



**RAPPORTO CENSIS-MICHELIN  
SULLA MOBILITÀ DEGLI ITALIANI**

**Sintesi**

**Roma, 18 ottobre 2018**



## 1. LA VERA MOBILITÀ QUOTIDIANA DEGLI ITALIANI

*Auto, auto fortissimamente auto:* ecco la regina della mobilità per gli italiani, lontano dall'insistenza del racconto pubblico su biciclette, passeggiate a piedi o mezzi pubblici. L'auto vince perché consente spostamenti molto personalizzati per percorsi e orari.

E la nuova mobilità degli italiani è fatta di distanze maggiori, minore abitudinarietà e più alta personalizzazione. C'è anche una maggiore attenzione alla sostenibilità, ma con un pragmatismo che mal sopporta imposizioni normative centrali o regionali che in nome di obiettivi ambientali obbligano le famiglie a cambiare auto, imponendo spese aggiuntive forzose.

Gli italiani, insicuri e impauriti nel post-crisi, quando viaggiano in auto vogliono sicurezza su tutto. Viaggiare sicuri è il mantra del nuovo automobilista e questo vuol dire avere tecnologie appropriate e controllare, mantenere e gestire con intelligenza le cose dell'auto da cui, secondo gli italiani, la sicurezza più dipende: freni e pneumatici.

*En passant* gli italiani non credono alla mitica auto senza autista umano, convinti che la presenza di una persona sia ancora garanzia di sicurezza.

E allora dare forza alla tanto auspicata nuova cultura della sicurezza automobilistica, oggi, vuol dire anche rendere disponibili informazioni serie e credibili sul contributo reale che i componenti dell'auto possono dare al viaggiare sicuri, combattendo le fake news che, ad esempio nell'ambito della gestione delle gomme portano molti automobilisti a sostituirle precocemente rispetto alle indicazioni normative, ponendo attenzione al solo spessore piuttosto che alla ben più decisiva qualità: così finiscono per spendere di più senza avere in cambio maggiore sicurezza.

## 2. UNA MOBILITÀ *IMMOBILE* SOLO IN APPARENZA

### 2.1 Donne e, soprattutto anziani si spostano di più

28,8 km e 57,5 minuti sono le distanze percorse e i relativi tempi medi impiegati in ciascun giorno feriale degli italiani, ed erano 27,0 km per 59,2 minuti nel 2001: una apparente immobilità sotto la quale è in atto una intensa evoluzione (**tab. 1**). Tra i 41,3 milioni di italiani che ogni giorno si spostano si è avuta una redistribuzione della mobilità e si muovono di più:

- le donne, che percorrono in media 26,9 km (erano 20,9 km nel 2001), il tempo medio è di 55,7 minuti (erano 54,1 minuti), mentre i maschi fanno 30,6 km (erano 33,0 km) e il tempo medio si è ridotto da 64 minuti a 59,1 minuti;
- le persone di 65 anni e oltre, che passano da 14,8 km a 25,4 km, e da 46,7 minuti a 54,6 minuti, e i 45-64enni, che passano da 24,6 km a 31,3 km, e da 56,8 minuti a 57,2 minuti;
- i residenti del Nord-Ovest, da 27,7 km a 32,5 km, con 60,4 minuti (un tempo rimasto stabile);
- i residenti nei piccoli comuni, che passano da 29,5 km a 36,5 km, in 56,4 minuti (rimasti più o meno stabili, erano 56,1 nel 2001), mentre chi vive nelle grandi città si muove in media per 21,1 km (erano 26,5 km) in un tempo medio di 63,5 minuti (erano 69,7 minuti).

### 2.2 Meno prossimità, meno abitudinarietà

Meno italiani si spostano nel breve raggio: fanno un percorso fino ad un massimo di 2 km 11,4 milioni di persone, -4 milioni rispetto al 2001. I *pendolarissimi* che fanno oltre 50 km al giorno sono 1,2 milioni (+500 mila persone rispetto al 2001), 9,7 milioni percorrono tra 10 e 50 km (+2,9 milioni) e 19 milioni (+2 milioni) tra 2 e 10 km. Meno prossimità, più pendolarismo, ecco la quotidianità degli italiani in movimento (**tab. 2**).

Sono gli effetti della dilatazione della residenzialità che, ad esempio nelle megacity di Roma, Milano o Napoli ha visto un travaso di residenti dal comune di riferimento più grande a quelli della prima o seconda fascia.

Mutamento importante riguarda le motivazioni degli spostamenti degli italiani che per il 36,7% sono per ragioni di studio o di lavoro (+0,8% dal 2008), per il 28,5% (-2,9%) per gestione familiare e per il 34,8% (+2,1%) per il tempo libero. La quota per tempo libero è l'unica che cresce sia in

ambito urbano che extraurbano, ed è la più personalizzata e meno prevedibile (**tab. 3**).

Le dinamiche indicate, l'ampliarsi delle distanze medie degli spostamenti e la maggiore erraticità legata alla motivazione, sono altrettante fortissime spiegazioni del persistente predominio dell'automobile.

### **3. L'AUTOMOBILE VINCE PERCHÉ COMODAMENTE PERSONALIZZABILE**

#### **3.1 L'auto su tutto**

Il 65,4% degli italiani (il 57,4% nel 2001) utilizza l'automobile per i propri spostamenti: sono 27 milioni con +17,4% rispetto al 2001. Il 17,1% delle persone va a piedi, il 4,6% con combinazione di mezzi e il 3,3% con la bici (**tab. 4**).

I dati sono inequivocabili. L'automobile resta di gran lunga il mezzo di trasporto più usato e amato dagli italiani, perché è la soluzione che più e meglio soddisfa le esigenze di fine tuning della mobilità. Né residuo del passato, né male minore, gli italiani amano l'auto perché funzionale ai bisogni di una mobilità più lunga, vista la residenzialità dilatata sul territorio, e più individualizzata.

Nel lungo periodo, 2001-2016, si riducono il ricorso al trasporto pubblico (-20,3%, li utilizzano 1,8 milioni nei giorni feriali), alla moto (-45,7%, utilizzata dal 1,2 milioni di italiani) ed alla bicicletta (-10,4%, 1,4 milioni la utilizzano) e si riduce la quota delle persone che si sposta a piedi (-23,6%, 7,1 milioni si muovono a piedi).

L'auto assorbe il 74,4% del totale dei km percorsi nel giorno medio feriale dagli italiani e il 63% del tempo che gli italiani vi dedicano: tre quarti dei km e due terzi dei tempi.

I dati dicono che la materialità della mobilità quotidiana degli italiani è diversa dal racconto pubblico che ne viene fatto: bicicletta e tutto il resto non scalfiscono il primato dell'auto.

## 3.2 Incognita giovani

Sfida vera per il futuro dell'auto sono i giovani: ad esempio, tra i 16-25enni i patentati sono diminuiti del 12,7% (-0,9% come quota della popolazione totale), tra i 25 e i 34 anni del -9,9% (-6,3%), tra i 35 e 44enni del -15,5% (-10,3%). Invece c'è un boom di patentati più anziani: + 11,3% tra i 45-64enni (+9,2% come quota della popolazione) e +32,3% tra le persone con 65 anni e più (+10,3% come quota della popolazione) (**tab. 5**).

La patente è meno attrattiva per i più giovani tra i quali ce l'ha meno del 50%, ed è essenziale per gli anziani con il 59,8% di patentati.

I giovani poi sono molto più propensi verso le nuove modalità di utilizzo, in primis il car sharing che nel 2015-2017 è decollato con un raddoppio di iscritti e attivi, mentre i noleggi sono saliti a oltre 7 milioni (da 4,7 milioni).

Da una indagine Censis emerge che più di un terzo degli italiani se non già utente del car sharing è interessato, ed è il 55,8% tra i 18-34enni.

L'incognita giovani per l'auto è legata alla contrazione dei patentati, alle nuove forme di utilizzo non proprietario dell'auto e anche alla minore fascinazione dell'auto di proprietà che solo il 10% dei giovani indica come importante nell'immaginario collettivo del nostro tempo.

L'incognita sul futuro, però, non ne scalfisce l'attuale predominio anche tra i giovani, tanto più che l'auto è pienamente dentro l'intenso impiego di nuove tecnologie che sono centrali nella vita dei giovani attuali. Non a caso le auto sono entrate da protagoniste anche nelle smart cities, ponendosi come un vero e proprio concentrato di innovazione tecnologica e di materiali e di uso sapiente di connettività e flussi di dati.

## 4. PIÙ SICUREZZA SU TUTTO

### 4.1 Tecnologie per viaggiare più sicuri, ma no all'auto senza autista umano

La sicurezza è al vertice dei desideri dell'automobilista nei confronti della sua auto, più della sostenibilità verso la quale gli italiani hanno sviluppato un sano pragmatismo.

Il primato della sicurezza si evince da tante cose: ad esempio, nella dotazione tecnologica delle autovetture gli italiani al primo posto collocano

le tecnologie correlate alla sicurezza, come quelle che riconoscono ostacoli sulla strada ed evitano collisioni, aiutano o impediscono di guidare in situazioni pericolose, monitorano lo stato di salute del guidatore, ecc..

Una indagine del 2015 poi colloca al secondo posto della graduatoria delle preoccupazioni degli italiani la paura di fare un incidente stradale, subito dopo quella di subire furti in casa: il 71% degli italiani (il 76% degli automobilisti) si dichiara preoccupato di fare un incidente stradale.

L'auto, come altri ambiti di vita, è coinvolta emotivamente nella paura diffusa entrata negli ambiti più intimi e consueti della quotidianità (**tab. 6**). Per le paure legate all'auto gli italiani vogliono soluzioni che li rassicurino e riducano il rischio incidente. E la soluzione non sarà l'auto senza autista umano e a guida automatica poiché il 47,8% degli italiani si dichiara contrario, il 30,4% favorevole e il 21,8% indifferente. Tra i contrari ben il 35,7% è convinto che solo la presenza umana alla guida è garanzia di maggiore sicurezza. E solo il 10,5% dei favorevoli alla guida automatica dice che essa darà maggiore sicurezza. Il *no all'auto senza autista umano* dipende in primo luogo dalla convinzione che non innalzerà gli standard di sicurezza.

## **4.2 Freni e pneumatici: ecco da cosa dipende la sicurezza in auto**

Richiesti di indicare quali siano i componenti dell'automobile a cui pensano per la sicurezza prima di intraprendere un viaggio il 71,7% degli automobilisti ha indicato i freni e il 64,7% gli pneumatici, poi l'olio del motore (36,2%), le cinture di sicurezza/airbag (30,1%), l'acqua (22%), il funzionamento delle luci (18,5%) e la frizione (10,7%). Freni e pneumatici, nella percezione degli italiani, sono i componenti dell'auto a cui più è associata la sicurezza e dal loro corretto funzionamento dipende anche la rassicurazione.

I freni sono richiamati di più dalle donne (73,3%) e i pneumatici dai maschi (70,5%) e dagli adulti (73,3%) tra i quali la quota che li segnala come componenti chiave della sicurezza dell'auto è prossima a quella dei freni.

Solo il 3,4% degli italiani dice che tutto è ugualmente importante: la grande maggioranza è capace di discernimento nell'indicare i componenti da tenere sotto controllo per viaggiare sicuri.

### 4.3 Cambio gomme appropriate e la sicurezza cresce

Il nesso con la sicurezza spiega la nuova attenzione degli italiani anche ai pneumatici: così il 64,4% si dichiara al corrente dell'esistenza di un limite minimo legale, pari a 1,6mm, in corrispondenza del quale è obbligatorio sostituirli. Ne sono di più al corrente i maschi (75%) e i giovani (71,8%) (tab. 7). Il 42,5% procede alla sostituzione delle gomme, direttamente o per tramite personale di fiducia, quando viene raggiunto il limite legale di usura. Il 57,5% invece non lo fa come consentito dalla normativa e opera diversamente, e in particolare il 17,9% pur conoscendo la normativa si sente più sicuro a cambiarli prima, ad uno spessore maggiore.

È visibile anche in questo ambito come fake news sul nesso sicurezza-pneumatici non conducano alla scelta giusta che richiederebbe attenzione alla qualità dello pneumatico e alla sua capacità di garantire sicurezza anche dopo l'utilizzo e non solo allo spessore. E allora la cultura della sicurezza richiede una informazione puntuale, certificata per rendere evidente a tutti il reale nesso tra sicurezza e qualità delle gomme, al momento dell'acquisto e nelle successive fasi di utilizzo.



**Tab. 1 - Distanza e tempi medi di percorrenza nei giorni feriali, 2001-2016** (v.a. e diff. assoluta)

	2016	Diff. 2001-2016
Distanza (km)	28,8	+1,8
Tempo (minuti)	57,5	-1,7

Fonte: elaborazione Censis su dati Isfort

**Tab. 2 - Italiani per ampiezza degli spostamenti in media nei giorni feriali - 2001-2016** (v.a. in milioni, diff. assoluta e var.%)

	2016	2001-2016	
	v.a. (milioni)	diff.ass. (milioni)	var.%
Prossimità (fino a 2 km)	11,4	-4,0	-26,2
Scala urbana (2-10 km)	19,0	2,0	11,7
Medio raggio (10-50 km)	9,7	2,9	41,8
Lunga distanza (oltre 50 km)	1,2	0,5	66,3
Totale	41,3	1,3	3,2

Fonte: elaborazione Censis su dati Isfort

**Tab. 3 - Le motivazioni degli spostamenti, 2008-2016 (val.% e diff. assoluta)**

	Lavoro o studio	Gestione Familiare	Tempo libero	Totale
<b>Totale</b>				
2008	35,9	31,4	32,7	<b>100,0</b>
2016	36,7	28,5	34,8	<b>100,0</b>
diff. % 2008-2016	0,8	-2,9	2,1	-
<b>Urbana</b>				
2008	27,8	37,4	34,8	<b>100,0</b>
2016	31,3	31,0	37,7	<b>100,0</b>
diff. 2008-2016	3,5	-6,4	2,9	-
<b>Extra-urbana</b>				
2008	49,6	21,4	29,0	<b>100,0</b>
2016	46,7	24,0	29,3	<b>100,0</b>
diff. 2008-2016	-2,9	2,6	0,3	-

Fonte: elaborazione Censis su dati Isfort

**Tab. 4 - I mezzi con cui gli italiani si spostano, 2001-2016 (val.% e var.%)**

	2016	Var.% 2001-2016
Auto	65,4	17,4
- di cui come passeggero	8,5	9,7
Piedi	17,1	-23,6
Bus/Tram/Metropolitana	4,4	-20,3
Treno	0,9	32,7
Combinazione di mezzi (e altro)	4,6	106,4
Bici	3,3	-10,4
Moto	3,0	-45,7
Pullman	1,3	-4,2
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>3,2</b>

Fonte: elaborazione Censis su dati Isfort

**Tab. 5 - Patenti attive, per età, 2012-2018** (\*) (v.a. e var. %)

	Patenti attive		Var. % 2012- 2018
	v.a. 2018	Patenti attive	Popolazione residente
Da 16 a 24 anni	2.617.028	-12,7	-0,9
Tra i 25 e i 35 anni	5.560.151	-9,9	-6,3
Tra i 35 e i 44 anni	7.104.959	-15,5	-10,3
Tra i 45 e i 64 anni	15.571.871	11,3	9,2
65 anni ed oltre	8.158.041	32,3	10,3
<b>Totale</b>	39.012.050	3,4	2,6
<i>Veicoli circolanti per ogni patente attiva</i>	<i>1,31</i>		

(\*) Dati al 1° gennaio dell'anno

Fonte: elaborazioni Censis su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Istat

**Tab. 6 - Atteggiamento degli italiani nei confronti dell'auto a guida autonoma, per sesso (val. %)**

<i>Reazione</i>	Maschio	Femmina	<b>Totale</b>
<b>Positiva</b>	<b>36,7</b>	<b>24,5</b>	<b>30,4</b>
- perché sarà più sicura	12,9	8,3	10,5
- perché altamente tecnologica, sicuramente migliore di quella a guida umana	23,8	16,2	19,8
<b>Negativa</b>	<b>45,0</b>	<b>50,4</b>	<b>47,8</b>
- perché la presenza di persone alla guida è una garanzia	31,5	39,5	35,7
- perché scompare il piacere della guida	13,5	10,9	12,2
<b>Indifferente,</b> non credo che succederà tanto presto	<b>18,3</b>	<b>25,1</b>	<b>21,8</b>
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: indagine Censis, 2018

**Tab. 7 - Componenti ritenuti più importanti per la sicurezza e l'affidabilità della propria auto/moto, per età <sup>(\*)</sup>(val. %)**

<i>Pensando alla sicurezza ed all'affidabilità della sua auto e/o moto, quali tra i seguenti componenti sono per lei più importanti e cui pensa in caso di viaggio o utilizzo quotidiano?</i>	18-34 anni	35-64 anni	65 anni e più	<b>Totale</b>
Freni	70,3	76,5	57,0	<b>71,7</b>
Pneumatici	59,0	73,3	43,7	<b>64,7</b>
Olio	37,7	37,6	29,1	<b>36,2</b>
Cinture di sicurezza/airbag	40,2	28,5	20,3	<b>30,1</b>
Acqua	27,6	20,7	17,7	<b>22,0</b>
Funzionamento delle luci	21,3	19,5	10,8	<b>18,5</b>
Frizione	17,6	9,6	3,8	<b>10,7</b>
E' tutto ugualmente importante	0,0	1,1	16,5	<b>3,4</b>
Funzionamento dei tergicristalli	2,9	3,6	2,5	<b>3,3</b>
Funzionamento degli schermi di bordo (contachilometri, ecc.)	3,3	3,6	1,9	<b>3,3</b>

(\*) I totali di colonna non sono uguali a 100 perché erano possibili più risposte.

Fonte: indagine Censis, 2018