



Presentato il Rapporto Auto 2012 a cura di ACI-CENSIS

Presentata il 18 dicembre a Roma dal Presidente dell'Automobile Club d'Italia, Angelo Sticchi Damiani, e dal presidente della Fondazione CENSIS, Giuseppe De Rita **la XX edizione del <Rapporto auto >** .

Il profilo che emerge è quello di un comparto in ginocchio, stretto nella morsa di una crisi senza precedenti, chiamato a fronteggiare prospettive tutt'altro che rasserenanti.

Di seguito si riportano le sintesi dei principali punti del Rapporto

Una considerazione a parte meritano le **< farneticanti > proposte dell'ACI in materia di RC auto** (vedi successivo punto 7). Come si può costatare facilmente, si tratta di proposte che fanno a pugni non solo con le leggi, il codice civile e la giurisprudenza in materia, ma anche con alcuni principi costituzionali e le regole fondamentali della libera concorrenza tra imprese. Evidentemente il "consenso" alle sue proposte di cui parla l'Acì è un consenso ottenuto esclusivamente dalle compagnie di assicurazioni, ivi compresa SARA Assicurazioni (...della serie " Cicero pro domo sua"..).

Su questo terreno, l'Acì ci troverà sempre schierati sul versante opposto.

I 12 punti del Rapporto

1) I numeri dell'auto e i costi di gestione

Crollano (-20% nei primi undici mesi del 2012) le vendite di auto (prosegue il trend negativo del 2011: -10,8%) e moto (-19%) e la crisi è ancora più nera sul versante ciclomotori (-32%). Dimezzata la propensione all'acquisto di auto nuove: 3,7% (era 7,4% nel 2011). Il 52,6% degli intervistati non ha intenzione di comprare un'auto nei prossimi tre anni. Di segno negativo (-10%) anche il mercato dell'usato.

Aumentano (+4,5%) i costi di gestione, anche a fronte dell'uso ridotto dell'auto (5-7% di km in meno all'anno). L'auto costa in media 3.425 euro l'anno (+4,5%), la benzina è aumentata in dieci mesi del 16% (negli ultimi due anni il pieno è diventato più caro del 25%) ed il costo al chilometro è cresciuto dell'11,3%. L'assicurazione è aumentata del 3,2%.

La crisi, però, ha anche qualche ricaduta positiva: crescono (+3%) le rottamazioni (l'effetto "sostituzione" inverte la tendenza "accrescitiva" del parco circolante); si riducono i consumi

di carburanti (-10,5% benzina e -9,7% diesel tra gennaio e ottobre 2012); diminuiscono gli incidenti (-2,7%) e i morti (-5,6%) sulle strade.

Positivi i riflessi anche sul fronte dei comportamenti, dove l'impoverimento rende tutti più virtuosi: si riducono drasticamente le infrazioni; l'uso del mezzo privato si concentra nei week-end (da 1,8 a 2,1 spostamenti medi, con evidenti benefici sul traffico); si utilizzano di più mezzi pubblici e biciclette (per la prima volta le bici vendute superano le nuove immatricolazioni auto).

2) L'analisi

“L'automobile è ormai un lusso di cui però non si può fare a meno – dichiara Angelo Sticchi Damiani, presidente dell'Acì – perché non c'è ancora alternativa: la spesa per l'auto è diventata così una tassa, aumentata del 4,5% in un solo anno malgrado la diminuzione delle percorrenze. Si avvicinano le elezioni politiche, ma finora nessun candidato ha proposto l'alleggerimento del carico fiscale sull'auto, l'abolizione del superbollo, la rimodulazione delle accise sui carburanti, la riforma della rc-auto, investimenti più certi per la mobilità e la sicurezza stradale. L'Acì rappresenta 34 milioni di automobilisti che aspettano risposte, da questo come dal prossimo Governo”.

3) Le Province più verdi

Tra le novità più interessanti dell'edizione 2012 del Rapporto, l'introduzione del primo “Atlante della mobilità sostenibile”, con il ranking Acì-Censis delle Province più “verdi”, ottenuto incrociando i dati relativi a circolante per kmq, età media auto, diffusione delle alimentazioni “verdi” (gpl, metano, ibrida, elettrica) e anzianità dei parchi. Ai primi posti, molte province del Nord Est (Ferrara, Ravenna, Reggio Emilia, Rovigo, Forlì-Cesena, Bologna, Parma), favorite anche da una maggiore diffusione della rete gpl. Agli ultimi posti, invece, importanti aree metropolitane (Catania, Milano e Napoli) penalizzate dal rapporto circolante per kmq e molte province di Sicilia e Calabria, che scontano una maggiore età media dei veicoli. La “classifica” dei dieci capoluoghi più grandi vede in testa Bologna, che si piazza al settimo posto, seguita da Torino (25), Bari (33) e Firenze (39). Più distanziate: Roma (74), Genova (86) e Palermo (90). Chiudono la classifica Catania (103), Milano (106) e Napoli, che occupa l'ultima posizione (110).

4) Mercato: per il 52,6% degli italiani niente auto nuova per i prossimi 3 anni

I morsi di una crisi perdurante lacerano i redditi ed alimentano un clima di profondo pessimismo dal quale sarà difficile uscire. Nei primi 11 mesi del 2012 le vendite sono crollate: -20% auto, -19% motocicli e addirittura -32% ciclomotori. Male anche le auto usate (-10%). Dimezzata la propensione all'acquisto: nel 2011 il 7,6% degli intervistati si dichiarava intenzionato ad acquistare un'auto nuova nell'anno successivo; quest'anno non solo quella percentuale si dimezza (3,7%), ma il 52,6% degli intervistati dichiara di non avere alcuna intenzione di acquistare un'auto nei prossimi tre anni (nel 2011 era il 43,8%). Il 44,7% ritiene inoltre che il mercato ripartirà solo quando si sarà esaurita la forza avvolgente della crisi e il 53% dichiara che, davanti ad un'entrata imprevista di 30.000€,

convertirebbe “il miracolo” in risparmio anziché consumare. Persino l’introduzione del reddito rischia di produrre effetti perturbativi sul mercato dei prodotti di gamma alta.

5) L’auto che vorrei: 39,2% non so, 33%italiana, 27,8% straniera

L’auto che vorrei è italiana per il 33%, mentre il 27,8% sceglierebbe invece una marca straniera, anche se la maggioranza degli intervistati (39,2%), al momento, non saprebbe scegliere. Cresce la sensibilità ambientale (nel 2012 le vendite di auto a “trazione verde” sono raddoppiate da 85.000 a 168.000, per una quota di mercato che sfiora il 13%): su 100 intervistati oltre un terzo dichiara che acquisterebbe un’auto a gpl, metano, ibrida o elettrica. Si tratta, però, di “preferenze ideali” che nella realtà si scontrano con le difficoltà di rifornimento (reti distributive non uniformi sul territorio per gpl e metano) o tecnologiche (percorrenze limitate per le auto elettriche).

6) Auto sempre più cara: la uso meno ma costa di più: +4,4%

Crescono i costi di gestione, anche se si usa l’auto con parsimonia. A una riduzione (-5%/-7%) dei km annui percorsi, corrisponde un incremento medio dei costi del +3,8%. Lo scorso anno – tra costi fissi (assicurazione e bolli) e costi variabili (carburante, autostrada, multe, etc.) - l’auto costava in media 3.278,00€ e quest’anno il costo è salito a 3.425,00€: +4,4%. Il maggior incremento (147€) è assorbito per il 72,8% dal costo del carburante, che incide globalmente per il 47,8% sul costo finale. Nei primi 10 mesi dell’anno il prezzo medio della benzina è aumentato del 16%, percentuale che si aggiunge al +11% registrato tra 2011 e 2010. Nell’arco degli ultimi due anni il costo del pieno è aumentato del 25%. Pur percorrendo meno chilometri, il costo unitario per km cresce: +11,3%.

7) Rca: forte consenso a proposte Aci per riduzione costi fino 40%

L’assicurazione si conferma la seconda voce di spesa: 738€ annui (+3,2% rispetto al 2011), con un livello di tassazione che sfiora ormai il 26% del costo delle polizze (una percentuale molto al di sopra della media europea, pari al 18%). Anche per questo riscuote grande favore il pacchetto di proposte Aci che potrebbe portare a una riduzione fino al 40% del costo della polizza. Un gradimento al 5,3 (in una scala dove 7 è il voto massimo) per la proposta di prescrizione del diritto al risarcimento del danno dopo 90 giorni dall’incidente (contro i 2 anni attuali); gradimento al 5,4 per la proposta di far riparare l’auto solo presso officine convenzionate con la propria compagnia assicurativa; gradimento al 5,4 per l’idea di equiparare il livello massimo di risarcimento agli standard europei.

8) Mobilità: auto: meno lavoro, più tempo libero

L’auto viene mediamente utilizzata per 4,4 giorni/settimana contro un valore di 4,6 del 2011. Si riducono (da 3,2 a 3,0: erano 4,1 nel 2010) gli spostamenti nei giorni feriali; aumentano (da 1,8 a 2,1) quelli nei giorni festivi (tornati ai livelli 2010) probabilmente per il desiderio di riaffermare il bisogno di libertà di movimento e di autonomia ed il piacere della guida.

La crisi, che incentiva forme di mobilità alternativa, ha spostato volumi di traffico verso il

trasporto pubblico (ancora incapace di dare risposte quantitativamente e qualitativamente soddisfacenti: stato dei mezzi, frequenza, saturazione nelle ore di punta etc.) e le biciclette, ma non ha ridotto “la congestione da traffico” dei comuni capoluogo e delle aree metropolitane. L’incremento dell’uso della bicicletta ha fatto purtroppo registrare un sensibile aumento dei ciclisti morti (+7,2%) e feriti (+11,7%) in incidenti stradali e le bici sono diventate il terzo veicolo, dopo autovetture e motocicli, con il maggior numero di conducenti morti. Ancora marginale, anche se in costante crescita, il ruolo del car sharing: aumentano gli utenti (+26%), il parco autovetture (+8%) e il numero dei parcheggi (10%).

9) Meno trasgressioni e sanzioni: la crisi rende migliori

La crisi rende migliori. Per risparmiare sulle multe, infatti, basta essere meno trasgressivi. Sono stati i morsi della crisi e non un improvviso impulso alla liceità o alla sicurezza a modificare, in un solo anno, lo stile di guida di automobilisti e motociclisti, suggerendo maggiore attenzione per evitare sanzioni. Per la prima volta, l’autodenuncia delle infrazioni commesse ha segnato una brusca inversione di tendenza, con riduzioni significative sia per le trasgressioni “light” che per quelle ad alta pericolosità.

Scende del 7% il numero di chi parcheggia in divieto di sosta e del 2% quello di chi lascia l’auto in doppia fila. Netta la riduzione (-7%) del superamento dei limiti di velocità, -3% per il passaggio con il rosso e mancato uso delle cinture di sicurezza. Ancora molto elevato, invece, l’uso del cellulare senza vivavoce o auricolare (36,8% degli intervistati). Rispetto allo scorso anno migliora anche il comportamento delle fasce tradizionalmente più trasgressive. Il 35,4% dei giovani, ad esempio, “confessa” il superamento dei limiti di velocità: lo scorso anno era il 42%. I giovani appaiono decisamente più sensibili al tema della formazione. Dalle interviste emerge il profilo di una generazione consapevole che “la conoscenza è la forza”, che crede di più nella pratica di guida con un esperto professionista piuttosto che imparare a casa con uno dei propri genitori.

10) Sicurezza: 82% dice sì a pene più severe per i pirati della strada

Niente sconti a chi guida senza la dovuta prudenza: l’81,9% degli intervistati chiede che la guida in stato alterato di coscienza (abuso di alcol e/o sostanze stupefacenti), se causa lesioni gravi o addirittura la morte di altri individui, sia punita severamente. Il 45% degli italiani è pienamente d’accordo con l’arresto in flagranza di reato e un serio inasprimento della pena. Il 20% condivide la necessità di un inasprimento delle sanzioni, ma ritiene necessario valutare attentamente caso per caso. Il 9% vuole pene più severe ma non condivide l’ipotesi della revoca della patente a vita.

Il fronte dei no (circa il 10%) è perplesso sull’ipotesi che una norma basti a rendere più cauti e prudenti gli automobilisti. Sono i controlli che devono essere più severi e non le leggi, anche perché il nostro sistema legislativo è fin troppo “articolato” e non va appesantito ulteriormente. Tutte le fasce d’età sono d’accordo (6 pieno in una scala dove 7 è il voto massimo) con 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.

11) Rotatorie: promosse, ma dubbi su come affrontarle

Via libera all'utilizzo massiccio delle rotatorie, che aumentano la sicurezza (eliminando incroci a raso e riducendo la velocità a 30 km/h) e rendono più fluida la gestione dei flussi di traffico, sostituendo i semafori. Un unico neo: non è ancora chiaro come ci si deve comportare, visto che il Codice della Strada non lo spiega. Un vuoto normativo – rilevano Aci e Censis – assolutamente da colmare. L'unica cosa certa è che, prima di immettersi nella rotatoria, occorre rallentare. Eppure "solo" il 55% degli intervistati lo fa. Più del 60% dà la precedenza a chi è già nella rotatoria (seguendo la regola delle rotonde alla francese), mentre il 18,9% dà sempre la precedenza a destra. Il 25% degli automobilisti nelle rotatorie usa sempre le "frecce", forse per la paura di sbagliare e di trovarsi coinvolto in un incidente.

12) Tunnel e gallerie: ansia e disagio

I lunghi tunnel illuminati da luci artificiali generano non poche ansie, soprattutto tra le donne. Al loro interno si avverte la necessità di aumentare 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 gesti di disattenzione da parte degli altri automobilisti (voto medio 5,4, tra le donne 5,6). La paura di essere vittime di incidenti è più alta (voto medio 4,7, tra le donne 5,2) e si avverte un forte senso di disagio quando si rimane fermi al loro interno a causa del traffico (voto medio 4,7, tra le donne 5,1).