab.6 - Incidenza di vetture a trazione “verde” (gpl, metano, elettriche) sul circolante auto nelle province italiane**

Provincia	TRAZIONE “VERDE” PER 100 AUTO	POSIZIONE	Provincia	TRAZIONE “VERDE” PER 100 AUTO	POSIZIONE	Provincia	TRAZIONE “VERDE” PER 100 AUTO	POSIZIONE
RAVENNA	19,75	1	FROSINONE	7,14	38	CATANIA	4,22	75
BOLOGNA	19,00	2	RIETI	7,09	39	VERBANO CUSIO OSSOLA	3,97	76
FERRARA	18,85	3	ALESSANDRIA	7,02	40	PALERMO	3,89	77
REGGIO EMILIA	18,44	4	PRATO	6,99	41	MATERA	3,85	78
FORLI'-CESENA	17,10	5	CHIETI	6,91	42	BELLUNO	3,73	79
ROVIGO	16,93	6	AVELLINO	6,90	43	SAVONA	3,51	80
FERMO	16,68	7	LODI	6,81	44	MEDIO CAMPIDANO	3,38	81
MACERATA	16,56	8	L'AQUILA	6,79	45	VARESE	3,35	82
ANCONA	16,55	9	NOVARA	6,76	46	TRAPANI	3,31	83
RIMINI	14,85	10	LATINA	6,72	47	RAGUSA	3,26	84
PARMA	14,34	11	GROSSETO	6,70	48	BOLZANO	3,24	85
MODENA	13,82	12	BERGAMO	6,68	49	GENOVA	3,21	86
PESARO E URBINO	12,73	13	FOGGIA	6,53	50	CROTONE	3,16	87
VERONA	11,47	14	PAVIA	6,48	51	COSENZA	3,16	88
PADOVA	11,39	15	LIVORNO	6,42	52	LECCO	3,12	89
ASCOLI PICENO	11,31	16	BENEVENTO	6,37	53	CALTANISSETTA	3,06	90
PIACENZA	11,09	17	LECCE	6,35	54	CAGLIARI	3,05	91
TERNI	10,68	18	LA SPEZIA	6,33	55	CATANZARO	3,01	92
AREZZO	10,12	19	CREMONA	6,29	56	MESSINA	2,93	93
VENEZIA	9,96	20	SIENA	6,15	57	ORISTANO	2,89	94
TORINO	9,85	21	SALERNO	5,99	58	SASSARI	2,89	95
TERAMO	9,43	22	ASTI	5,75	59	CARBONIA IGLESIAS	2,78	96
PERUGIA	8,74	23	ROMA	5,59	60	REGGIO CALABRIA	2,77	97
BRESCIA	8,27	24	CUNEO	5,58	61	SIRACUSA	2,72	98
PISA	8,27	25	TRENTO	5,56	62	VIBO VALENTIA	2,70	99
FIRENZE	8,20	26	MILANO	5,55	63	AGRIGENTO	2,63	100
NAPOLI	7,89	27	VERCELLI	5,48	64	COMO	2,54	101
MASSA CARRARA	7,86	28	BRINDISI	5,33	65	OLBIA TEMPIO	2,49	102
MANTOVA	7,84	29	AOSTA	5,28	66	ENNA	2,48	103
PESCARA	7,75	30	MONZA BRIANZA	4,87	67	UDINE	2,38	104
CAMPOBASSO	7,75	31	VITERBO	4,86	68	NUORO	2,12	105
PISTOIA	7,67	32	BIELLA	4,83	69	OGLIASTRA	2,11	106
TREVISO	7,58	33	TARANTO	4,66	70	IMPERIA	1,93	107
VICENZA	7,48	34	ISERNIA	4,61	71	SONDRIO	1,32	108
LUCCA	7,35	35	POTENZA	4,60	72	GORIZIA	1,24	109
BARI	7,31	36	BARLETTA TRANI	4,55	73	TRIESTE	1,15	110
CASERTA	7,16	37	PORDENONE	4,40	74	<b>ITALIA</b>	<b>7,15</b>	

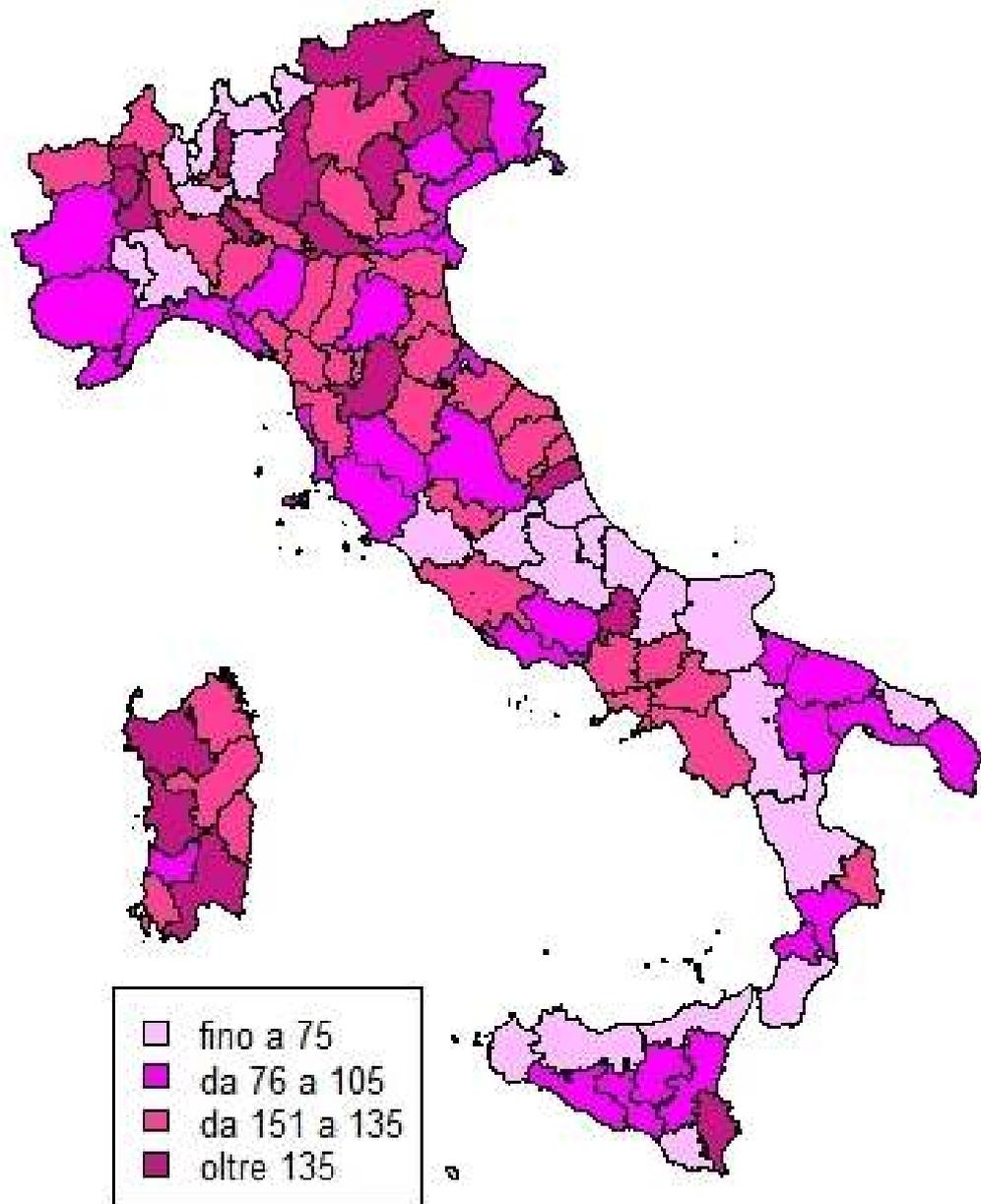
**Fig.7 – Anzianità del parco auto nelle province italiane  
(età media in anni)**



**Tab.7 - Anzianità del parco auto nelle province italiane**

Provincia	ETÀ MEDIA IN ANNI	POSIZIONE	Provincia	ETÀ MEDIA IN ANNI	POSIZIONE	Provincia	ETÀ MEDIA IN ANNI	POSIZIONE
AOSTA	5,6	1	FORLÌ-CESENA	8,2	38	ORISTANO	9,4	75
FIRENZE	6,5	2	RAVENNA	8,2	39	BARI	9,5	76
PRATO	7,4	3	CUNEO	8,2	40	FERMO	9,5	77
LA SPEZIA	7,4	4	PIACENZA	8,3	41	RIETI	9,6	78
PISA	7,5	5	ANCONA	8,3	42	CATANZARO	9,6	79
TRENTO	7,5	6	FERRARA	8,3	43	PALERMO	9,7	80
MILANO	7,5	7	TREVISO	8,4	44	MEDIO CAMPIDANO	9,8	81
LIVORNO	7,6	8	MANTOVA	8,4	45	CAMPOBASSO	9,8	82
PISTOIA	7,6	9	SAVONA	8,4	46	TARANTO	9,9	83
LUCCA	7,6	10	VERCELLI	8,4	47	ISERNIA	9,9	84
COMO	7,6	11	PORDENONE	8,5	48	FROSINONE	10,0	85
BOLOGNA	7,6	12	PESARO E URBINO	8,5	49	SIRACUSA	10,0	86
MONZA BRIANZA	7,7	13	TRIESTE	8,5	50	LECCE	10,0	87
PAVIA	7,7	14	VICENZA	8,6	51	CALTANISSETTA	10,1	88
MASSA CARRARA	7,7	15	GROSSETO	8,6	52	NUORO	10,1	89
LECCO	7,7	16	AREZZO	8,6	53	MESSINA	10,1	90
VARESE	7,7	17	GORIZIA	8,6	54	BENEVENTO	10,1	91
LODI	7,7	18	BIELLA	8,6	55	AVELLINO	10,1	92
REGGIO EMILIA	7,7	19	UDINE	8,6	56	MATERA	10,2	93
BOLZANO	7,8	20	PESCARA	8,6	57	CASERTA	10,3	94
CREMONA	7,8	21	SONDRIO	8,6	58	TRAPANI	10,3	95
BERGAMO	7,8	22	ROVIGO	8,7	59	COSENZA	10,3	96
TORINO	7,9	23	ASTI	8,7	60	POTENZA	10,3	97
ROMA	7,9	24	CAGLIARI	8,8	61	RAGUSA	10,4	98
VERBANO CUSIO OSSOLA	7,9	25	IMPERIA	8,8	62	AGRIGENTO	10,4	99
BRESCIA	7,9	26	PERUGIA	8,9	63	FOGGIA	10,4	100
NOVARA	7,9	27	SASSARI	8,9	64	REGGIO CALABRIA	10,4	101
PARMA	8,1	28	CARBONIA IGLESIAS	8,9	65	CROTONE	10,4	102
VENEZIA	8,1	29	LATINA	9,1	66	ENNA	10,4	103
GENOVA	8,1	30	OLBIA TEMPIO	9,1	67	BRINDISI	10,4	104
ALESSANDRIA	8,1	31	CHIETI	9,1	68	OGLIASTRA	10,4	105
BELLUNO	8,1	32	TERAMO	9,1	69	SALERNO	10,5	106
VERONA	8,2	33	L'AQUILA	9,2	70	VIBO VALENTIA	10,7	107
SIENA	8,2	34	VITERBO	9,2	71	CATANIA	10,8	108
RIMINI	8,2	35	ASCOLI PICENO	9,2	72	BARLETTA TRANI	10,8	109
PADOVA	8,2	36	TERNI	9,3	73	NAPOLI	11,0	110
MODENA	8,2	37	MACERATA	9,3	74	<b>ITALIA</b>	<b>8,7</b>	

Fig.8 – Tasso di rinnovo del parco auto nelle province italiane  
(numero di immatricolazioni per 100 radiazioni)



**Tab.8 - Tasso di rinnovo del parco auto nelle province italiane**

Provincia	IMMATRICOLAZIONI SU 100 RADIAZIONI	POSIZIONE	Provincia	IMMATRICOLAZIONI SU 100 RADIAZIONI	POSIZIONE	Provincia	IMMATRICOLAZIONI SU 100 RADIAZIONI	POSIZIONE
BARLETTA TRANI	39	1	PALERMO	92	38	PESCARA	120	75
FOGGIA	42	2	VICENZA	93	39	GENOVA	120	76
BRINDISI	43	3	REGGIO CALABRIA	94	40	ANCONA	120	77
ENNA	45	4	OLBIA TEMPIO	94	41	VERCELLI	121	78
AGRIGENTO	53	5	MACERATA	96	42	TRIESTE	121	79
LECCE	54	6	GORIZIA	97	43	SAVONA	123	80
TARANTO	55	7	VIBO VALENTIA	97	44	COMO	123	81
CALTANISSETTA	56	8	CHIETI	97	45	FERRARA	124	82
SALERNO	57	9	UDINE	98	46	PIACENZA	125	83
AVELLINO	58	10	CAGLIARI	99	47	MILANO	125	84
CAMPOBASSO	59	11	FERMO	100	48	VARESE	126	85
MATERA	59	12	ROVIGO	101	49	ALESSANDRIA	129	86
BENEVENTO	59	13	TERNI	101	50	NOVARA	129	87
CASERTA	60	14	PORDENONE	102	51	FORLI'-CESENA	129	88
NAPOLI	60	15	BIELLA	102	52	VERBANO CUSIO OSSOLA	129	89
BARI	61	16	ASCOLI PICENO	103	53	PESARO E URBINO	130	90
POTENZA	63	17	CARBONIA IGLESIAS	103	54	MONZA BRIANZA	131	91
ISERNIA	63	18	TERAMO	104	55	RAVENNA	132	92
TRAPANI	66	19	ASTI	104	56	TORINO	134	93
OGLIASTRA	67	20	TREVISO	107	57	PARMA	135	94
MEDIO CAMPIDANO	67	21	VERONA	107	58	LODI	136	95
ORISTANO	73	22	GROSSETO	108	59	REGGIO EMILIA	137	96
CATANIA	74	23	ROMA	108	60	RIMINI	138	97
NUORO	75	24	CATANZARO	110	61	AREZZO	141	98
SIRACUSA	76	25	IMPERIA	111	62	MODENA	142	99
BOLZANO	77	26	AOSTA	112	63	PAVIA	144	100
RAGUSA	78	27	VENEZIA	112	64	SIENA	165	101
FROSINONE	78	28	BELLUNO	112	65	BOLOGNA	170	102
SONDRIO	79	29	PADOVA	112	66	LIVORNO	174	103
CROTONE	79	30	MANTOVA	114	67	L'AQUILA	174	104
RIETI	83	31	CUNEO	114	68	MASSA CARRARA	179	105
COSENZA	83	32	BRESCIA	114	69	FIRENZE	191	106
LATINA	84	33	BERGAMO	115	70	LUCCA	208	107
VITERBO	87	34	TRENTO	116	71	PISTOIA	214	108
MESSINA	89	35	CREMONA	117	72	PISA	224	109
SASSARI	92	36	LECCO	117	73	PRATO	246	110
LA SPEZIA	92	37	PERUGIA	118	74	<b>ITALIA</b>	<b>105</b>	

## 1.2. Indicatore sintetico

A puro titolo di sperimentazione si è deciso di calcolare un indicatore sintetico che desse il senso di una sostenibilità ambientale legato allo stato del circolante.

Sono stati selezionati i seguenti 4 indicatori:

- il circolante per kmq come approssimazione della concentrazione e della pressione sul territorio;
- l'età media delle autovetture;
- la percentuale di circolante ad autotrazione “verde” (gpl, metano, ibrida, elettrica) come approssimazione della sensibilità ambientale;
- ed infine il tasso di rinnovo (immatricolazioni/radiazioni) come approssimazione del mercato di sostituzione e quindi come tendenza a ringiovanire il circolante.

Gli indicatori sono stati standardizzati secondo la metodologia statistica “range” e trasformati in una scala di punteggio da 0 a 1000 (0 = valore minimo; 1000 = valore massimo) e successivamente mediati come media aritmetica.

Per fornire ulteriori elementi interpretativi gli indicatori sono stati correlati – a scala regionale – tra di loro e con un indice di ricchezza.

La matrice di correlazione consente di enucleare almeno due linee interpretative:

- la forte correlazione inversa tra età media del circolante e la ricchezza a scala regionale fa presagire uno scenario di forte criticità per le regioni del Mezzogiorno, rispetto al quale non è forse sbagliato chiedersi se non si debbano prevedere azioni concrete delle Amministrazioni Regionali per avviare un processo di modernizzazione del circolante;
- l'assenza di correlazioni significative dell'indicatore "autotrazione verde" con gli altri indicatori e con la ricchezza in via a fattori diversi e nello specifico alla diffusione di una rete distributiva ancora concentrata in alcuni territori e rarefatta in altri.

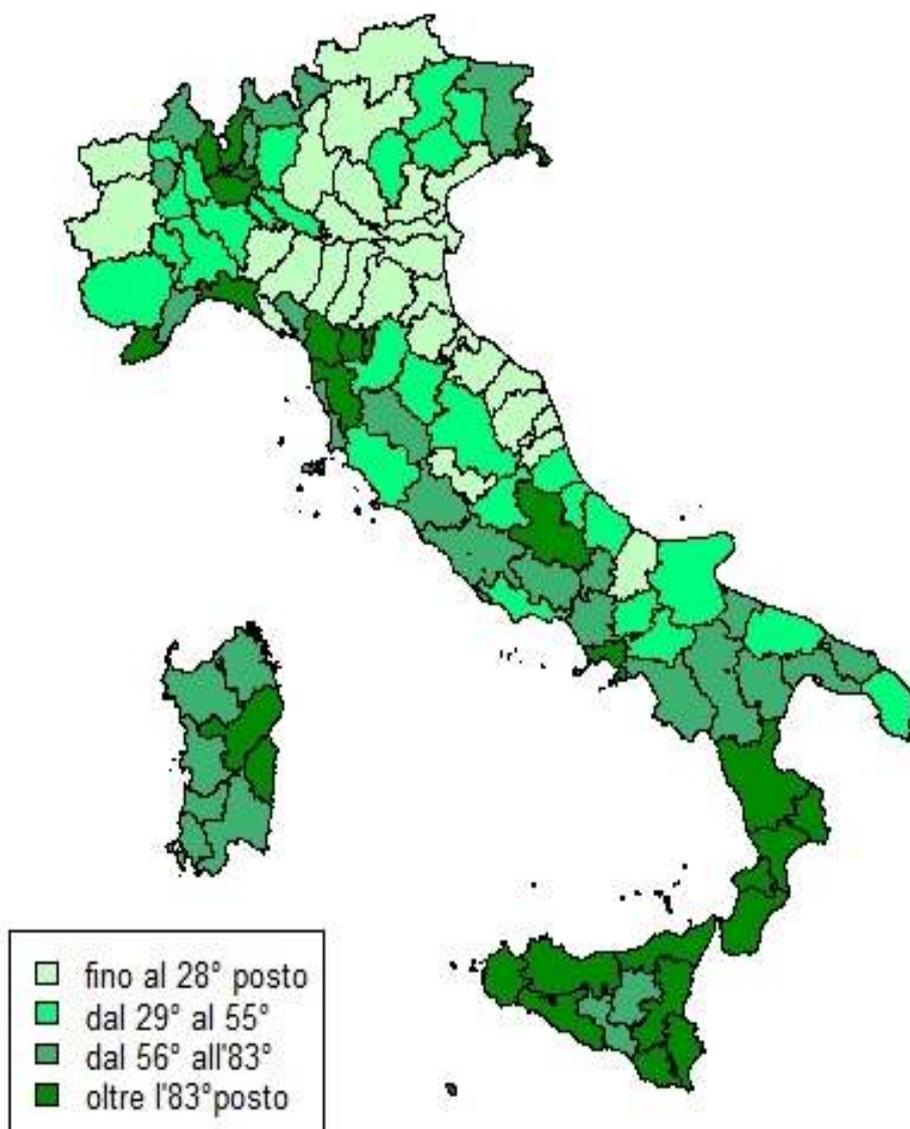
**Tavola delle correlazioni<sup>1</sup>**

<b>CORRELAZIONI</b>	<b>circolante per kmq</b>	<b>vetture a trazione "verde" per 100 auto</b>	<b>età media</b>	<b>tasso di rinnovo</b>	<b>PIL ai prezzi di mercato per abitante</b>
<b>circolante per kmq</b>	1,00	0,10	0,07	0,06	0,09
<b>vetture a trazione "verde" per 100 auto</b>		1,00	-0,15	0,38	0,25
<b>età media</b>			1,00	-0,69	-0,92
<b>tasso di rinnovo</b>				1,00	0,64
<b>PIL ai prezzi di mercato per abitante</b>					1,00

<sup>1</sup> La correlazione è la misura della relazione tra 2 o più variabili. L'indice di correlazione può variare da -1 a 1. Segno negativo indica una correlazione *negativa*, segno positivo una correlazione *positiva*

I risultati delle elaborazioni proiettano molte province del Nord Est nei primi posti del ranking finale (Ferrara, Ravenna, Reggio Emilia, Forlì-Cesena, Bologna, Parma, ecc.) probabilmente favorite da una rete di distribuzione del gpl più articolata e diffusa mentre negli ultimi posti troviamo importanti aree metropolitane (Milano, Napoli, Catania) penalizzate dal rapporto circolante per kmq e molte province della Sicilia e della Calabria a loro volta penalizzate dall'età media del circolante.

**Fig.9 – Posizione nella classifica finale per provincia**



**Tab. 9 - Ranking mobilità sostenibile**

Provincia	MEDIA	POSIZIONE	Provincia	MEDIA	POSIZIONE	Provincia	MEDIA	POSIZIONE
FERRARA	747	1	BERGAMO	593	38	SIENA	539	75
RAVENNA	744	2	FIRENZE	590	39	LIVORNO	537	76
REGGIO EMILIA	744	3	CUNEO	590	40	CALTANISSETTA	537	77
ROVIGO	735	4	RIETI	589	41	CARBONIA IGLESIAS	536	78
FORLI'-CESENA	718	5	LODI	585	42	OLBIA TEMPIO	535	79
AOSTA	716	6	LATINA	583	43	BARLETTA TRANI	533	80
BOLOGNA	713	7	PAVIA	583	44	ENNA	533	81
ANCONA	709	8	NOVARA	583	45	SAVONA	532	82
MACERATA	708	9	AVELLINO	582	46	COMO	529	83
PARMA	687	10	CHIETI	579	47	PISA	520	84
FERMO	683	11	ASTI	577	48	AGRIGENTO	519	85
VERONA	660	12	PESCARA	576	49	GENOVA	516	86
RIMINI	652	13	BELLUNO	576	50	LUCCA	515	87
MODENA	651	14	BENEVENTO	575	51	GORIZIA	514	88
PESARO E URBINO	649	15	PORDENONE	573	52	TRAPANI	512	89
PIACENZA	648	16	VERCELLI	573	53	PALERMO	511	90
LA SPEZIA	647	17	LECCE	571	54	NUORO	510	91
VENEZIA	638	18	VERBANO CUSIO OSSOLA	568	55	PISTOIA	506	92
PADOVA	637	19	VITERBO	568	56	SIRACUSA	505	93
BOLZANO	628	20	FROSINONE	567	57	OGLIASTRA	504	94
BRESCIA	627	21	BIELLA	565	58	VARESE	504	95
ASCOLI PICENO	627	22	ISERNIA	563	59	IMPERIA	503	96
TERNI	624	23	SONDRIO	561	60	CROTONE	500	97
TRENTO	623	24	MASSA CARRARA	559	61	COSENZA	497	98
TORINO	618	25	TARANTO	559	62	L'AQUILA	493	99
CAMPOBASSO	614	26	BRINDISI	558	63	RAGUSA	492	100
MANTOVA	606	27	CASERTA	557	64	CATANZARO	490	101
CREMONA	605	28	SASSARI	552	65	MESSINA	485	102
TERAMO	605	29	ORISTANO	552	66	CATANIA	474	103
VICENZA	603	30	MEDIO CAMPIDANO	550	67	REGGIO CALABRIA	468	104
GROSSETO	601	31	UDINE	548	68	VIBO VALENTIA	455	105
AREZZO	600	32	MATERA	545	69	MILANO	439	106
BARI	598	33	POTENZA	545	70	PRATO	432	107
PERUGIA	596	34	LECCO	545	71	TRIESTE	400	108
TREVISO	594	35	CAGLIARI	545	72	MONZA BRIANZA	386	109
ALESSANDRIA	593	36	SALERNO	545	73	NAPOLI	315	110
FOGGIA	593	37	ROMA	542	74			

## **PARTE TERZA**

### **AUTO E MOBILITÀ DURANTE LA CRISI: I GRANDI NUMERI DA TENERE A MENTE**

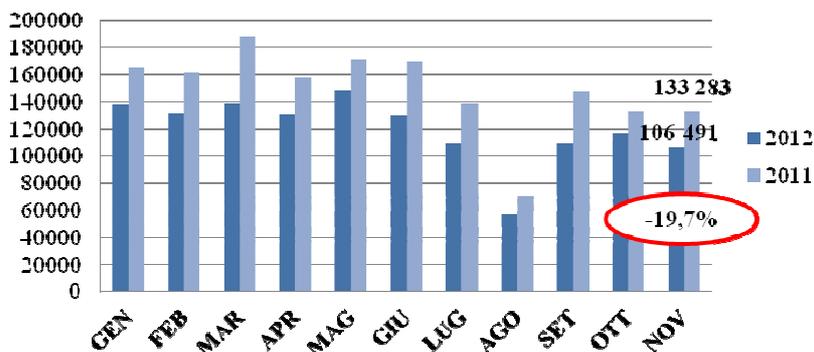
### SCHEDA N. 1: IL MERCATO AUTO

Il trend ribassista del mercato automobilistico continua dal 2011; la variazione negativa del 2012 (gen/nov) rispetto allo stesso periodo dell'anno 2011 si attesta al - 20%.

In termini assoluti nei primi undici mesi dell'anno sono state immatricolate di 1.314.868 auto. Ad un esame dettagliato del grafico, si evince che il grande ribasso si e' registrato nel mese di agosto per poi riprendere nei mesi autunnali sempre però ad un livello inferiore rispetto ai mesi del 2011.

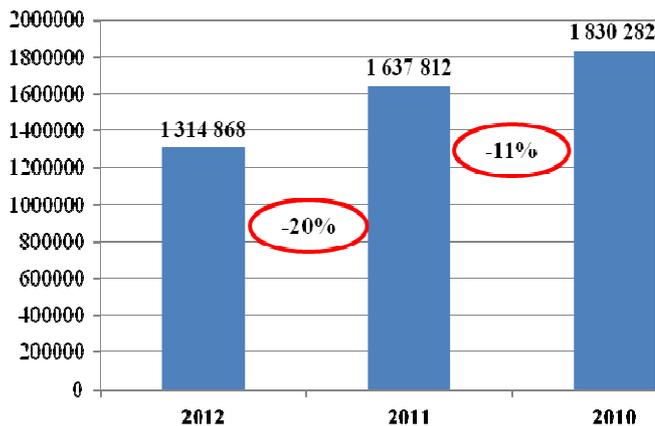
Il peggior mese nel trimestre è stato novembre 2012 che ha evidenziato un calo del 20% rispetto allo stesso mese del 2011.

**TOTALE AUTOVETTURE VENDUTE**



FONTE: ACI

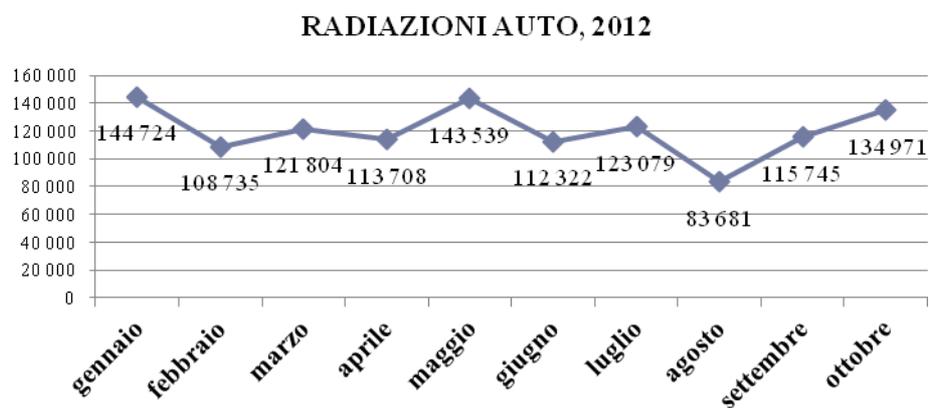
**TOTALE AUTOVETTURE VENDUTE (GEN-NOV)**



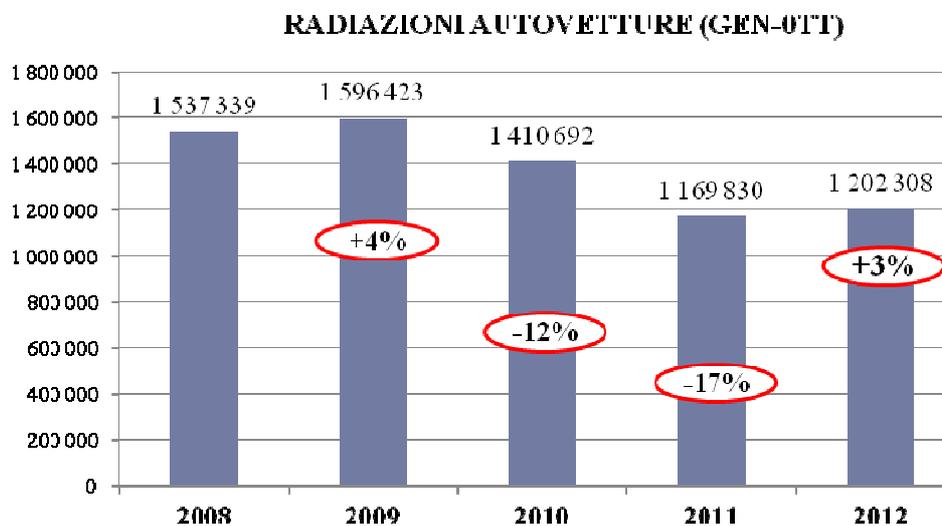
FONTE: ACI

## SCHEDA N. 2: RADIAZIONI

Cresce, dopo molti mesi, il numero di vetture radiate. Il numero di rottamazioni nel 2012 che si attesta al +3% rispetto al 2011, ma resta ancora molto lontano dal record del 2009 (incentivi).



FONTE: ACI



FONTE: ACI

### SCHEDA N.3: IL MERCATO 2 RUOTE

Il mercato delle due ruote ha seguito direttamente la tendenza ribassista del mercato dell' automobile. Il segmento dei ciclomotori è quello che presenta la sofferenza maggiore con un crollo del 32% rispetto all'anno precedente (gen/ott). Si avvicina al ribasso del mercato dei ciclomotori il comparto moto che registra un crollo del 29% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (gen/ott).

Solo il segmento degli scooter sembra tenere il mercato con un ribasso del 14% rispetto al 2011.

	<b>GEN-NOV 2011</b>	<b>GEN- NOV 2012</b>	<b>VARIAZIONE</b>
<b>TOTALE</b>	<b>249.380</b>	<b>202.362</b>	<b>-18,85%</b>
<b>SCOOTER</b>	<b>168.060</b>	<b>144.511</b>	<b>-14,01%</b>
<b>MOTO</b>	<b>81.320</b>	<b>57.851</b>	<b>-28,86%</b>

*FONTE: ACI*

### IL MERCATO DEI CICLOMOTORI

	<b>GEN-OTT 2011</b>	<b>GEN- OTT 2012</b>	<b>VARIAZIONE</b>
<b>TOTALE</b>	<b>66.039</b>	<b>45.189</b>	<b>-31,57%</b>

*FONTE: ACI*

#### SCHEDA N. 4: BENZINA E DIESEL

Per quanto riguarda il livello dei consumi e delle vendite petrolifere si evince che entrambi sono diminuiti di circa il 10% rispetto all'anno 2011 (FONTE: Ministero dello Sviluppo Economico). I consumi di benzina e gasolio sono entrambi in calo rispetto al 2011 rispettivamente del 10,5% e del 9,5%, mentre cresce del 6,5% il GPL per autotrazione.

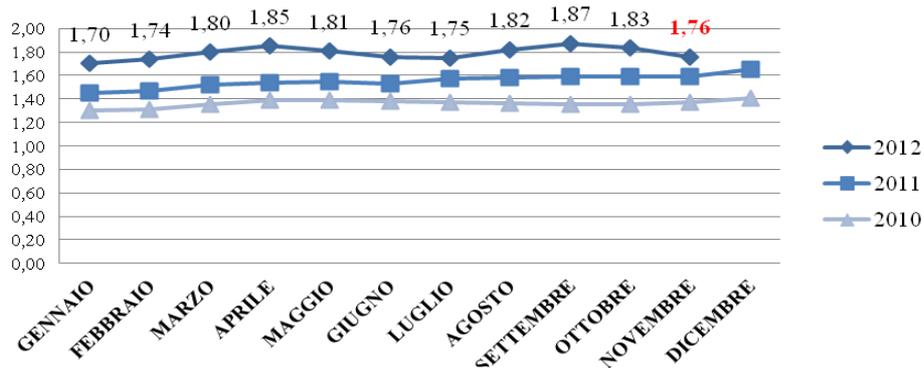
#### CONSUMI PETROLIFERI (MIGLIAIA DI TONNELLATE)

	GEN-OTT		VAR.%
CARBURANTI AUTO	2012	2011	2012\2011
BENZINA(1)	7062	7894	-10,5
GASOLIO (2)	19298	21375	-9,7
G.P.L.	1124	1055	6,5
1. COMPRENDE IL BIOETANOLO 2. COMPRENDE IL BIODIESEL			

FONTE: Ministero dello Sviluppo Economico

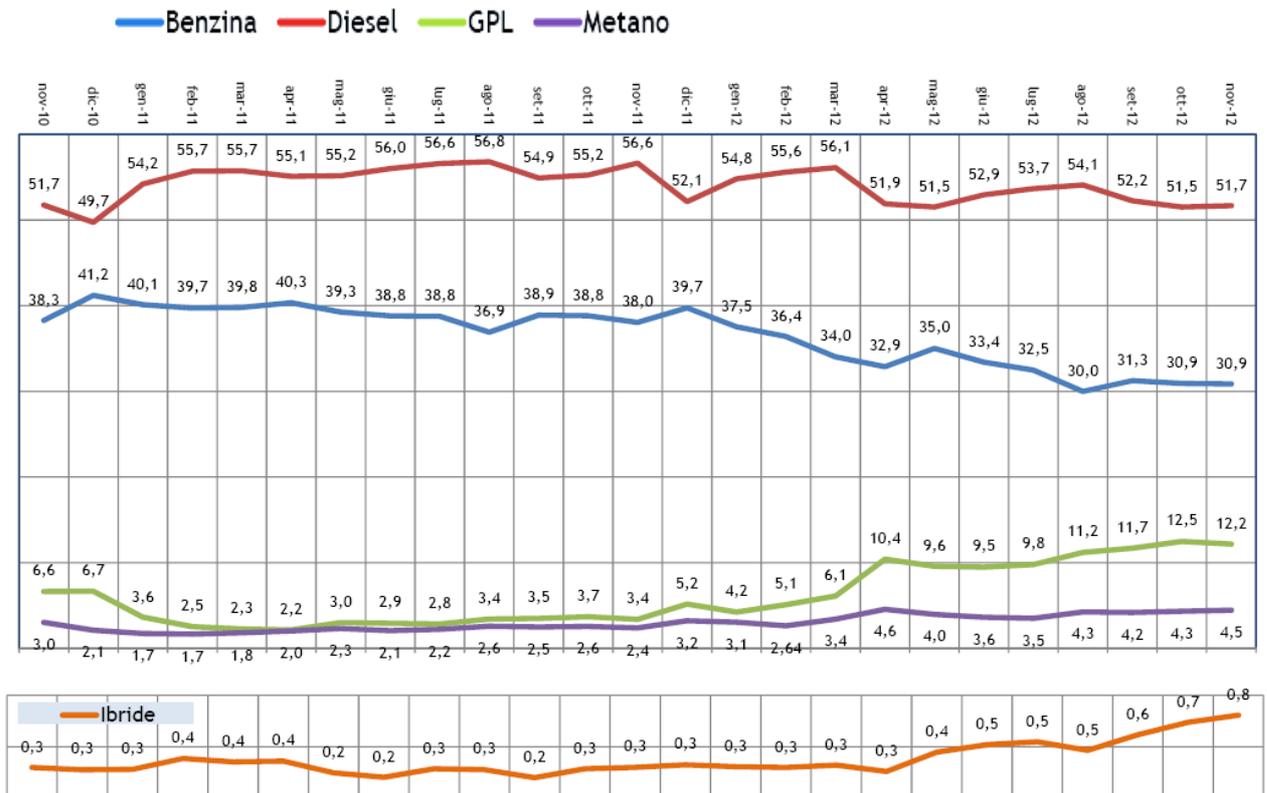
Nell'anno 2012 il prezzo della benzina ha battuto tutti i record arrivando a sfiorare il prezzo dei 2 euro al litro. Il mese più critico si è rivelato settembre. Nel grafico settimanale si riscontra che la settimana dove si è registrato il picco maggiore nel prezzo della benzina è stata quella dal 10 al 17 settembre (1,9 in media)

#### PREZZI MEDI NAZIONALI, BENZINA SENZA PIOMBO (EURO AL LITRO)



FONTE: Ministero dello Sviluppo Economico

## IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE NUOVE PER ALIMENTAZIONE (TREND MENSILE)



FONTE: ACI al 30.11.2012

## SCHEDA N. 5: IL MERCATO DELLE BICICLETTE

Il segmento delle biciclette in Italia sembra beneficiare del ribasso degli altri segmenti registrando un livello quasi invariato (-1% circa) rispetto alle vendite del 2011. Il mercato italiano si dimostra il più forte nel segmento rispetto agli altri paesi dell'area euro.

### LE VENDITE DELLE BICICLETTE IN EU

ANNO	2009	2010	2011
VENDITE BICICLETTE	19 582 000	20 461 000	20 039 000
VAR, %	-3,09	4,49	-2,06

FONTE: COLIBI, AGOSTO 2012

L'Italia con il suo quarto posto nel ranking si attesta ai vertici della classifica dei paesi europei alle spalle di Germania, Gran Bretagna e Francia

### VENDITE DI BICICLETTE IN EU (27), 2011 TOP 10, RANKING DEI PAESI (1,000 UNITA')

PAESE	GERMANIA	GRAN BRITANIA	FRANCIA	ITALIA	PAESI BASSI	SPAGNA	POLONIA	DANIMARCA	SVEZIA	BELGIO
VENDITE BICICLETTE (X 1 000)	4 050	3580	3200	1 750	1 171	750	610	550	520	468
RANKING	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

FONTE: COLIBI, AGOSTO 2012

Il costo medio delle biciclette in Italia si dimostra estremamente contenuto rispetto alla Germania leader delle vendite in Europa; il costo medio in Italia è euro 270 rispetto ai circa euro 500 della Germania (FONTE: COLIBI, AGOSTO 2012)

#### **VENDITA DELLE BICICLETTE IN ITALIA (1,000 UNITA')**

<b>ANNO</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>VENDITE DI BICICLETTE</b>	1 927 000	1 771 000	1 750 000
<b>VAR,%</b>	8,3	-8,1	-1,2

*FONTE: COLIBI, AGOSTO 2012*

#### **PESO DELLE TIPOLOGIE DI BICICLETTE SULLE VENDITE COMPLESSIVE 2011**

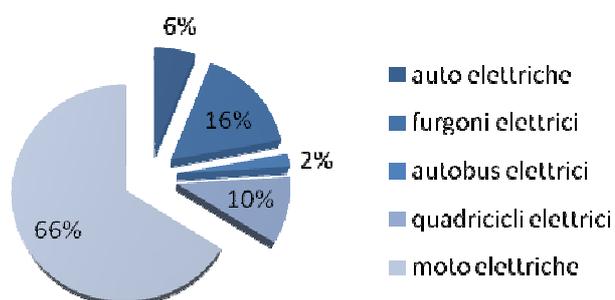
	<b>VAR.%</b>
<b>MOUNTAINBIKE</b>	29%
<b>TREKKING O CITY BIKE</b>	23%
<b>DA CORSA</b>	16%
<b>BAMBINO (FINO A 20 POLLICI)</b>	15%
<b>CLASSICHE/OLANDA</b>	11%
<b>ELETTRICHE</b>	4%
<b>ALTRO</b>	1%

*FONTE: GFK/ANCMA*

## SCHEMA N. 6: AUTO ELETTRICA

Secondo i dati CEI-CIVES in Italia circolano in totale circa 53.150 veicoli elettrici.

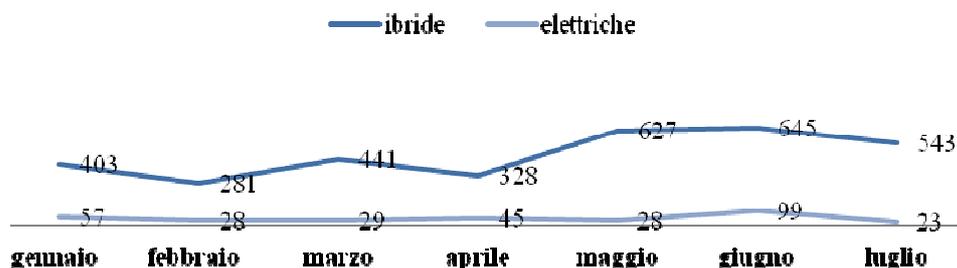
### STRUTTURA DEL MERCATO VEICOLI ELETTRICI



FONTE: CEI-CIVES

In crescita del + 16% le vendite di scooter e moto elettriche. Nel primo trimestre 2012 le vendite di veicoli elettrici a due ruote hanno visto un incremento del 16% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

### VENDITE IN ITALIA DEI VETTURE IBRIDE ED ELETTRICHE, 2012 (GEN-LUG)



FONTE: CEI-CIVES

## SCHEDA N. 7: COMPOSIZIONE MERCATO

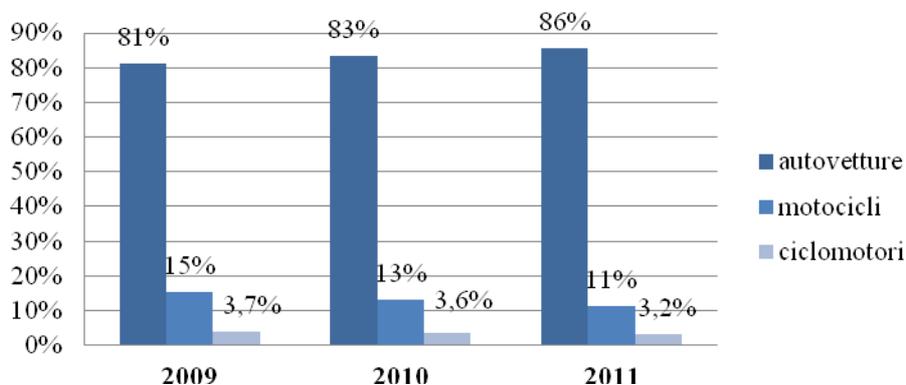
Per quanto riguarda la composizione del mercato (auto, motocicli, ciclomotori) il numero dei veicoli di nuova immatricolazione e completamento sceso del 13% rispetto al 2011.

### COMPOSIZIONE DEL MERCATO DEL NUOVO

	2009	2010	2011
<b>autovetture</b>	2159465	1961580	1749739
<b>motocicli</b>	404905	307045	227204
<b>ciclomotori</b>	99748	85921	66039
<b>TOTALE</b>	2 664 118	2 354 546	<b>2 042 982</b>

FONTE: ACI

### STRUTTURA DEL MERCATO



FONTE: ACI

### **SCHEDA N. 8. CAR SHARING**

L'iniziativa del car sharing dimostra di tenere seppure ancora marginale rispetto alla popolazione; probabilmente gli italiani in periodi di crisi ricercano modi alternativi di risparmio: il numero degli utenti aumenta del 26% rispetto al 2010; il parco autovetture aumenta del 8% ed il numero dei parcheggi del 10%.

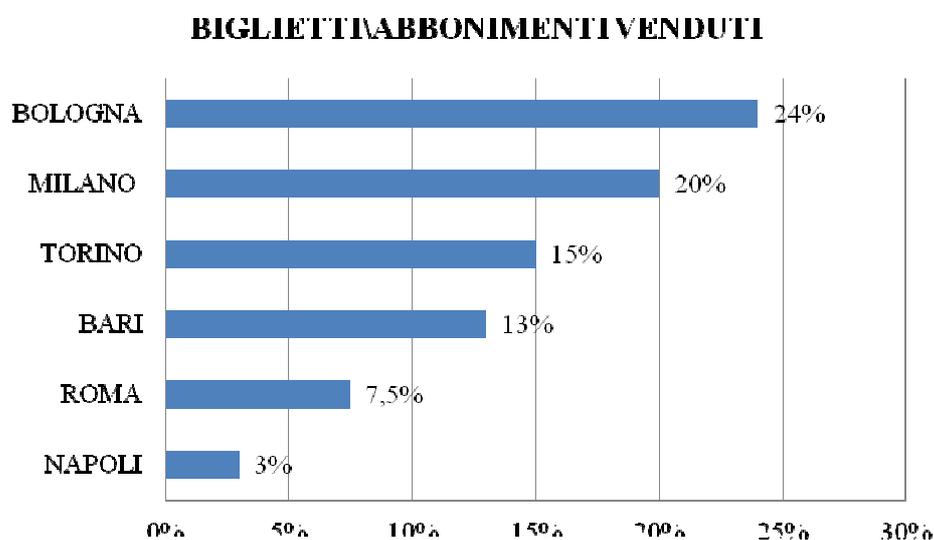
#### **STRUTTURA DEL CAR SHARING**

<b>CAR SHARING -TREND SERVIZIO GESTORI ICS</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>VAR.% 2011- 2009</b>
<b>NUMERO UTENTI</b>	22693	19 123	17 993	26%
<b>AUTO IN FLOTTA</b>	618	567	573	8%
<b>PARCHEGGI DISPONIBILI</b>	422	382	383	10%
<b>CORSE EFFETTUATE*</b>	171 067	155 788	137 789	24%
<b>KM PERCORSI*</b>	7 376 627	6 172 014	6 071 238	22%
<b>* il valore del 2011 è stimato sulla base dei dati analizzati al settembre 2011</b>				

*FONTE: ICS*

### SCHEDA N.9: TPL

Nei primi quattro mesi del 2012, i ricavi da biglietti e abbonamenti urbani hanno registrato un aumento del 20,6 % rispetto agli stessi mesi del 2011 e gli ingressi in metropolitana sono cresciuti del 2,6 %, pari a quasi 3 milioni di passeggeri (FONTE: ATAC).

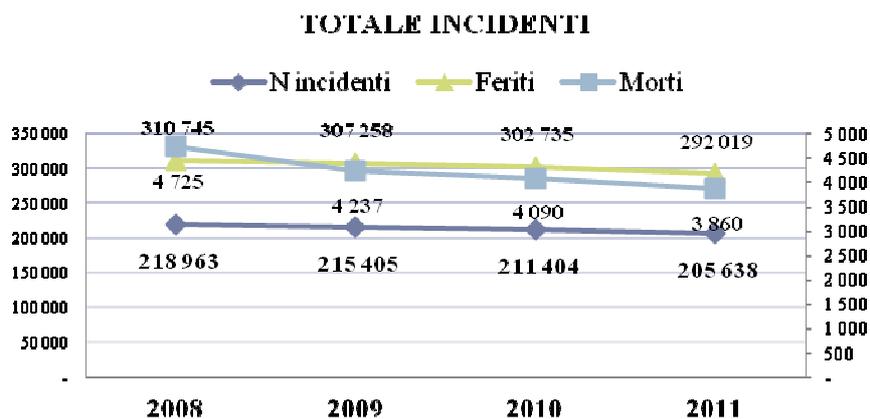


FONTE: elaborazione dati ATAC

MILANO ABBONAMENTI ANNUALI FEBBRAIO 2012  
BOLOGNA BIGLIETTI VENDUTI (GEN-FEB 2012 )  
TORINO BIGLIETTI VENDUTI (GEN-MARZO 2012 )  
ROMA BIGLIETTI VENDUTI (NOV-DIC 2011)  
BARI BIGLIETTI VENDUTI (GEN-MARZO 2012 )  
NAPOLI BIGLIETTI VENDUTI (GEN-MARZO 2012 )

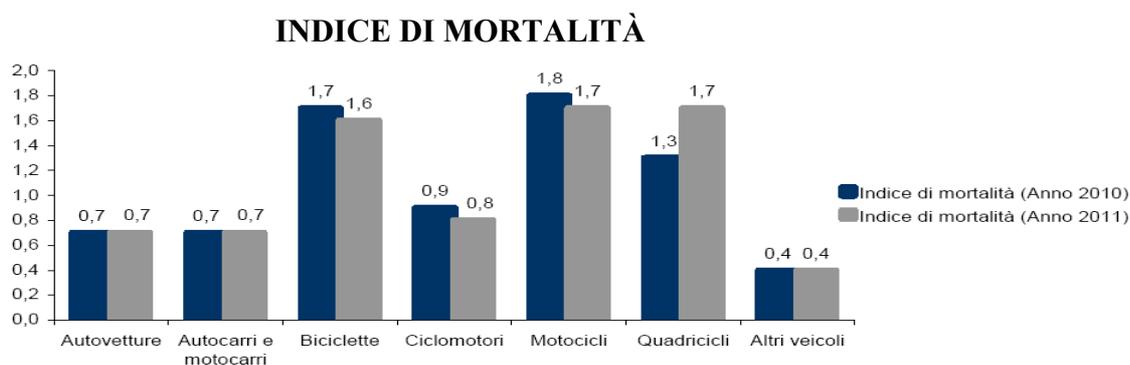
## SCHEDA N.10: INCIDENTI

Negli ultimi tre anni si riscontra una diminuzione nel numero degli incidenti stradali. Rispetto al 2010, diminuisce il numero degli incidenti (-2,7%) e dei feriti (-3,5%) e un calo più consistente del numero dei morti (-5,6%).



FONTE: ACNISTAT

L'indice medio di mortalità si dimostra prevalentemente stabile rispetto al 2010 con il livello massimo di mortalità che riguarda il segmento delle biciclette, dei motocicli e dei quadricicli; il settore dei quadricicli è l'unico che presenta un incremento nell'indice di mortalità rispetto al 2010

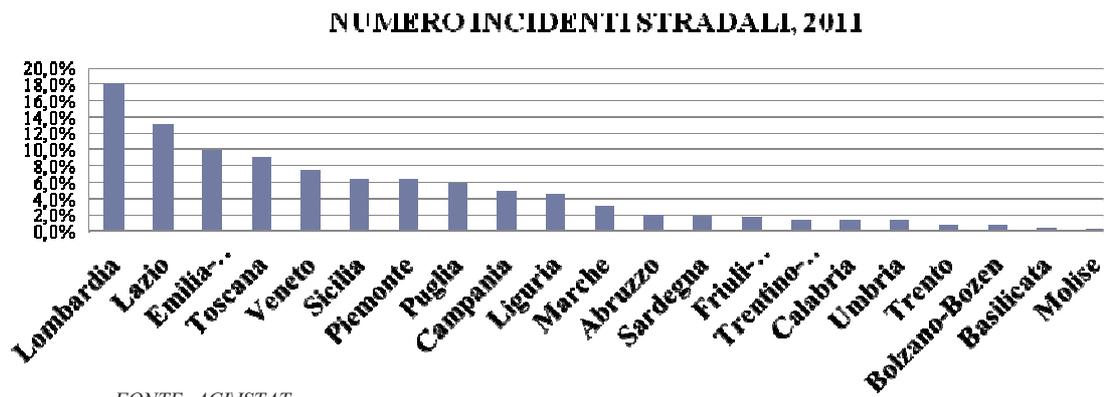


(a) L'indice di mortalità è calcolato rapportando il numero dei morti e il numero dei veicoli, per categoria di veicolo per 100.

(b) Dal computo dei morti e dei feriti per categoria di veicolo sono esclusi i pedoni

FONTE: ACNISTAT

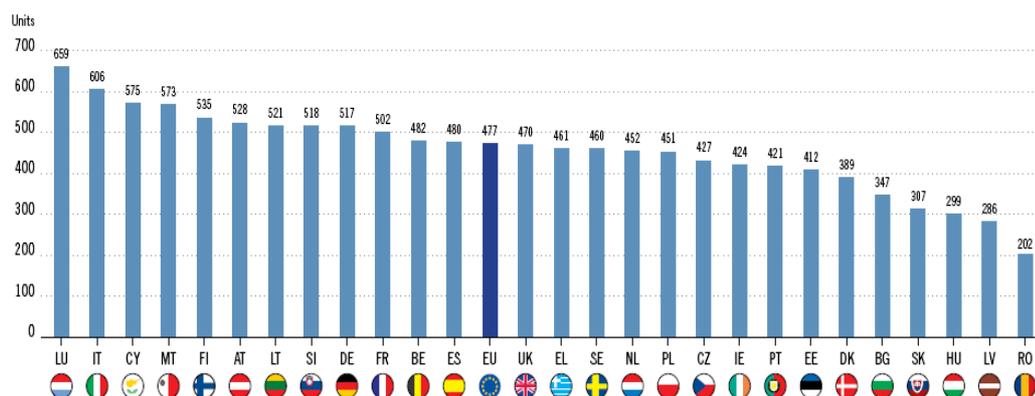
Le regioni nelle quali si verificano il numero maggiore di incidenti stradali sono la Lombardia, il Lazio e l'Emilia Romagna



## SCHEDA N. 11: CONFRONTI INTERNAZIONALI

L'Italia è uno dei paesi europei con la maggiore circolazione di veicoli tra i paesi dell'unione europea; si attesta al secondo posto in Europa dopo il Lussemburgo con 606 macchine ogni 1000 abitanti.

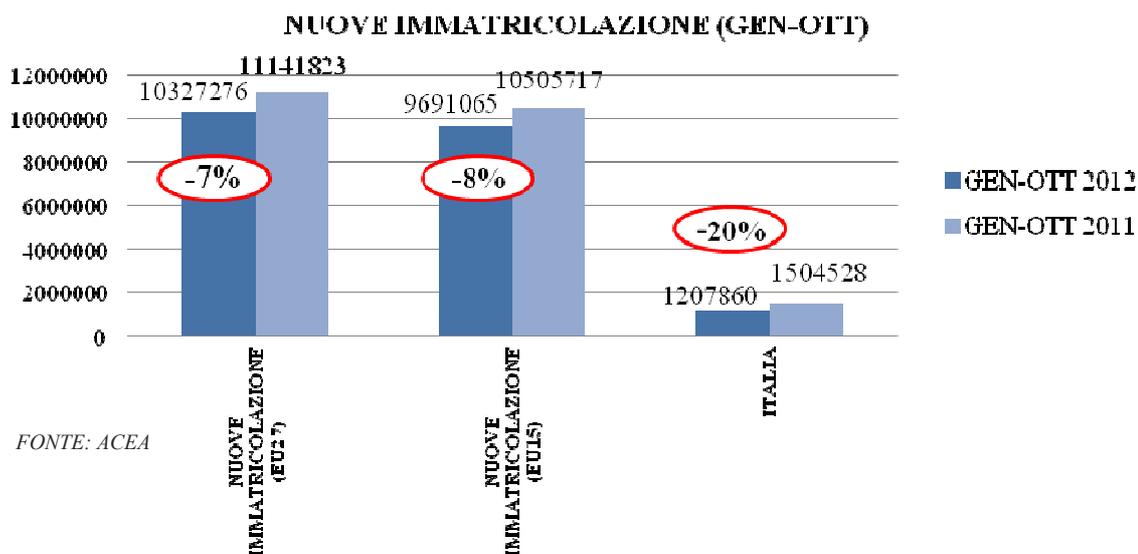
### CIRCOLANTE\100 ABITANTI DENSITÀ DELLE AUTO IN EU (per 1 000 abitanti, 2010)



FONTE: ACEA

### NUOVE IMMATRICOLAZIONI

Il crollo del mercato automobilistico europeo si riscontra anche nel numero di nuove immatricolazioni che scende del 7%; l'Italia presenta un ribasso di oltre il triplo della media europea con un crollo del 20%.



FONTE: ACEA

## L'ETÀ MEDIA DELL'AUTO

L'età media delle auto nell'unione europea è di 8,3 anni (FONTE: ACEA).

I paesi con il parco auto di età più elevate sono Estonia, Finlandia.

L'età media in Italia nel 2011 è di 8 anni e 7 mesi per le macchine con alimentazione a benzina.

### L'ETÀ MEDIA DELLE AUTOVETTURE IN ITALIA

	ETÀ MEDIA 2007	ETÀ MEDIA 2008	ETÀ MEDIA 2009	ETÀ MEDIA 2010	ETÀ MEDIA 2011
<b>ITALIA</b>	7,94	8,10	8,21	8,44	8,74

FONTE: Elaborazione Censis - ACI

### L'ETÀ MEDIA DELLE AUTOVETTURE PER REGIONE, 2011

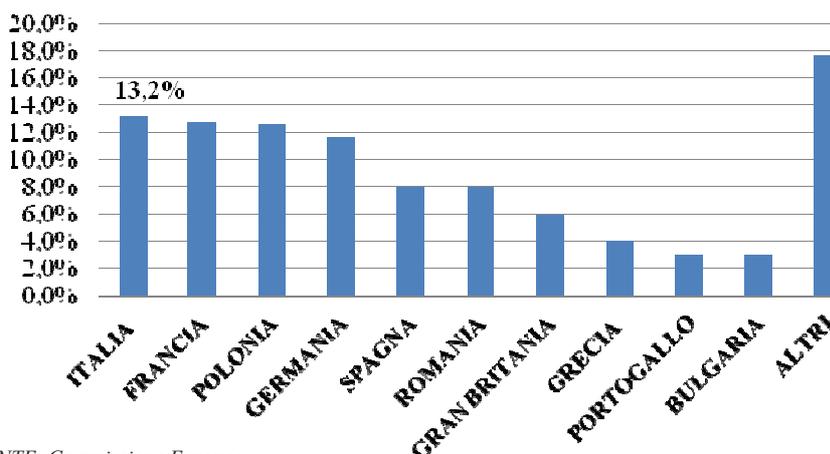
REGIONE	ETÀ MEDIA 2011
ABRUZZO	9,02
BASILICATA	10,29
CALABRIA	10,25
CAMPANIA	10,67
EMILIA ROMAGNA	8,04
FRIULI VENEZIA GIULIA	8,55
LAZIO	8,29
LIGURIA	8,17
LOMBARDIA	7,73
MARCHE	8,83
MOLISE	9,85
PIEMONTE	8,04
PUGLIA	10,02
SARDEGNA	9,16
SICILIA	10,22
TOSCANA	7,46
TRENTINO ALTO ADIGE	7,62
UMBRIA	8,96
VALLE D'AOSTA	5,58
VENETO	8,29

FONTE: Elaborazione Censis - ACI

## INCIDENTI

L'Italia, con una quota del 13%, si dimostra come il paese più pericoloso per il numero di incidenti mortali in Europa. Nei primi posti, alle spalle dell'Italia, si attestano Francia, Polonia e Germania.

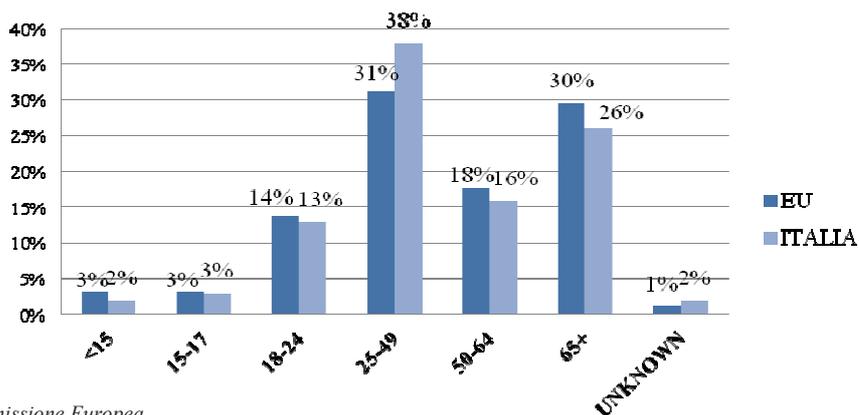
**INCIDENTI MORTALI IN EU, 2010**



FONTE: Commissione Europea

Per quanto riguarda la fascia di età si evince che la più colpita in Italia è quella che va dai 25 ai 49 anni con una percentuale del 38% contro il 31% dell'equivalente fascia di età in Europa.

**INCIDENTI MORTALI 2010**



FONTE: Commissione Europea