



REPORT

2026

# COME GUIDI

LA FOTOGRAFIA  
DEI COMPORTAMENTI  
REALI DEGLI  
AUTOMOBILISTI ITALIANI



# COME GUIDI, DATI IN MOVIMENTO

DAI TEST SU STRADA  
AI QUESTIONARI ONLINE:  
**COME GUIDI** DIVENTA  
UN OSSERVATORIO  
SULLE ABITUDINI,  
LE PERCEZIONI E I RISCHI  
DEGLI ITALIANI  
AL VOLANTE OGGI

a cura di VALERIO BONI  
fotografie MASSIMILIANO SERRA

**S**olo un anno fa il progetto Come Guidi è nato con l'obiettivo di analizzare e misurare un fenomeno, ma strada facendo, si è trasformato in uno specchio di abitudini e costumi che fanno parte della vita quotidiana di milioni di italiani. Come Guidi non si limita a chiedere agli automobilisti come si valutano quando sono al volante, ma mette in relazione tre piani diversi: ciò che si dichiara, ciò che viene osservato, durante una prova e ciò che emerge quando la platea dei rispondenti diventa ampia da restituire tendenze più robuste. È da questa esigenza che nasce il Report 2026, voluto da Aci ed il Marchio Esso per trasformare un progetto editoriale in uno strumento di analisi utile a raccontare le abitudini degli italiani e a individuare dove si crea la distanza più pericolosa tra consapevolezza e comportamento.

La prima edizione aveva già mostrato la forza di un metodo semplice ma raro, far guidare persone comuni, su strade aperte al traffico, affiancate da istruttori capaci di osservare non soltanto il rispetto delle regole, ma anche la qualità degli automatismi. Regolazione del sedile, posizione delle mani, uso di specchietti e indicatori, distanza di sicurezza, fluidità, anticipo dei pericoli, ge-





stione di acceleratore e freno: elementi ordinari, spesso trascurati perché fanno parte della routine. Il valore di quella fotografia stava nel fatto che non chiedeva all'automobilista di giudicarsi da solo. Lo metteva nella condizione di guidare come ogni giorno e rendeva misurabili gesti che raramente finiscono nelle statistiche ufficiali.

Nel 2026 il progetto compie un salto di scala. I test su strada vengono raddoppiati e assumono una forma più strutturata, con il Centro di Guida Sicura Aci-Sara di Lainate come quartier generale operativo, l'utilizzo di Fiat 500 Hybrid e il supporto degli istruttori del Centro. Al nucleo delle prove pratiche si aggiungono gli 883 questionari compilati online attraverso il reclutamento digitale, che permettono di ascoltare una platea molto più ampia rispetto a quella dei soli test. Infine arrivano le 9.620 schede raccolte tra i soci Aci: un patrimonio informativo che non sostituisce i dati già analizzati, ma li verifica su un campione molto più esteso.

**La distinzione tra queste fonti resta fondamentale. I test su strada consentono di osservare il comportamento reale,** pur dentro un contesto controllato e con la presenza di un istruttore. I questionari online, invece, misurano la rappresentazione che l'automobilista dà di sé: quanto si sente prudente, quanto ritiene pericolosi certi comportamenti, quanto dichiara di usare lo smartphone, quanto si fida degli adas o quanto pensa di guidare in

modo efficiente. Le schede dei soci Aci aggiungono una terza dimensione, ancora più ampia, ma anch'essa dichiarativa. Per questo i dati non vengono fusi in un unico numero medio: vengono messi in dialogo, perché dal confronto fra osservato e dichiarato emergono le informazioni più utili.

Il primo tema che attraversa l'indagine è l'autopercezione. Una quota molto elevata degli intervistati online si considera migliore della media degli automobilisti italiani: tra chi si definisce "molto migliore" e chi si ritiene "leggermente migliore" si arriva al 77,7%. Nelle 9.620 schede dei soci Aci la percentuale scende, ma resta alta: il 67,6% si colloca sopra la media. È un dato che non va letto come presunzione individuale, ma come segnale culturale. Alla guida l'esperienza viene spesso confusa con la competenza permanente; si pensa di guidare bene perché si guida da molti anni, perché si conoscono le strade, perché non si sono avuti incidenti gravi. Eppure i test pratici mostrano che gli automatismi consolidati possono diventare zone ciecche.

Il contributo della Fondazione Caracciolo, centro studi di Aci, aiuta a inquadrare questa distanza tra fiducia soggettiva e comportamento. Non si tratta soltanto di misurare quante persone commettano un errore, ma di capire perché certi errori siano così difficili da riconoscere. L'eccesso di fiducia porta a considerare le proprie



eccezioni meno gravi di quelle degli altri. Il telefono alla guida è giudicato pericoloso, ma se lo si usa per impostare il navigatore o rispondere a una chiamata si tende a percepirlo come una necessità. La sonnolenza è raramente indicata come il pericolo principale, eppure una parte consistente degli intervistati ammette di aver guidato sapendo di essere molto stanca.

**Lo smartphone è il caso più evidente. Nei questionari online il 46,9% indica l'uso del telefono alla guida come il comportamento scorretto più osservato negli altri, e il 41,6% lo considera il più pericoloso in assoluto.** Tra i soci dell'Automobile Club il quadro viene confermato: il telefono è indicato come comportamento più frequente negli altri dal 49,9% e come il rischio principale dal 41,4%. La condanna sociale è quindi molto netta. Ma il comportamento personale racconta una realtà più sfumata: tra gli 883 rispondenti online il 51,8% dichiara di interagire con lo smartphone almeno raramente, mentre tra i soci Aci la quota scende al 36,9%. La differenza è coerente con il profilo più anziano ed esperto del campione Aci, ma non cancella il tema. Un secondo asse riguarda i rischi sottovalutati. Telefono, alcol e velocità sono riconosciuti come pericoli evidenti; distanza di sicurezza, precedenze e sonnolenza ricevono invece un'attenzione minore, pur essendo centrali nella guida quotidiana. La sonnolenza è l'esempio più forte: nel questionario online il 52,1% dichiara di aver guidato almeno raramente sapendo di essere molto assennato; tra i soci Aci la quota scende al 36,2%, ma significa comunque più di un intervistato su tre in un campione esperto. Anche i quasi incidenti raccontano una zona grigia che spesso non entra nelle statistiche: il 59,9% degli 883 rispondenti online e il 50,6% dei soci dichiara di averne sfiorato almeno uno negli ultimi dodici mesi.

Il tema della tecnologia introduce un'ulteriore complessità. L'indagine mostra una fiducia elevata negli adas, ma anche una disponibilità reale ancora parziale e un uso non sempre consapevole. Tra gli 883 rispondenti online il 76,7% ritiene che i sistemi di assistenza alla guida migliorino molto

o abbastanza la sicurezza stradale; tra i soci Aci il dato sale all'83,6%. Tuttavia il 46,8% dei soci dichiara che la propria auto non ne è dotata, mentre il 41,3% afferma di conoscerli e usarli. La tecnologia diventa efficace solo se è presente, compresa e accettata: una rete di sicurezza, non un alibi per abbassare l'attenzione.

C'è poi il capitolo dell'efficienza, che nel progetto Come Guidi non viene affrontato come semplice questione di consumi. Guidare in modo ecologico significa spesso guidare meglio: anticipare, mantenere velocità costanti, evitare frenate e accelerazioni brusche, leggere il traffico prima di reagire. Nei test osservati questo legame è evidente, perché la fluidità non è solo una virtù ambientale o economica, ma anche un indicatore di sicurezza. Chi guida in modo meno nervoso tende a creare meno situazioni critiche, a consumare meno energia e a ridurre lo stress per sé e per gli altri. Anche qui il confronto tra dichiarato e osservato è decisivo.

Il quadro che emerge non è un atto d'accusa contro gli automobilisti italiani. Sarebbe una lettura troppo semplice, e poco utile. Come Guidi 2026 mostra un Paese al volante più consapevole di quanto spesso si immagini, ma ancora attraversato da contraddizioni profonde. Si conoscono i pericoli, ma li si relativizza quando riguardano le proprie abitudini. Si apprezza la tecnologia, ma non sempre la si possiede, o si ha a disposizione ma si rinuncia alle sue potenzialità, o ancora la si usa usufruendo solo in parte di tutti i benefici che può offrire. Si dichiara attenzione all'efficienza, ma la guida reale conserva automatismi migliorabili. Si accumulano anni di patente, ma raramente si torna a verificare il proprio modo di guidare con uno sguardo esterno.

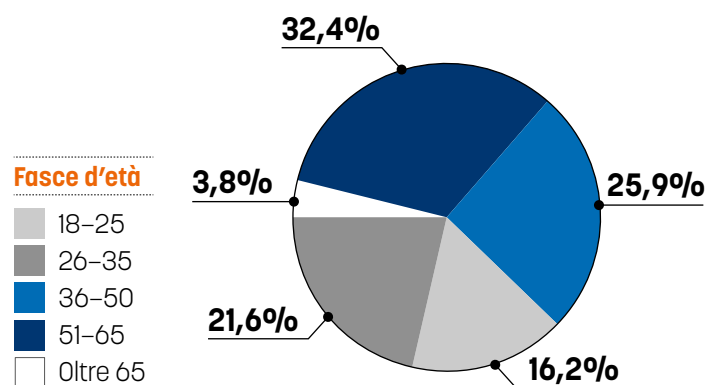
Per questo il Report nasce con una funzione diversa da quella di un servizio giornalistico. Non deve soltanto raccontare che cosa è emerso, ma offrire una base di lavoro per ragionare su formazione, aggiornamento, comunicazione e sicurezza. La patente non può essere considerata un punto di arrivo definitivo: la guida cambia, le auto cambiano, il traffico cambia, le distrazioni cambiano. In questa prospettiva, il dialogo tra Aci, il Marchio Esso e Fondazione Caracciolo assume un significato concreto: osservare i comportamenti, leggere i dati e trasformare i punti deboli in occasioni di consapevolezza.





# METODO, CAMPIONI E PROFILI

## QUESTIONARI ONLINE E TEST SU STRADA COMPONGONO UNA MAPPA A PIÙ LIVELLI: PROFILO, ESPERIENZA E AUTOOPERCEZIONE



Il metodo è il punto che distingue Come Guidi da una normale indagine sulle opinioni degli automobilisti. Alla base del Report non c'è infatti un solo campione, ma una lettura costruita su fonti diverse, da tenere separate e insieme da confrontare. La prima è quella dei test su strada, avviati nel 2025 e ampliati nel 2026 con una seconda edizione più strutturata, che ha coinvolto 200 automobilisti, impegnati non solo virtualmente, ma anche al volante. La seconda è rappresentata dagli 883 questionari compilati online, utili per allargare il campo delle dichiarazioni e capire come gli automobilisti descrivono il proprio comportamento. La terza, arrivata nella fase conclusiva del lavoro, è costituita dalle 9.620 schede raccolte tra i soci Aci, che consentono di verificare su scala molto più ampia alcune tendenze emerse nella prima rilevazione online.

Il campione dei test 2026 ha una caratteristica importante: non è soltanto dichiarativo. I partecipanti hanno guidato su strada, nell'area del Centro di Guida Sicura

Aci-Sara di Lainate e lungo percorsi aperti al traffico, affiancati dagli istruttori Aci. **Questo ha permesso di osservare comportamenti spesso automatici: come ci si sistema al volante, se si controllano specchi e comandi prima di partire, dove si tengono le mani, come si usano frecce e specchietti, quanto si anticipa il traffico, se si mantiene una velocità costante o si procede con frenate e accelerazioni brusche.** Sono gesti quotidiani, proprio per questo rivelatori. La distribuzione per età dei 200 test 2026 mostra una prevalenza di guidatori adulti e maturi, ma con una presenza significativa anche delle fasce più giovani. Il gruppo più numeroso è quello tra 51 e 65 anni, pari al 32,4%, seguito dai 36-50 anni con il 25,9%. I 18-25 anni rappresentano il 21,6%, i 26-35 anni il 16,2%, mentre gli over 65 sono il 3,8%. È un profilo diverso da quello dei soci Aci, molto più sbilanciato verso le età mature, e proprio per questo utile come base osservata: consente di confrontare generazioni diverse davanti agli stessi esercizi e alle stesse valutazioni.

Il secondo grafico di queste pagine introduce invece il tema dell'autopercezione, ricavato dagli 883 questionari online. Il dato è netto: il 45,1% degli intervistati si considera molto migliore della media e il 32,6% leggermente migliore. In totale il 77,7% si colloca quindi sopra la media degli automobilisti italiani. Solo lo 0,3% si giudica leggermente peggiore, mentre il 19,8% si considera nella media e il 2,2% non sa rispondere. È uno dei risultati più interessanti dell'indagine, perché misura non un comportamento, ma il modo in cui ciascuno legge il proprio comportamento.

Questa distinzione è essenziale. L'autovalutazione non dice se una persona guidi davvero meglio, ma rivela il livello di fiducia che attribuisce alla propria esperienza. Alla guida, l'esperienza può essere una risorsa preziosa: aiuta a riconoscere situazioni ricorrenti, a prevedere il movimento degli altri, a ridurre l'ansia nelle condizioni normali. Ma può anche trasformarsi in abitudine non verificata. Chi guida da molti anni tende spesso a considerare naturali gesti che non sono necessariamente corretti: una mano appoggiata sul cambio, una freccia dimenticata, uno sguardo agli specchietti meno frequente del necessario, una distanza che sembra sufficiente solo perché non è mai successo nulla.

Per questo il Report non assegna etichette gene-





riche, ma incrocia le fonti. I test osservati dicono dove emergono le criticità reali; i questionari spiegano come gli automobilisti percepiscono quelle stesse criticità; le schede Acì permettono di verificare se le tendenze restano valide anche su una platea molto più numerosa. È in questo dialogo che il dato diventa informazione: non basta sapere quanti si ritengono bravi, bisogna chiedersi se quella sicurezza coincida con comportamenti coerenti, con la capacità di riconoscere il rischio e con l'uso consapevole della tecnologia disponibile.

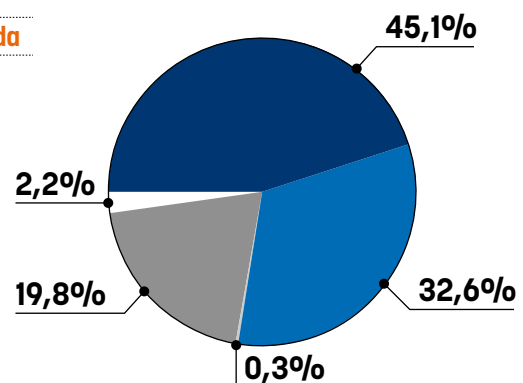
La fotografia iniziale è quindi duplice. Da un lato c'è un campione di automobilisti messi alla prova in condizioni reali, con un equilibrio tra giovani, adulti e guidatori

maturi. Dall'altro c'è una platea più ampia che dichiara una forte fiducia nelle proprie capacità. Il confronto tra questi due piani anticipa uno dei fili conduttori dell'intero lavoro: molti automobilisti conoscono le regole e sanno indicare i comportamenti pericolosi, ma non sempre trasferiscono questa consapevolezza nei gesti ordinari della guida. Ed è proprio lì, nei gesti ordinari, che spesso si costruisce la sicurezza. In questa sezione, quindi, il profilo non serve solo a descrivere chi ha partecipato, ma a chiarire il perimetro dell'analisi: ogni percentuale va letta sapendo da quale base proviene e quale tipo di informazione restituisce. Solo in questo modo il confronto resta corretto e leggibile per tutti.



### Autovalutazione dello stile di guida

- Molto migliore
- Leggermente migliore
- Leggermente peggiore
- Nella media
- Non saprei



# CHE AUTO GUIDANO

## ETÀ, ALIMENTAZIONE E CAMBI DELLE AUTO USATE OGNI GIORNO: IL PARCO SI RINNOVA, MA RESTA SEGNATO DA USATO, E TRASMISSIONI MANUALI

La sezione "che auto guidano" ha l'obiettivo di scoprire le caratteristiche delle vetture possedute dai partecipanti ai test, quindi quelle che sono nei box o parcheggiate sotto casa, e usate più spesso nella vita quotidiana. È una distinzione essenziale. Nei test su strada al Centro di Guida Sicura Aci-Sara di Lainate i candidati hanno guidato Fiat 500 Hybrid con cambio manuale, per affrontare la prova in condizioni omogenee e comparabili. Le auto raccontate in queste pagine, invece, sono quelle che ciascuno porta idealmente con sé nella propria esperienza di tutti i giorni: l'auto di famiglia, quella per andare al lavoro, per accompagnare i figli, per muoversi nel fine settimana o per affrontare viaggi più lunghi.

Questa separazione metodologica è importante perché evita equivoci nella lettura dei dati. I giudizi degli istruttori riguardano il comportamento osservato durante la prova, effettuata su vetture uguali per tutti. I grafici sul parco auto personale, invece, aiutano a capire con quale bagaglio tecnico e culturale i candidati arrivano al test: che tipo di automobile guidano abitualmente, quanto è recente, quale alimentazione utilizza, se è manuale o automatica, quanto può essere dotata di sistemi di assistenza alla guida. In altre parole, non misurano la prestazione nella giornata di Lainate, ma il contesto di guida abituale del partecipante.

Il primo dato riguarda l'età dell'auto usata più frequentemente. Nel 2026 il 33,2% dei candidati dichiara di guidare normalmente una vettura con più di dieci anni, una quota quasi identica al 32,7% rilevato nel 2025. Se si aggiunge il 18,5% di auto tra sette e dieci anni, si arriva al 51,7% del campione con vetture di almeno sette anni. È un dato centrale, perché la sicurezza reale non dipen-

de solo dal comportamento del guidatore, ma anche dal livello tecnologico del veicolo che utilizza nella quotidianità. Una vettura più anziana può essere perfettamente efficiente, ma è spesso meno dotata di adas, meno connessa e priva di sistemi di protezione preventiva.

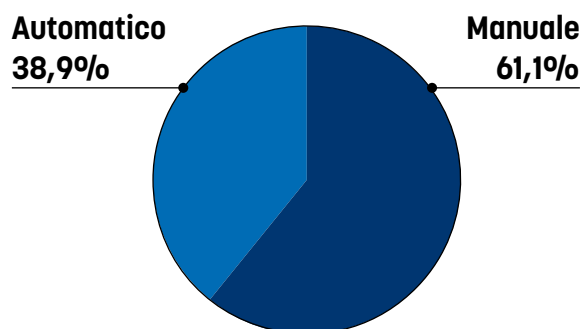
Il confronto con il 2025 mostra però qualche movimento. Le auto con meno di un anno salgono dal 3,0% all'8,2%, mentre quelle tra uno e due anni passano dall'11,9% all'11,4%, sostanzialmente stabili. La fascia 3-5 anni scende dal 20,8% al 17,4%, quella 5-7 anni dal 18,8% all'11,4%, mentre cresce il gruppo 7-10 anni, dal 12,9% al 18,5%. Non è quindi un ringiovanimento uniforme, ma una fotografia più sfumata: da una parte entrano più auto recenti, dall'altra resta fortissima la presenza di vetture datate. Proprio questa coesistenza rende il campione interessante, perché avvicina il test alla realtà del parco circolante italiano.

**L'alimentazione conferma una transizione ancora incompleta. Nel 2026 la benzina diventa nettamente prevalente, con il 53,0% delle auto dichiarate dai candidati, contro il 41,6% del 2025.** Il diesel scende dal 37,6% al 23,8%, una riduzione significativa che riflette l'evoluzione del mercato e delle scelte private. Le ibride non plug-in rappresentano l'11,3%, rispetto al 15,8% dell'anno precedente. L'elettrico cresce dall'1,0% al 3,2%, il gpl dal 2,0% al 5,4%, mentre le ibride plug-in, assenti nel dato 2025, arrivano al 2,2%. Il metano, al contrario, passa dal 2,0% all'1,1%.

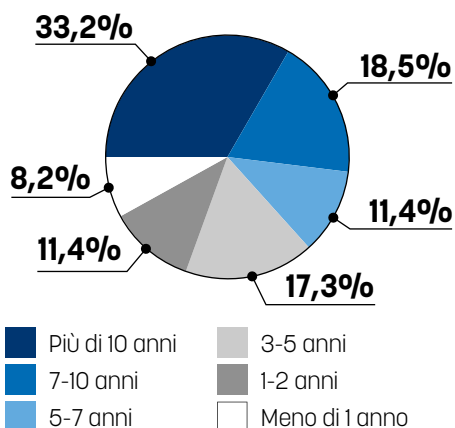
Anche qui il dato va letto senza enfasi e senza semplificazioni. Benzina e diesel insieme valgono ancora il 76,8% delle auto usate abitualmente dai candidati 2026. Le alimentazioni alternative sono presenti, ma distribuite in molte soluzioni diverse: ibrido, plug-in, elettrico, gpl e metano rispondono a esigenze differenti e non descrivono un unico modello di transizione. C'è chi cerca il risparmio, chi privilegia la semplicità d'uso, chi sceglie l'elettrificazione perché ha possibilità di ricarica, chi resta legato a motori tradizionali perché percorre molti chilometri o perché possiede un'auto acquistata diversi anni fa.

Il cambio aggiunge un'altra informazione utile. Tra le auto dei candidati 2026 il manuale resta maggioritario, con il 61,1%, mentre l'automatico arriva al 38,9%. Anche questo dato non va confuso con la prova pratica, svolta con Fiat 500 Hybrid a cambio manuale. Racconta piuttosto l'abitudine quotidiana del partecipante. Chi guida normalmente un'automatica può vivere in modo diverso la gestione del cambio e della frizione durante il test; chi usa abitualmente il manuale può essere più naturale in certe manovre, ma non necessariamente più fluido o più attento. L'abitudine non coincide sempre con la qualità del gesto. Queste informazioni servono quindi a leggere meglio i capitoli successivi. L'età dell'auto incide sulla presenza degli adas, sulla fiducia nella frenata automatica e sulla possibilità di usare tecnologie di assistenza. L'alimentazione influenza il rapporto con consumi, rifornimento e stile di guida. Il cambio può condizionare fluidità, uso delle marce, controllo nelle ripartenze e gestione di acceleratore e freno. Ma nessuno di questi elementi

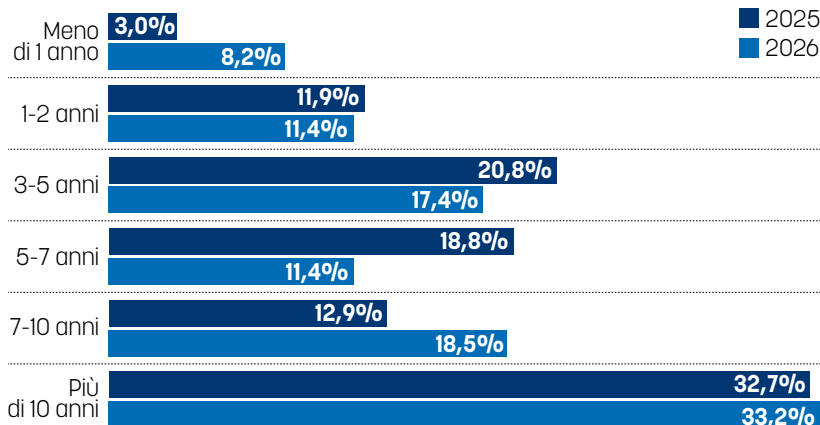
### Cambio 2026



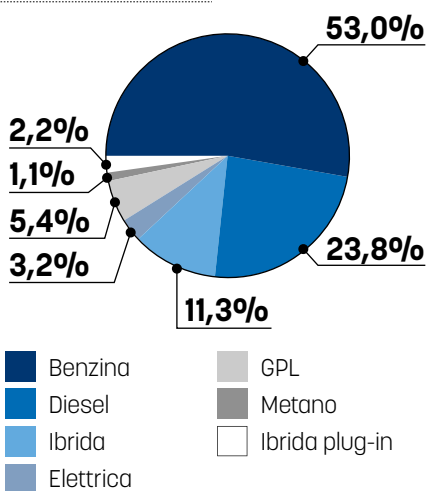
### Età dell'auto 2026



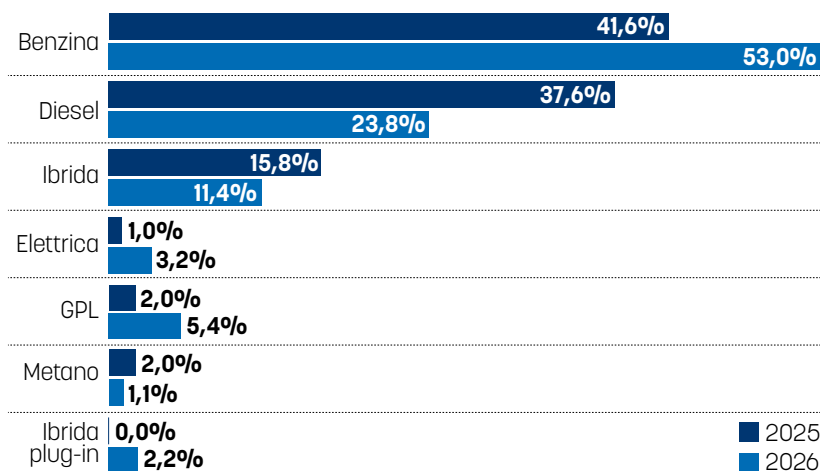
### Età dell'auto: confronto



### Alimentazione 2026



### Alimentazione: confronto



determina da solo il comportamento: la qualità della guida nasce dall'incontro tra caratteristiche e stato di manutenzione del veicolo, esperienza e attenzione.

Per questo motivo l'indagine distingue il veicolo del test quello che caratterizza la vita quotidiana. La prova con auto uguali consente di osservare i candidati in modo comparabile; la scheda sull'auto posseduta per-

mette invece di capire da quale mondo automobilistico provengano. Il risultato è una lettura più completa: non soltanto come guidano in una situazione osservata da istruttori, ma con quali abitudini, tecnologie e limiti tecnici arrivano a quel momento. Qui l'auto dei candidati diventa una chiave di analisi, non più un semplice dato anagrafico del veicolo.



# RIFORNIMENTI, RISPARMIO E CONSUMI

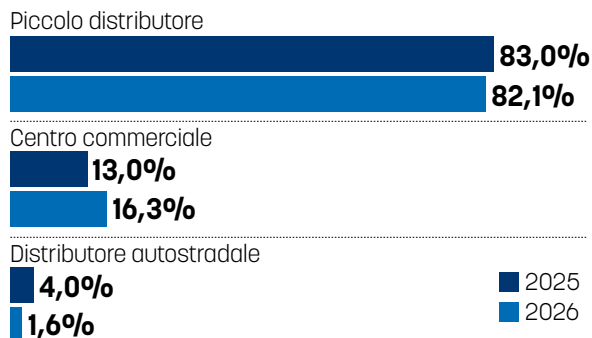
## PREZZO E PRATICITÀ GUIDANO LE SCELTE: CRESCONO SELF SERVICE, STABILI APP E CARTE FEDELTA'; IL PICCOLO DISTRIBUTORE RESTA CENTRALE

Nel rapporto con il rifornimento si legge una parte molto concreta del modo in cui gli automobilisti vivono l'auto. Qui il tema è la gestione quotidiana dei costi, ma resta il legame con lo stile di guida: chi sceglie dove rifornire spesso controlla anche consumi e percorrenze. Nel 2026 la preferenza per il self service cresce, passando dall'84,0% all'87,6%. È il segnale di una ricerca di convenienza ormai stabilizzata, non più legata solo alle fasi di maggiore tensione sui prezzi. Al contrario, il distributore con personale scende dal 12,0% al 4,9%, confermando che il servizio assistito viene scelto sempre meno quando l'obiettivo principale è contenere la spesa. Il dato sull'ambito di rifornimento racconta invece una forte continuità. Il **piccolo distributore resta largamente dominante**: era indicato dall'83,0% nel 2025 e rimane all'82,1% nel 2026. Cresce il centro commerciale, dal 13,0% al 16,3%, probabilmente perché permette di combinare rifornimento, spesa e altre commissioni, oltre a offrire spesso prezzi competitivi. Il distributore autostradale scende dal 4,0% all'1,6%, confermando una scelta molto selettiva: viene usato quando è necessario, non come soluzione abituale. Anche per le auto elettriche o plug-in i numeri restano piccoli: l'1,6% dichiara di ricaricare a casa e l'1,1% alla colonnina, valori coerenti con la presenza ancora limitata di queste alimentazioni nel campione dei test.

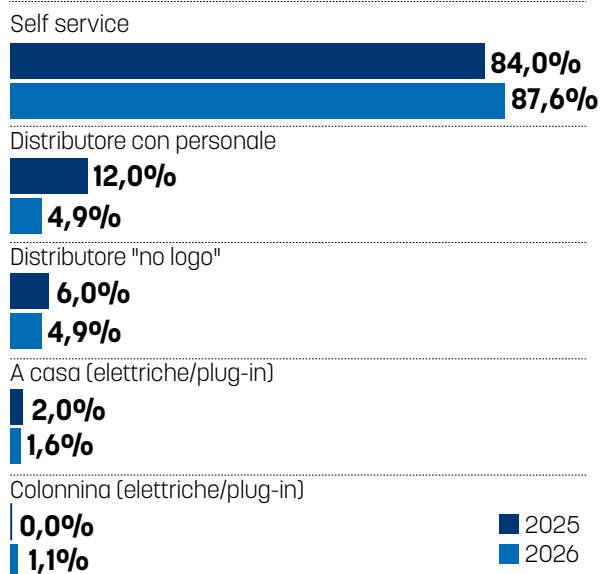
Il confronto sugli strumenti di risparmio mostra un cambiamento più marcato. L'uso delle app per confrontare i prezzi passa dal 12,9% al 25,9%, cioè raddoppia in un anno. È uno dei dati più significativi di questa se-



### In quale ambito:



### Dove preferiscono fare rifornimento:



### Uso app prezzi per percorrenza annua 2026





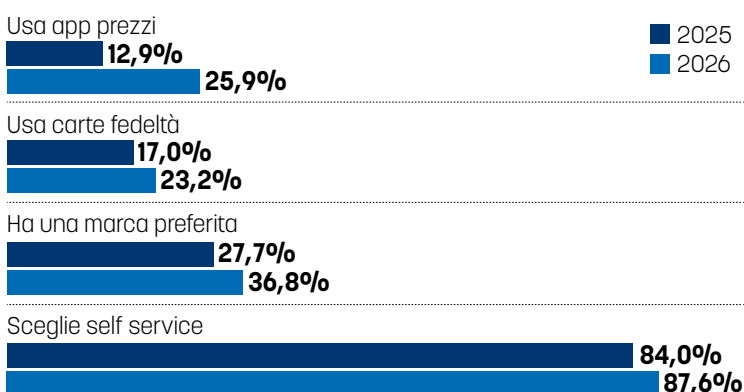
zione, perché segnala un automobilista più disposto a informarsi prima di scegliere dove fermarsi. Crescono anche le carte fedeltà, dal 17,0% al 23,2%, mentre la preferenza per una marca specifica sale dal 27,7% al 36,8%. Non c'è quindi soltanto una corsa al prezzo più basso: insieme alla convenienza restano importanti abitudini, fiducia, programmi di fidelizzazione e percezione del servizio.

L'uso delle app non cresce però in modo uniforme. Nel 2026 raggiunge il valore più alto tra i 26-35 anni, con il 43,3%, e resta significativo tra i 18-25 anni, al 30,0%. Scende al 22,9% tra i 36-50 anni e al 20,0% tra i 51-65. Tra gli over 65, nel campione dei test, il dato è pari a zero, ma va letto con prudenza perché questa fascia è poco rappresentata. La tendenza resta chiara: gli strumenti digitali sono più presenti tra i guidatori giovani e adulti, mentre nelle fasce mature pesano di più consuetudine, conoscenza del territorio e rapporti consolidati con i punti di rifornimento. Anche la percorrenza annua incide, ma senza produrre una relazione lineare. L'uso delle app

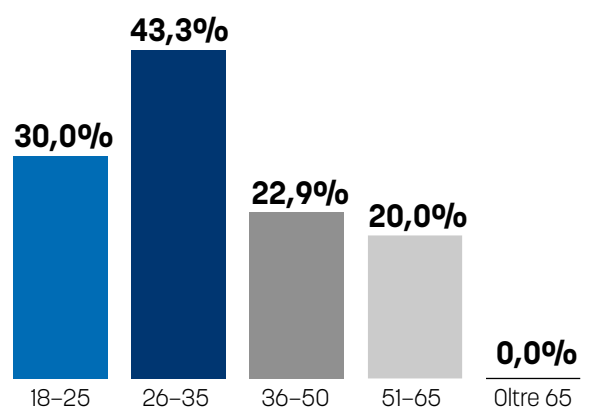
prezzi è al 27,6% tra chi percorre meno di 10.000 km, al 23,4% tra 10.000 e 20.000 km, al 29,7% tra 20.000 e 30.000 km e raggiunge il 33,3% tra 30.000 e 40.000 km. Scende poi al 22,2% tra 40.000 e 50.000 km e si colloca al 25,0% oltre i 50.000 km. Il dato suggerisce che il chilometraggio conta, ma non basta: chi guida molto può avere già distributori abituali o criteri consolidati.

**Nel complesso emerge un automobilista attento al costo, ma non guidato solo dal prezzo. La scelta del self service è ormai maggioritaria, il piccolo distributore resta il riferimento più diffuso, le app crescono rapidamente e le carte fedeltà guadagnano spazio. È una razionalità pratica, fatta di risparmio, abitudine e comodità. Per il Report questo capitolo serve anche a collegare il comportamento economico alla guida: chi osserva i consumi, confronta i prezzi e programma il rifornimento sviluppa una relazione più consapevole con l'auto. Il passaggio successivo è capire se questa attenzione si traduca anche in una guida più fluida, meno nervosa e più coerente con le dichiarazioni di eco-guida.**

### Strumenti e abitudini di risparmio:



### Uso app prezzi per fascia d'età 2026

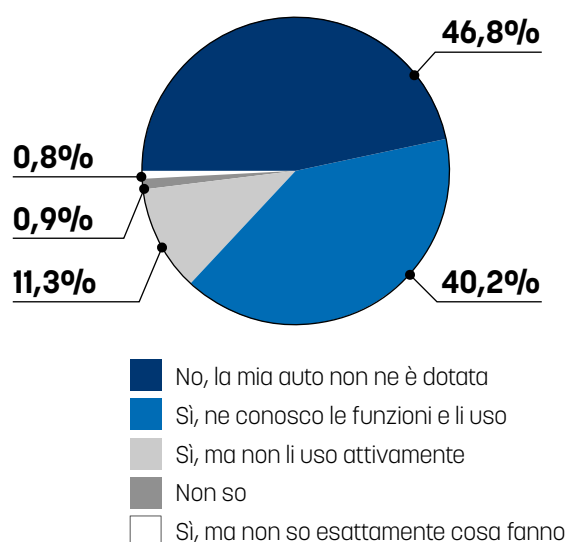


## GLI ADAS SONO PERCEPITI COME UTILI, MA GLI UTENTI RESTANO DIVISI TRA FIDUCIA, USO PARZIALE E DISATTIVAZIONI ABITUALI

Il capitolo sugli adas misura uno dei passaggi più delicati della guida contemporanea: il rapporto tra fiducia nella tecnologia, disponibilità reale dei sistemi e uso consapevole. Anche qui è necessario distinguere le fonti. Il grafico sulla dotazione e l'uso degli adas deriva dagli 883 questionari online 2026 e racconta l'auto abitualmente utilizzata dagli intervistati, non la Fiat 500 Hybrid impiegata nelle prove pratiche sulle strade intorno al Centro di Guida Sicura di Lainate. Il risultato mostra un equilibrio ancora incompleto: il 46,8% dichiara che la propria auto non è dotata di sistemi di assistenza alla guida, mentre il 40,2% afferma di conoscerne le funzioni e di usarli. A questi si aggiunge l'11,3% che li ha a disposizione ma non li usa attivamente, lo 0,9% che non sa se l'auto ne sia dotata e lo 0,8% che dichiara di averli, ma di non sapere esattamente che cosa facciano.

Il primo dato, quindi, è quasi strutturale: una parte rilevante degli automobilisti non può ancora contare sugli adas nella guida quotidiana. Non per diffidenza, ma perché l'auto usata più spesso non ne è equipaggiata. È un aspetto coerente con l'età del parco dichiarato dai candidati, nel quale le vetture con più di dieci anni rappresentano ancora il 33,2% e quelle con almeno sette anni superano la metà del campione. La tecnologia entra rapidamente nelle gamme più recenti, ma arriva sulle strade con tempi molto più lenti, legati al ricambio reale

Dotazione e uso ADAS online 2026



delle auto possedute dalle famiglie. La fiducia nella frenata automatica d'emergenza, però, cresce in modo netto. Nel 2025 solo il 34,7% dichiarava di fidarsi di questa funzione; nel 2026 la quota sale al 53,5%. Il "no" scende leggermente, dal 36,6% al 34,1%, ma soprattutto si riduce l'area di chi non conosce la funzione: dal 28,7% al 12,4%. È forse il segnale più interessante: non aumenta soltanto la fiducia, aumenta anche la familiarità. In un anno la frenata automatica passa da oggetto tecnico poco chiaro a sistema più riconoscibile, probabilmente grazie alla maggiore diffusione sulle auto nuove, alla comunicazione dei costruttori e alla crescente attenzione verso i sistemi di sicurezza attiva.

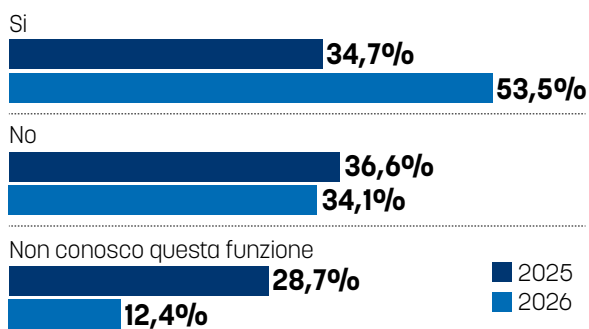
**Il confronto per età dell'auto conferma il legame tra tecnologia e ricambio del veicolo. Tra chi guida auto fino a due anni, il 72,2% dichiara fiducia nella frenata automatica e il 27,8% non si fida; non emerge una quota di mancata conoscenza.** Tra le auto da tre a sette anni la fiducia scende al 50,9%, il "no" sale al 41,5% e il 7,5% non conosce la funzione. Tra le auto con oltre sette anni, invece, la fiducia è al 48,4%, il rifiuto al 31,6% e la mancata conoscenza arriva al 20,0%. Il dato suggerisce che l'esperienza diretta con sistemi più recenti contribuisce ad aumentare la fiducia, mentre chi guida auto meno dotate spesso giudica la tecnologia senza averla provata davvero.

La fiducia, tuttavia, non coincide automaticamente con l'uso. Nel 2026 cresce anche la quota di chi dichiara di disattivare almeno un sistema di assistenza: dal 18,4% del 2025 si passa al 33,0%. Di conseguenza, chi non disattiva nulla scende dall'81,6% al 67,0%. Il dato non va letto solo come ostilità verso gli adas. In parte può dipendere dalla maggiore presenza di sistemi sulle auto disponibili; chi prima non aveva funzioni da disattivare oggi può intervenire su avvisi, mantenimento di corsia o dispositivi percepiti come invadenti. Ma resta un'indicazione importante: l'automobilista accetta la tecnologia quando la considera utile e prevedibile, mentre tende a spegnerla quando la vive come interferenza.

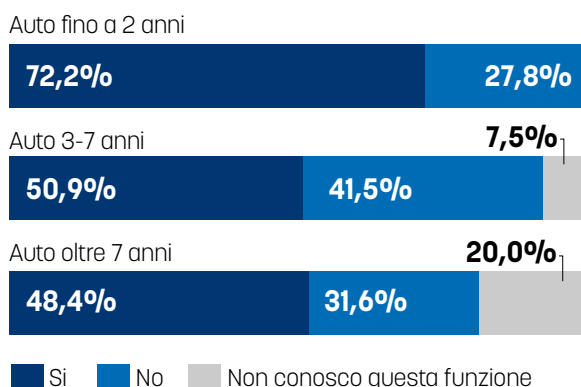
Il sistema disattivato più spesso è nettamente il mantenimento o avviso di corsia, indicato dal 59,0% di chi dichiara di disattivare uno o più adas. È un risultato coerente con le osservazioni raccolte anche da Fondazione Caracciolo: i sistemi laterali possono essere percepiti come fastidiosi, soprattutto quando avvisi sonori, vibrazioni o correzioni sul volante intervengono su strade strette, con segnaletica non sempre chiara o durante manovre che il guidatore ritiene sotto controllo. Al secondo posto compare la voce "non specifica", con il 16,4%, seguita da esp o controllo di trazione al 14,8% e dallo Start & Stop all'8,2%. Avviso limiti o velocità, cruise control/acc e "tutti i sistemi" hanno quote molto più basse, rispettivamente 1,6%, 1,6% e 4,9%. La frenata automatica non viene indicata come sistema disabilitato.

Questa distribuzione è utile perché mostra una gerarchia psicologica degli adas. I sistemi che agiscono in modo poco percepibile o che intervengono solo in emergenza sono più facilmente accettati. Quelli che entrano nella guida ordinaria, correggono traiettorie, emettono segnali o richiamano il rispetto della corsia possono in-

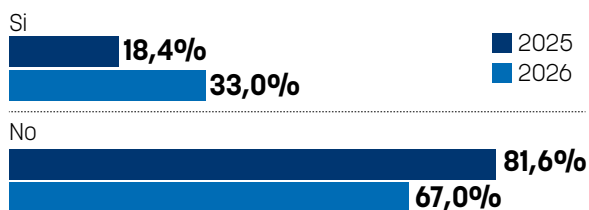
### Fiducia nella frenata automatica:



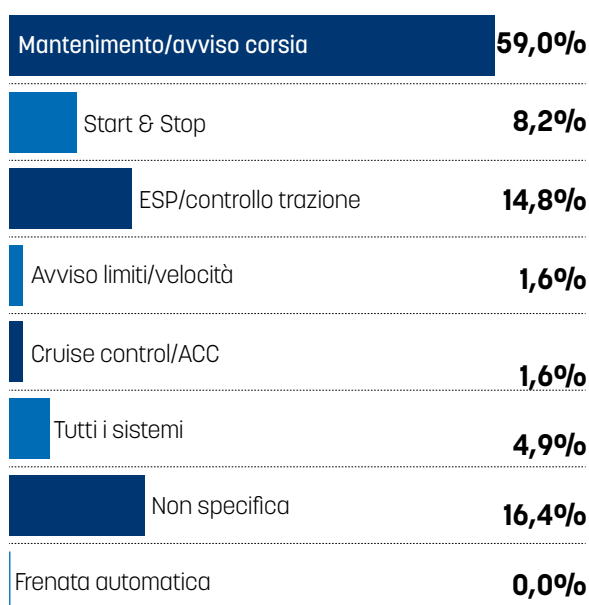
### Fiducia nella frenata automatica per età auto 2026



### Disattivazione ADAS: sì/no



### Sistemi disabilitati più spesso 2026



vece generare resistenza. Non è necessariamente un rifiuto della sicurezza: spesso è una reazione alla sensazione di perdere il pieno controllo dell'auto. Ma proprio questa sensazione merita attenzione, perché la sicurezza attiva funziona meglio quando il guidatore ne conosce logica, limiti e modalità di intervento.

Il punto centrale, quindi, non è stabilire se gli adas siano buoni o cattivi. I dati dicono che la fiducia cresce, che la conoscenza migliora, ma anche che una quota consistente di automobilisti non li possiede o non li usa pienamente. In questo quadro la formazione diventa decisiva. Sapere che un'auto ha la frenata automatica, il mantenimento corsia o il Cruise Control adattivo non significa necessariamente saperli utilizzare. Serve capire quando intervengono, quando non intervengono, che cosa leggono i sensori, perché un avviso può sembrare eccessivo e perché non bisogna considerarli un sostituto dell'attenzione.

**In questo documento, gli adas vanno dunque letti come una rete di sicurezza, non come una delega.** Possono ridurre le conseguenze di una distrazione, aiutare a mantenere la traiettoria, limitare il rischio di tamponamento, sostenere il rispetto della velocità. Ma la loro efficacia dipende da tre condizioni: che siano presenti sull'auto, che il conducente li conosca e che scelga di tenerli attivi. È in questo passaggio, tra disponibilità tecnica e uso consapevole, che si gioca una parte importante della sicurezza futura. Per questo la tecnologia non chiude il tema della guida sicura: lo rende più complesso e richiede automobilisti più informati, non meno attenti anche dopo la patente oggi.

# COMPORAMENTI OSSERVATI NEI TEST

## LA PROVA PRATICA SVELA GLI AUTOMATISMI: POSIZIONE, CONTROLLI, USO DI VOLANTE E CAMBIO MOSTRANO DOVE NASCE LA SICUREZZA

La sezione sui comportamenti osservati è il cuore più originale di Come Guidi, perché sposta l'analisi dal terreno delle dichiarazioni a quello dei gesti reali. Per questo i test 2026, svolti con le Fiat 500 Hybrid a cambio manuale e con la presenza degli istruttori Aci, hanno permesso di leggere non solo se il candidato sappia guidare, ma come costruisca la propria sicurezza quotidiana.

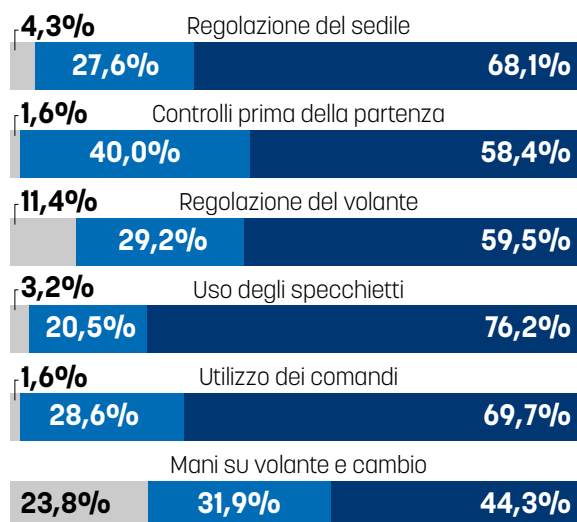
I primi dati riguardano i gesti prima della partenza e il controllo dell'auto. Sono operazioni semplici, ma decisive: regolare bene il sedile, sistemare il volante, verificare specchi e comandi, assumere una posizione corretta. La valutazione è divisa in tre fasce: 1-2 stelle, 3 stelle e 4-5 stelle. La regolazione del sedile ottiene il 68,1% di voti alti, ma resta un 27,6% di giudizi intermedi e un 4,3% di valutazioni basse. I controlli prima della partenza sono più fragili: solo il 58,4% raggiunge 4-5 stelle, mentre il 40,0% si ferma a 3 stelle. Significa che molti candidati non trascurano del tutto questa fase, ma la eseguono in modo incompleto o poco sistematico.

La regolazione del volante mostra un equilibrio ancora più delicato. I voti alti sono il 59,5%, quelli intermedi il 29,2% e quelli bassi l'11,4%. È una voce importante perché posizione del volante (anche se è regolabile solo in profondità e non in altezza), distanza dal busto e possibilità di manovra influenzano la prontezza nelle sterzate e la corretta impugnatura. Molto migliore è il quadro sull'uso degli specchietti nella fase iniziale: il 76,2% ottiene 4-5 stelle, il 20,5% si ferma a 3 stelle e solo il 3,2% riceve una valutazione bassa. Tuttavia si evidenzia una non sempre corretta attenzione allo specchio esterno di sinistra. Anche l'utilizzo dei comandi è abbastanza positivo, con il 69,7% di voti alti, il 28,6% intermedi e l'1,6% bassi.

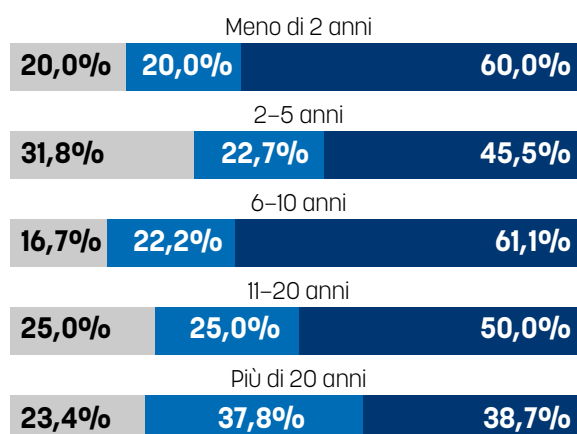
**La vera criticità emerge però nelle mani su volante e cambio. Qui la quota di 4-5 stelle scende al 44,3%, mentre il 31,9% riceve 3 stelle e il 23,8% si colloca tra 1 e 2 stelle.** Tenere una mano sul cambio, guidare con impugnature casuali o non riportare entrambe le mani sul volante dopo una manovra riduce la capacità di reazione e peggiora il controllo nelle situazioni improvvise. È un'abitudine che molti automobilisti non percepiscono come errore, proprio perché appartiene alla routine.

L'incrocio con l'anzianità di patente rende il quadro ancora più interessante. Tra chi ha la patente da meno di due anni, il 60,0% ottiene 4-5 stelle sulle mani su volante e cambio, con il 20,0% a 3 stelle e il 20,0% tra 1 e 2. La fascia 2-5 anni è più critica: solo il 45,5% raggiunge i voti alti, mentre il 31,8% riceve valutazioni basse. Tra 6 e 10 anni di patente si registra il risultato migliore, con

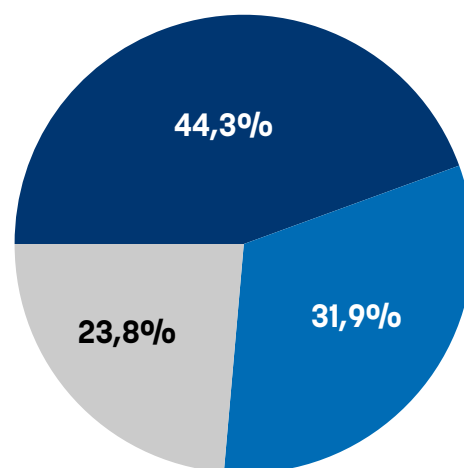
### Gesti prima della partenza e controllo dell'auto



### Mani su volante/cambio per anzianità patente



### Mani su volante e cambio



■ 1-2 stelle ■ 3 stelle ■ 4-5 stelle



il 61,1% di 4-5 stelle, il 22,2% di 3 stelle e il 16,7% di 1-2 stelle. Dopo, però, la qualità non cresce automaticamente: tra 11 e 20 anni i voti alti sono il 50,0%, e tra chi guida da oltre 20 anni scendono al 38,7%, con il 37,8% a 3 stelle e il 23,4% di giudizi bassi.

Il dato conferma uno dei temi del Report: l'esperienza non produce sempre un miglioramento lineare. Nei primi anni si è spesso più attenti alle regole apprese a scuola guida; poi alcune abitudini si consolidano, e dopo molto tempo possono diventare automatismi non più verificati. Non significa che i guidatori esperti siano meno capaci, ma che l'esperienza, se non viene aggiornata, tende a normalizzare gesti imperfetti.

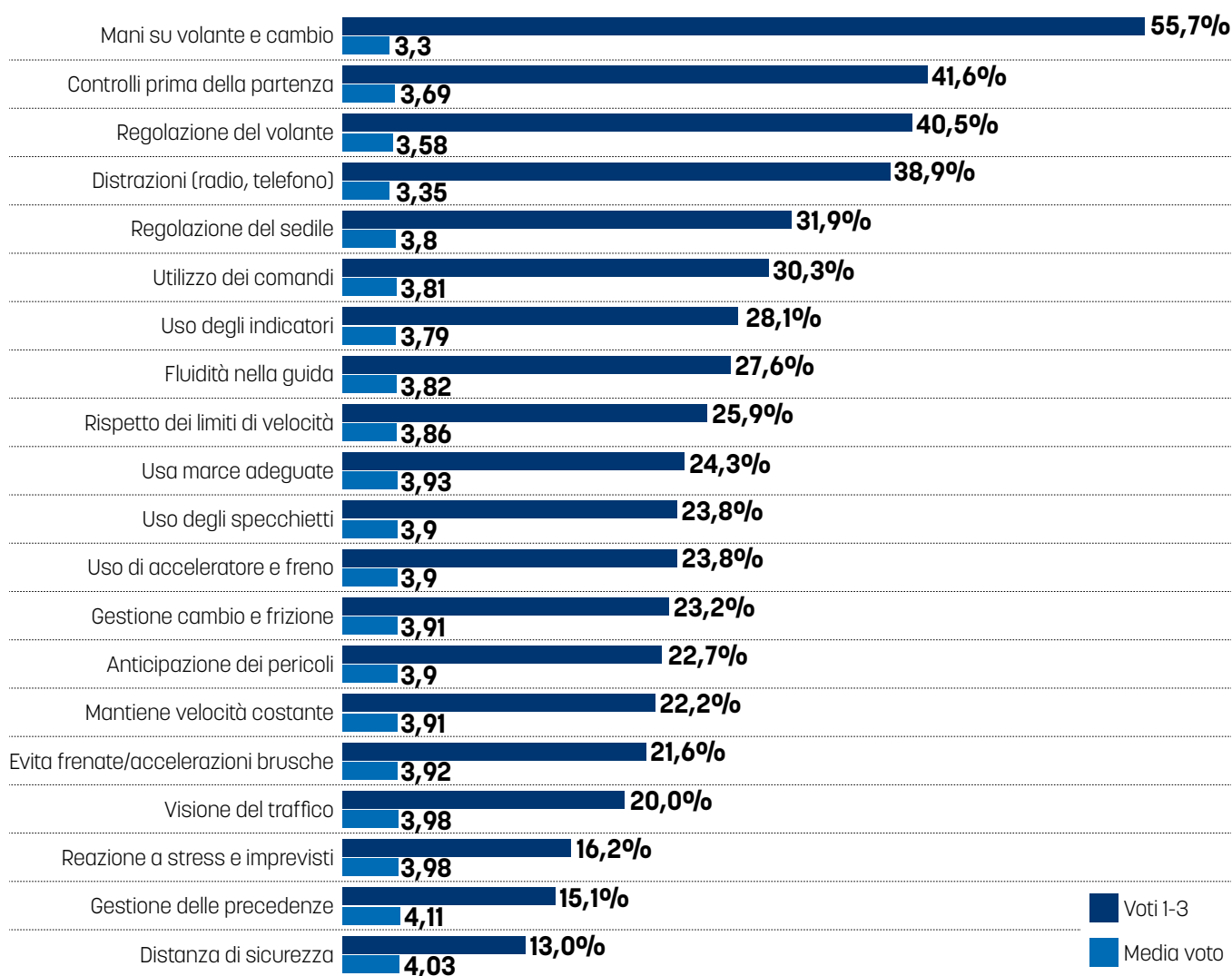
Il grafico più ampio, dedicato alle criticità osservate dagli istruttori nel 2026, va letto con due chiavi. La prima è la percentuale di voti da 1 a 3, cioè l'area delle prestazioni insufficienti o migliorabili. La seconda è la media voto, su scala da 1 a 5. Le due misure non raccontano la stessa cosa: la percentuale di voti 1-3 indica quanto una criticità sia diffusa, mentre la media permette di capire il livello complessivo della valutazione. Per questo può

accadere che una voce abbia molti giudizi migliorabili ma una media non drammatica, perché una parte consistente del campione ottiene comunque 4 o 5 stelle.

**La criticità più diffusa resta mani su volante e cambio: il 55,7% dei candidati riceve voti da 1 a 3, con una media di 3,30.** È il valore medio più basso del gruppo e conferma un'abitudine radicata. Seguono i controlli prima della partenza, con il 41,6% di voti 1-3 e una media di 3,69, e la regolazione del volante, con il 40,5% di voti 1-3 e media 3,58. Subito dopo compaiono le distrazioni legate a radio e telefono: il 38,9% è nell'area critica o intermedia, con media 3,35. Il dato collega la prova pratica ai questionari, nei quali lo smartphone emerge come comportamento più temuto e più osservato negli altri.

Nella fascia successiva troviamo regolazione del sedile, con il 31,9% di voti 1-3 e media 3,80, utilizzo dei comandi con il 30,3% e media 3,81, uso degli indicatori con il 28,1% e media 3,79, e fluidità nella guida con il 27,6% e media 3,82. Sono voci diverse, ma hanno un tratto comune: riguardano la capacità di rendere la guida leggibile, ordinata e prevedibile. Usare gli indicatori di direzione,

## Criticità osservate dagli istruttori 2026



conoscere i comandi, muoversi in modo fluido non serve soltanto a "guidare bene" in senso tecnico; serve a comunicare con gli altri utenti della strada.

**Anche il rispetto dei limiti di velocità presenta margini di miglioramento:** il 25,9% riceve voti da 1 a 3, con media 3,86. L'uso di marce adeguate si colloca al 24,3%, con media 3,93, mentre uso degli specchietti e uso di acceleratore e freno hanno entrambi il 23,8% di voti 1-3 e media 3,90. La gestione di cambio e frizione è al 23,2%, con media 3,91. Il punto non è l'errore clamoroso, ma la somma di piccole imperfezioni che, nel traffico, possono aumentare stress, consumo e rischio. Nella parte più bassa della graduatoria, quindi tra le voci meno critiche, troviamo anticipazione dei pericoli, con il 22,7% di voti 1-3 e media 3,90; mantenimento di velocità costante, 22,2% e media 3,91; capacità di evitare frenate o accelerazioni brusche, 21,6% e media 3,92; visione del traffico, 20,0% e media 3,98. Reazione a stress e imprevisti scende al 16,2%, con media 3,98; gestione delle precedenza al 15,1%, con la media più alta, 4,11; distanza di sicurezza al 13,0%, con media 4,03. Queste voci mostrano che, nei comportamenti legati alla lettura della strada, il campione ottiene risultati generalmente migliori.

Il quadro complessivo è quindi meno banale di un semplice elenco di errori. Gli automobilisti osservati non mostrano una carenza generalizzata di capacità, ma una frattura tra competenze di base e abitudini consolidate. Le valutazioni migliori riguardano spesso gestione del traffico, precedenza, distanza e capacità di leggere la strada. Le criticità più frequenti, invece, si concentrano nella preparazione, nella postura, nell'uso corretto delle mani, nella comunicazione e nella distrazione. È come se una parte della guida fosse governata dall'esperienza, mentre un'altra fosse affidata a gesti automatici mai più controllati.

Per questo le prove su strada restano il punto distintivo di Come Guidi. I questionari raccontano ciò che gli automobilisti pensano o dichiarano; i test mostrano dove le abitudini prendono il sopravvento. La sicurezza non nasce solo dalle grandi decisioni, ma dalla qualità dei gesti ripetuti ogni giorno: come ci si siede, dove si mettono le mani, quando si guarda negli specchi, come si segnala una manovra, quanto si anticipa invece di reagire. Serve a ricordare che guidare bene non significa soltanto evitare incidenti, ma mantenere vivi gli automatismi corretti, anche dopo anni di patente.

## SULLA CARTA CRESCE L'IDEA DI GUIDA ECOLOGICA, MA LA DISTANZA TRA INTENZIONI DICHIARATE E GESTI AL VOLANTE È EVIDENTE

Quello dedicato agli stili di guida che consentono di risparmiare carburante, e quindi benefici per l'ambiente, è uno dei capitoli più delicati di Come Guidi, perché mette insieme tre dimensioni: consumi, sicurezza e qualità della guida. Guidare in modo ecologico non significa soltanto consumare meno. Significa anticipare, mantenere una velocità costante, evitare frenate e accelerazioni brusche, usare correttamente il cambio e leggere il traffico prima di reagire. In questo senso l'eco-guida non è una tecnica "verde" aggiunta alla guida normale, ma una forma più consapevole e sicura di stare sulla strada.

Il primo grafico mostra la crescita della dichiarazione di guida ecologica. Nel 2025 il 53,5% dei partecipanti affermava di adottare comportamenti orientati all'efficienza; nel 2026 la quota sale al 62,7%. Di conseguenza, chi risponde negativamente scende dal 46,5% al 37,3%. Il dato segnala un cambiamento culturale: il tema dei consumi è entrato stabilmente nelle abitudini dichiarate. Non riguarda più soltanto chi percorre molti chilometri, ma una quota crescente di guidatori che collega il proprio stile al costo d'uso dell'auto e agli sprechi.

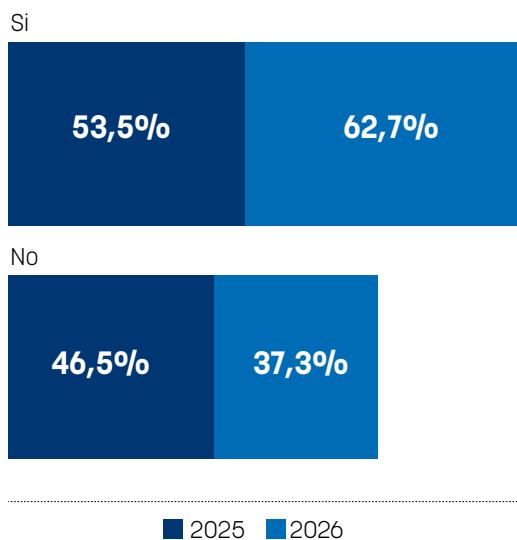
La parte più interessante è nel secondo grafico, che mette in relazione la dichiarazione con lo stile osserva-

to dagli istruttori nel 2026. Il 39,5% dichiara di praticare l'eco-guida e mostra anche uno stile coerente durante la prova. È il gruppo più solido: automobilisti che sanno che cosa dovrebbero fare e trasformano quella consapevolezza in gesti riconoscibili. A loro si affianca un 23,2% che dichiara attenzione all'eco-guida, ma non la conferma pienamente al volante. È la fascia più utile dal punto di vista formativo, perché mostra la distanza tra intenzione e automatismo. C'è poi un 20,5% che non dichiara di guidare in modo ecologico, ma viene valutato come coerente nello stile osservato. **Alcuni automobilisti adottano comportamenti efficienti senza etichettarli come eco-guida. Guidano in modo fluido, anticipano, non esasperano acceleratore e freno, ma lo fanno per abitudine, prudenza o comfort più che per una scelta dichiarata.** Infine il 16,8% non dichiara eco-guida e non mostra uno stile coerente. È il gruppo con il margine di miglioramento più evidente.

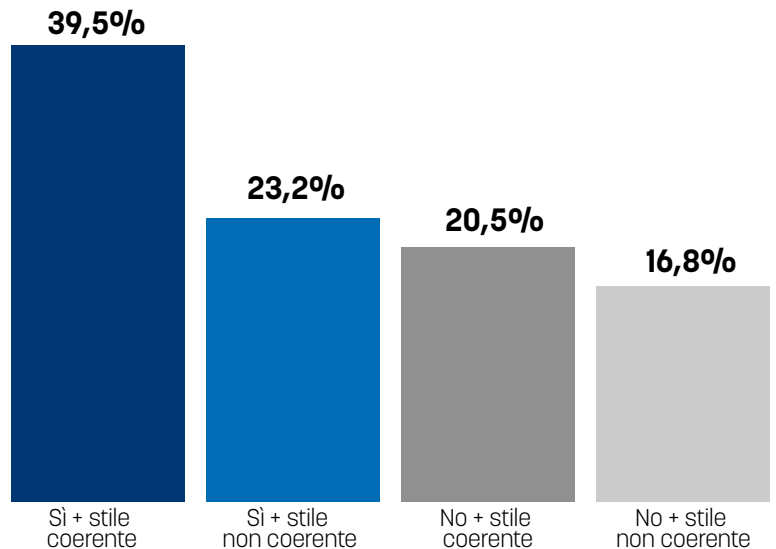
Questa lettura evita due errori. Il primo sarebbe prendere le dichiarazioni come misura sufficiente: dire di guidare in modo ecologico non basta, perché quasi un quarto del campione 2026 dichiara attenzione al tema ma non la traduce in stile coerente. Il secondo errore sarebbe limitare l'eco-guida alla sostenibilità. Nei test, una guida coerente è anche meno nervosa, più prevedibile e spesso più sicura. Ridurre gli strappi, usare marce adeguate e mantenere una velocità regolare significa consumare meno, ma anche lasciare più tempo per reagire.

Per questo l'eco-guida diventa una chiave trasversale dell'indagine. Parla di energia e di risparmio, ma anche di educazione alla guida. Mostra che molti automobilisti hanno interiorizzato il tema, almeno a parole; allo stesso tempo conferma che la consapevolezza deve essere allenata e trasformata in abitudine. Il passaggio decisivo non è convincere tutti che consumare meno sia utile, ma aiutare chi guida a capire che l'efficienza nasce

### Guida ecologica dichiarata: 2025-2026



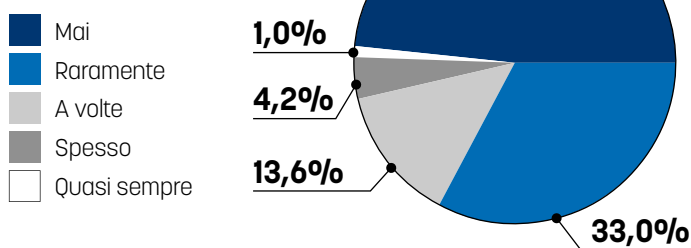
### Coerenza tra dichiarazione e stile osservato 2026



# SMARTPHONE, DISTRAZIONE E PERCEZIONE DEL RISCHIO

IL TELEFONO È IL RISCHIO PIÙ RICONOSCIUTO E PIÙ VISTO NEGLI ALTRI, MA L'USO PERSONALE RESTA DIFFUSO. PESANO ETÀ E ABITUDINI

## Uso dello smartphone alla guida



dagli stessi comportamenti che rendono la strada più ordinata e meno rischiate.

La distrazione è uno dei punti nei quali la distanza tra ciò che si sa e ciò che si fa è più evidente. Nel questionario online 2026 il telefono alla guida emerge nello stesso tempo come comportamento più temuto, più osservato negli altri e presente nelle abitudini personali. Questa tripla lettura è il motivo per cui il capitolo non può essere ridotto a una semplice condanna dello smartpho-

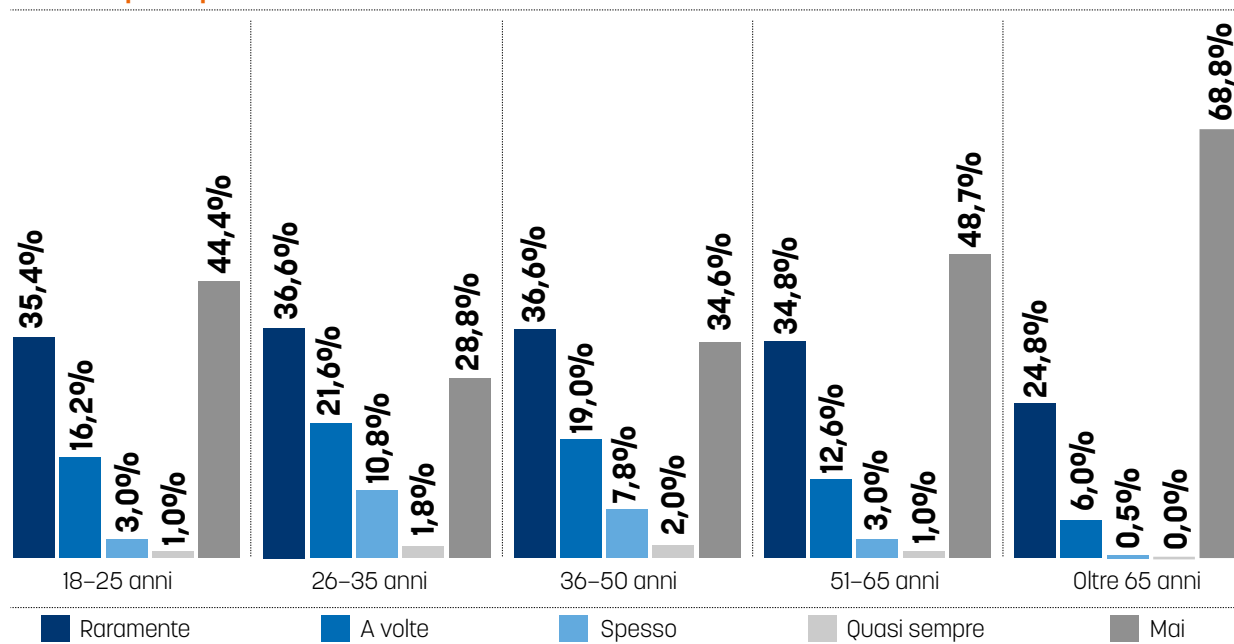
ne: il dato interessante non è soltanto che molti automobilisti lo usino, ma che lo facciano pur riconoscendone la pericolosità. È una contraddizione tipica della guida quotidiana: il rischio altrui appare più grave, mentre la propria eccezione viene giustificata come necessaria, breve o controllata.

Il primo grafico misura l'uso dichiarato dello smartphone durante la guida. Il 48,2% degli intervistati afferma di non interagirvi mai. È il gruppo più numeroso e rappresenta quasi metà del campione, ma lascia aperta l'altra metà della fotografia: il 33,0% ammette di usarlo raramente, il 13,6% a volte, il 4,2% spesso e l'1,0% quasi sempre. Sommando tutte le risposte diverse da "mai", si arriva al 51,8%. La maggioranza, quindi, dichiara almeno un contatto occasionale con il telefono mentre guida. La quota di chi lo fa spesso o quasi sempre è limitata, pari al 5,2%, ma il problema della distrazione non nasce solo dall'uso abituale: anche un gesto raro può diventare critico se avviene nel momento sbagliato.

L'incrocio per fasce d'età mostra differenze molto nette. Tra i 18-25 anni il 44,4% dichiara di non usare mai lo smartphone alla guida, mentre il 35,4% lo usa raramente, il 16,2% a volte, il 3,0% spesso e l'1,0% quasi sempre. Il quadro diventa più critico nella fascia 26-35 anni: solo il 28,8% risponde "mai", mentre il 36,9% indica "raramente", il 21,6% "a volte", il 10,8% "spesso" e l'1,8% "quasi sempre". È la fascia nella quale il telefono entra più spesso nell'esperienza di guida, con oltre un terzo che lo usa almeno "a volte" e una quota non trascurabile di utilizzo frequente. Qui la familiarità con il digitale si combina con una vita quotidiana spesso più intensa, fatta di lavoro, messaggi, navigazione, musica e chiamate.

Tra i 36-50 anni il 34,6% dichiara di non usare mai lo

## Uso smartphone per fascia d'età





smartphone, il 36,6% lo usa raramente, il 19,0% a volte, il 7,8% spesso e il 2,0% quasi sempre. È una fascia meno esposta dei 26-35 anni, ma ancora lontana da un comportamento pienamente prudente: quasi un intervistato su tre ammette un uso almeno "a volte". Tra i 51-65 anni il quadro migliora: il 48,7% risponde "mai", il 34,8% "raramente", il 12,6% "a volte", il 3,0% "spesso" e l'1,0% "quasi sempre". Oltre i 65 anni il distacco è evidente: il 68,8% dichiara di non usarlo mai, il 24,8% raramente, il 6,0% a volte, lo 0,5% spesso e nessuno quasi sempre.

La lettura per età non deve però essere trasformata in una graduatoria morale. I più giovani non sono semplicemente "meno prudenti" e gli anziani non sono automaticamente "più sicuri". Cambia il rapporto con lo strumento. Per i guidatori più giovani e adulti lo smartphone è spesso integrato nella vita di tutti i giorni: navigatore, musica, chiamate, messaggi, notifiche, agenda. Per le fasce più mature può essere meno centrale o usato con più cautela. Ma la sicurezza non dipende solo dalla frequenza dichiarata: anche chi usa meno il telefono può distrarsi per altri motivi, mentre chi lo utilizza attraverso i sistemi dell'auto può percepire come sicuro un comportamento che richiede comunque attenzione.

Il grafico sulle funzioni utilizzate aiuta a capire perché il telefono sia così difficile da eliminare dalla guida. La prima voce è "consultare o impostare mappe", indicata dal 52,6% di chi ha risposto alla domanda specifica. Non sorprende: il navigatore è ormai uno strumento ordinario, spesso indispensabile anche su percorsi conosciuti per controllare traffico, tempi, deviazioni o autove-

lox. Al secondo posto ci sono le chiamate, con il 40,5%; al terzo la selezione della musica, con il 32,4%. Seguono il controllo delle notifiche, al 19,5%, e la lettura o invio di messaggi, al 18,9%. Guardare i social è molto più raro, al 2,1%, mentre l'uso con auricolare compare nello 0,4%.

Questi dati non vanno messi tutti sullo stesso piano. **Impostare un percorso prima di partire è diverso dal leggere un messaggio in movimento; rispondere tramite vivavoce non equivale a tenere il telefono in mano; cambiare musica con comandi al volante è meno invasivo che cercare un brano sullo schermo.** Ma il punto dell'indagine è un altro: la linea di confine tra uso funzionale e distrazione è molto sottile. Il navigatore, che appare come la motivazione più legittima, può richiedere comunque sguardi prolungati, tocchi sullo schermo, decisioni rapide. Le chiamate possono non impegnare le mani, ma occupano attenzione. Le notifiche e i messaggi, invece, entrano direttamente nella zona più rischiosa, perché spostano lo sguardo e la mente fuori dalla strada.

Il confronto tra ciò che viene ritenuto pericoloso e ciò che viene osservato negli altri conferma il ruolo centrale dello smartphone. Nel grafico sui comportamenti ritenuti più pericolosi, l'uso del telefono alla guida è al primo posto con il 41,6%. Seguono la guida sotto l'effetto di alcol o sostanze, al 33,2%, e l'eccesso di velocità, all'11,6%. Molto più basse sono le percentuali associate al mancato rispetto della precedenza, 6,6%, alla distanza di sicurezza insufficiente, 5,5%, e alla guida in stato di sonnolenza, appena 1,6%. Il telefono è quindi percepito come il pericolo più evidente, quello più immediatamente rico-



noscibile e socialmente più condannato. Quando però si chiede quale comportamento scorretto venga visto più spesso negli altri, il telefono resta ancora al primo posto, con il 46,9%.

A distanza seguono il mancato uso delle frecce, all'17,9%, l'eccesso di velocità, all'11,7%, il mancato rispetto della precedenza, all'11,4%, e la distanza di sicurezza insufficiente, all'11,3%. La guida sotto l'effetto di alcol o sostanze è indicata solo dallo 0,8%, probabilmente perché è meno visibile dall'esterno: si può vedere una persona con il telefono in mano, si può notare un'auto che non mette la freccia o mantiene poca distanza, ma non sempre si può riconoscere l'alterazione del conducente.

Il doppio grafico è molto utile perché distingue tra rischio percepito e rischio osservabile. Il telefono è entrambe le cose: fa paura ed è visto spesso. L'alcol è percepito come molto pericoloso, ma poco osservabile. Le frecce sono viste spesso ma non vengono considerate tra i comportamenti più pericolosi, anche se rendono la guida meno prevedibile e aumentano il rischio nelle intersezioni, nei cambi di corsia e nelle rotonde. La distanza di sicurezza, allo stesso modo, è indicata come comportamento scorretto visto nell'11,3% dei casi, ma solo il 5,5% la considera il pericolo principale. È un ri-

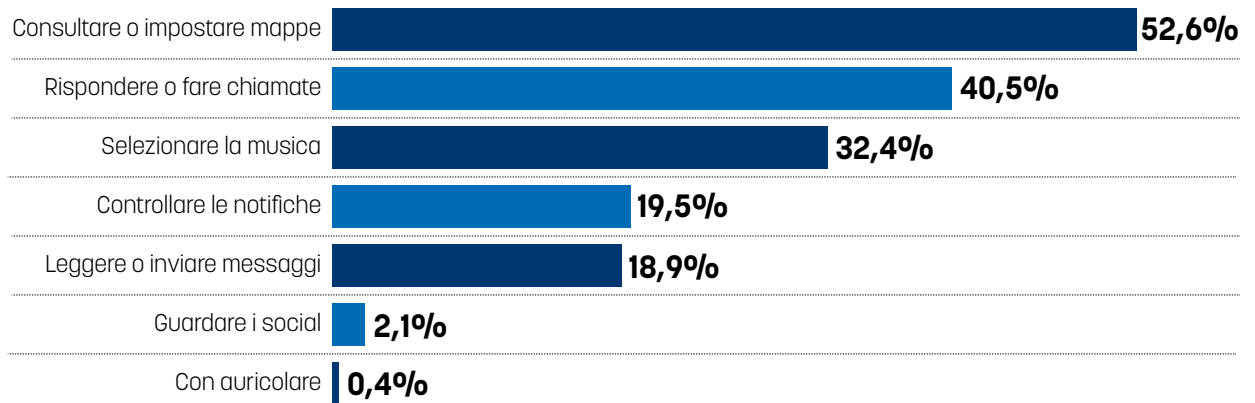
schio quotidiano, ma meno spettacolare e quindi più sottovalutato. Qui entra in gioco anche l'autopercezione. Una quota molto elevata degli automobilisti si considera migliore della media; di conseguenza tende a leggere i comportamenti scorretti come problemi esterni. Il telefono è "quello che usano gli altri", la freccia è "quella che dimenticano gli altri", la distanza è "quella che non rispettano gli altri". Quando lo stesso comportamento riguarda sé stessi, viene spesso ridimensionato: era solo un'occhiata, era una chiamata urgente, il navigatore serviva, la strada era libera, la distanza sembrava sufficiente. Il rischio non viene negato, ma viene ricollocato fuori dal proprio perimetro personale.

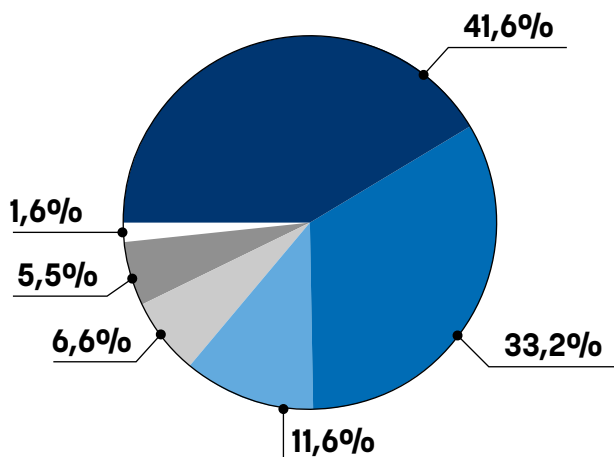
Questo meccanismo è centrale per la sicurezza.

**Le campagne di sensibilizzazione hanno ormai reso riconoscibili alcuni pericoli, ma riconoscere un rischio non significa automaticamente modificare le abitudini.** Il dato sul telefono lo dimostra con chiarezza: è il comportamento più pericoloso per il 41,6% ed è il più visto negli altri per il 46,9%, eppure il 51,8% dichiara di interagirvi almeno raramente. La consapevolezza esiste, ma non sempre basta a interrompere l'automatismo. È lo stesso meccanismo che rende delicati velocità, distanza, sonnolenza e precedenza: molti automobilisti sanno che sono comportamenti importanti, ma li valutano con elasticità quando guidano.

Un aspetto da valorizzare è la velocità con cui una distrazione apparentemente minima produce spazio percorso senza controllo. Pochi secondi di sguardo distolto bastano per avanzare per decine di metri. Questo rende ingannevole l'idea della "rapida occhiata": il gesto può apparire (e spesso in effetti lo è) rapido, ma non si considera che durante questa breve azione l'auto continua a muoversi, e tutto questo avviene mentre la capacità di leggere ciò che accade è ridotta, se non completamente azzerata. La presenza del mancato uso degli indicatori di direzione tra i comportamenti più visti negli altri, con il 17,9%, completa il quadro della distrazione relazionale. Non comunicare una manovra non è solo un'apparente piccola maleducazione stradale: costringe gli altri utenti a interpretare intenzioni non dichiarate. In questo senso smartphone, frecce e distanza di sicurezza appartengono allo stesso campo: non riguardano soltanto il controllo della propria auto, ma la capacità di rendere prevedibile la propria guida.

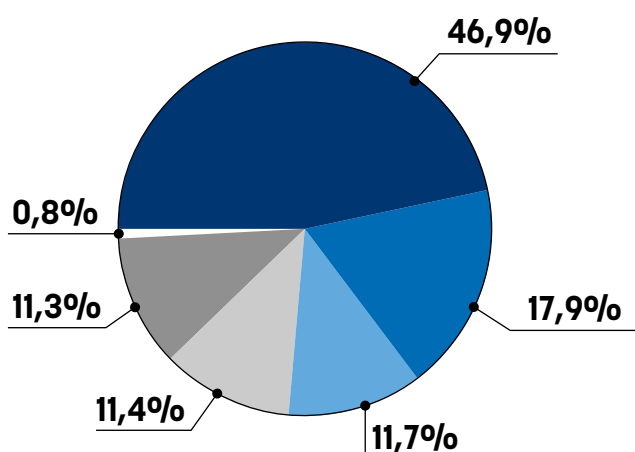
### Per cosa viene usato lo smartphone





### Comportamenti ritenuti più pericolosi

- Uso del telefono alla guida
- Guida sotto l'effetto di alcol o sostanze
- Eccesso di velocità
- Mancato rispetto della precedenza
- Distanza di sicurezza insufficiente
- Guida in stato di sonnolenza



### Comportamenti scorretti più visti negli altri

- Uso del telefono alla guida
- Mancato uso delle frecce
- Eccesso di velocità
- Mancato rispetto della precedenza
- Distanza di sicurezza insufficiente
- Guida sotto l'effetto di alcol o sostanze

Per questo il capitolo non riguarda soltanto lo smartphone. Il telefono è la porta d'ingresso per parlare di distrazione, percezione e responsabilità. La guida moderna moltiplica le fonti di attenzione: schermi di bordo, notifiche, assistenti vocali, traffico, sistemi di navigazione, chiamate, messaggi. Alcune tecnologie riducono il rischio, altre possono aumentarlo se usate male. La differenza sta nel modo in cui il conducente gestisce la propria attenzione. Anche un'auto più evoluta, dotata di sistemi di assistenza, non elimina la necessità di guardare la strada, prevedere le azioni degli altri e mantene-

re un margine di sicurezza. Il dato finale è culturale. Gli automobilisti sanno riconoscere i comportamenti pericolosi, quando li vedono negli altri. La sfida è portarli a riconoscerli anche quando li compiono in prima persona. È qui che l'indagine diventa utile: non si limita a dire che il telefono distrae, ma mostra quanto sia presente, per quali motivi venga usato, come cambi con l'età e come si inserisca dentro una percezione del rischio spesso selettiva. La sicurezza passa anche da questa presa di coscienza: trasformare l'errore degli altri in una domanda sulle proprie abitudini.



# RISCHI SOTTOVALUTATI

## I QUASI INCIDENTI RIVELANO IL RISCHIO SFIORATO: ETÀ, SONNOLENZA, ALCOL E AUTOPERCEZIONE MOSTRANO DOVE LA PRUDENZA SI INCRINA

Il capitolo sui rischi sottovalutati chiude la sezione dedicata ai risultati dell'indagine spostando l'attenzione da ciò che normalmente viene considerato incidente a ciò che, per poco, non lo è diventato. È qui che entra in gioco il concetto di quasi incidente: una situazione nella quale il sinistro viene evitato all'ultimo momento grazie a una frenata, a una sterzata, alla prontezza di un altro utente della strada o semplicemente a un margine residuo di spazio e tempo. Non produce danni, non finisce nelle statistiche assicurative e spesso non viene raccontato. Eppure è uno degli indicatori più utili per capire quanto rischio circoli davvero nella guida quotidiana.

Il quasi incidente ha una natura particolare. Da un lato può diventare un campanello d'allarme: chi ha vissuto un taglio di precedenza, un tamponamento evitato per pochi centimetri, una frenata improvvisa o una distrazione corretta appena in tempo può rivedere il proprio comportamento. Dall'altro, se non viene interpretato, può produrre l'effetto opposto: "non è successo nulla" diventa la conferma che si può continuare così. È questa seconda lettura a renderlo pericoloso. Il rischio sfiorato non dovrebbe essere archiviato come fortuna, ma usato come segnale di una soglia di attenzione superata.

I dati per fascia d'età mostrano quanto il fenomeno sia diffuso. Tra i 18-25 anni solo il 21,2% dichiara di non aver avuto quasi incidenti nell'ultimo anno. Il 26,3% ne ha vissuto uno, il 37,4% due o tre, il 6,1% quattro o cinque e il 9,1% più di cinque. In altre parole, il 78,8% dei più giovani ha sperimentato almeno una situazione critica. È il valore più alto dell'intero campione e suggerisce una

fase di guida ancora in costruzione, nella quale entusiasmo, minore esperienza, uso più frequente dello smartphone e maggiore esposizione a spostamenti urbani o serali possono sommarsi.

La fascia 26-35 anni resta molto esposta: il 27,0% non segnala quasi incidenti, ma il 27,9% ne indica uno, il 29,7% due o tre, il 7,2% quattro o cinque e l'8,1% più di cinque. La quota di chi ne ha avuto almeno uno è quindi pari al 73,0%. **È un dato particolarmente significativo perché questa fascia, in altre parti dell'indagine, mostra anche valori elevati su smartphone, sonnolenza e guida dopo aver bevuto. Non si tratta più di neopatentati, ma di automobilisti con un'esperienza sufficiente a sentirsi autonomi, spesso inseriti in una quotidianità più intensa e meno disposti a percepirsi come soggetti a rischio.**

Tra i 36-50 anni il quadro migliora, ma resta tutt'altro che marginale: il 39,2% non dichiara quasi incidenti, il 30,1% ne segnala uno, il 21,6% due o tre, il 2,0% quattro o cinque e il 7,2% più di cinque. La quota con almeno un episodio è del 60,8%. Tra i 51-65 anni il dato scende di poco, al 58,3%: il 41,7% non ne ha avuti, il 26,2% ne indica uno, il 20,9% due o tre, il 3,6% quattro o cinque e il 7,6% più di cinque. Negli over 65, infine, il 53,7% dichiara nessun quasi incidente, il 25,7% uno, il 17,9% due o tre, l'1,8% quattro o cinque e lo 0,9% più di cinque: la quota con almeno un episodio è del 46,3%.

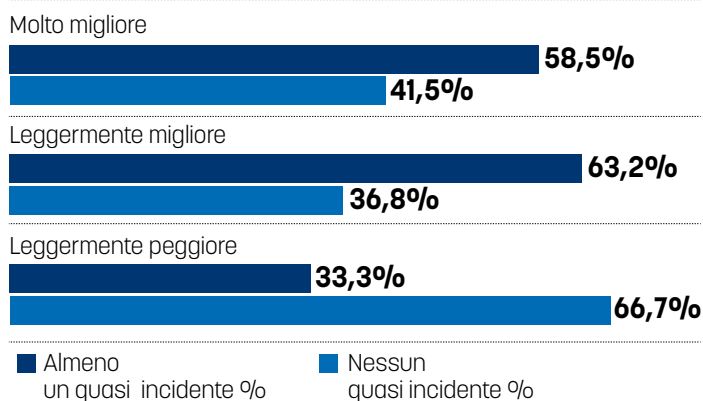
La progressione per età è evidente: il rischio sfiorato tende a diminuire con l'esperienza e probabilmente anche con percorrenze più contenute, stili di guida più prudenti e minore esposizione ad alcune situazioni. Ma il dato non scompare mai. Anche tra gli over 65 quasi un intervistato su due dichiara almeno un quasi incidente nell'ultimo anno. Questo impedisce di leggere il fenomeno come problema esclusivamente giovanile. I giovani sono più esposti, ma la zona grigia della sicurezza attraversa tutte le età.

Il grafico sull'autovalutazione aggiunge un elemento ancora più interessante. Tra chi si considera "molto migliore" della media, il 58,5% dichiara almeno un quasi incidente, mentre il 41,5% non ne segnala. Nel dettaglio, tra questi automobilisti il 23,6% indica un episodio, il 24,4% due o tre, il 2,5% quattro o cinque e l'8,0% più di cinque. Il dato è importante perché mostra che sentirsi molto capaci non esclude l'esperienza del rischio. Anzi, una parte consistente di chi ha un'elevata fiducia nella propria guida ha comunque vissuto situazioni critiche.

Il fenomeno è ancora più marcato tra chi si definisce "leggermente migliore" della media: il 63,2% dichiara almeno un quasi incidente e il 36,8% nessuno. Il dettaglio mostra il 30,9% con un episodio, il 24,3% con due o tre, il 3,8% con quattro o cinque e il 4,2% con più di cinque. Tra chi si considera nella media il 39,4% non segnala quasi incidenti, il 30,9% ne indica uno, il 20,6% due o tre, il 5,1% quattro o cinque e il 4,0% più di cinque. In questo gruppo, dunque, il 60,6% ha comunque vissuto almeno una situazione critica.

Le categorie più piccole vanno lette con prudenza. Chi si definisce "leggermente peggiore" della media è appena lo 0,3% del campione online, quindi il dato non

### Autovalutazione vs quasi incidenti



può essere generalizzato: il 66,7% non dichiara quasi incidenti e il 33,3% ne indica due o tre. Anche chi risponde "non saprei" ha una base più contenuta, ma il dato è curioso: il 63,2% non segnala episodi, mentre il 36,8% ne dichiara almeno uno, con il 15,8% oltre cinque. Più che fornire una graduatoria, questi numeri aiutano a capire che l'autopercezione non coincide automaticamente con l'esposizione al rischio.

Questo è uno dei passaggi più delicati del Report. Molti automobilisti si considerano migliori della media, ma il quasi incidente riduce la distanza tra giudizio su sé stessi e realtà della strada. È possibile essere attenti e trovarsi comunque coinvolti in una situazione creata da altri; ma è altrettanto possibile interpretare ogni episodio come colpa esterna, senza interrogarsi sul proprio margine di sicurezza. Il quasi incidente dovrebbe invece aprire una domanda: c'era abbastanza distanza? la velocità era adeguata? l'attenzione era piena? il comportamento dell'altro era davvero imprevedibile o poteva essere anticipato?

**La sonnolenza è il rischio sottovalutato per eccellenza. Nei comportamenti percepiti come più pericolosi viene indicata da una quota molto bassa,** ma quando si chiede agli automobilisti se abbiano guidato sapendo di essere molto assennati, il fenomeno emerge con forza. Tra i 18-25 anni il 53,5% risponde "no, mai", il 10,1% "sì, qualche volta", il 36,4% "sì, raramente" e nessuno "capita spesso". Quindi il 46,5% dei più giovani ha guidato almeno una volta in condizioni di stanchezza importante.

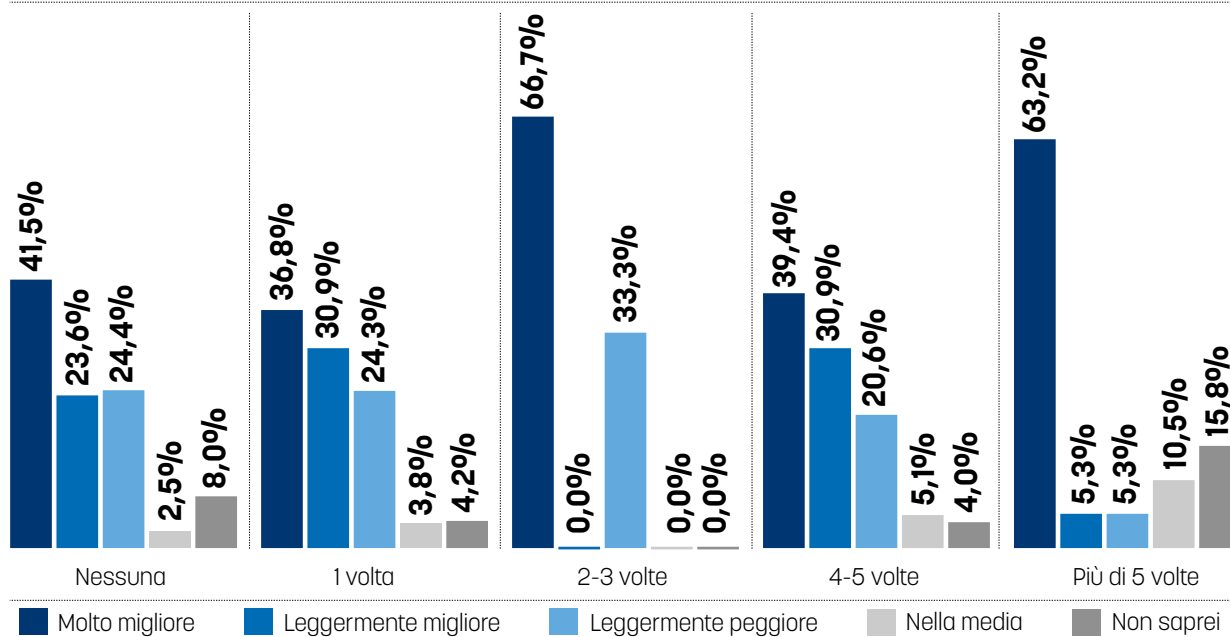
La fascia 26-35 anni è la più critica anche qui. Solo il 26,1% dichiara di non aver mai guidato molto assennato; il 21,6% lo ha fatto qualche volta, il 50,5% raramente e l'1,8% spesso. Sommando le risposte positive si arriva al 73,9%, un valore molto alto. Tra i 36-50 anni il 46,4% risponde "mai", l'11,1% "qualche volta", il 41,8% "raramente" e lo 0,7% "spesso": il 53,6% ha quindi sperimentato questa condizione. Tra i 51-65 anni la quota è simile, 54,0%, con il 46,0% che risponde "mai", il 12,3%



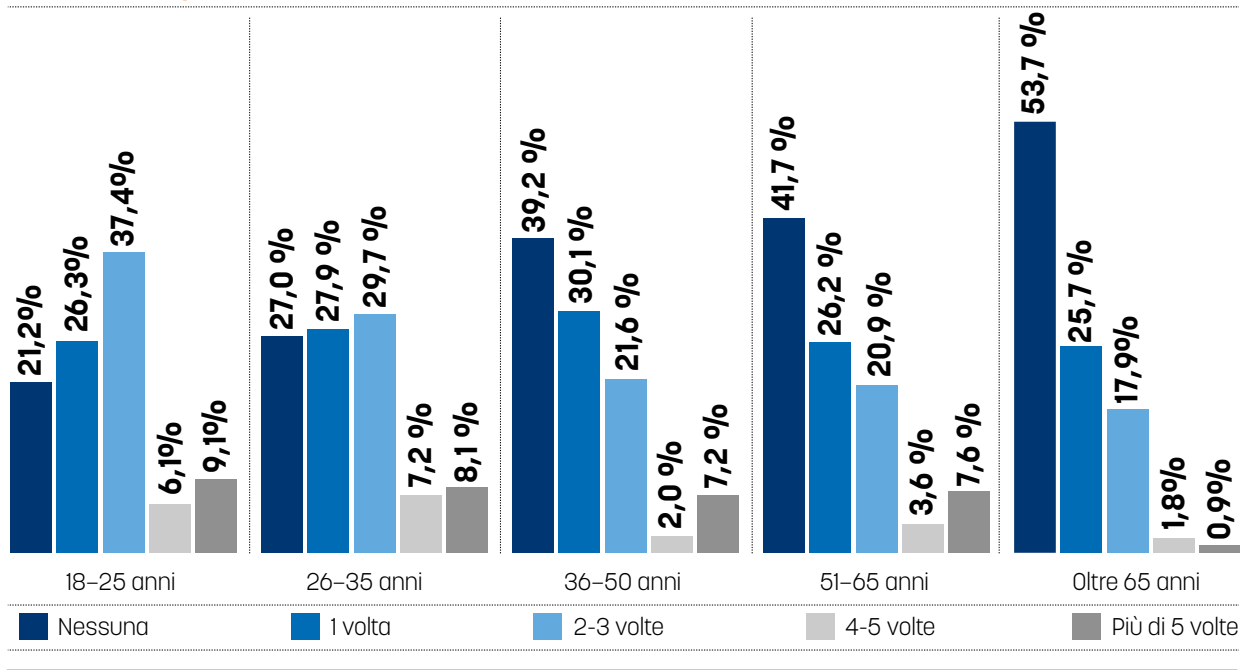
"qualche volta" e il 41,7% "raramente". Oltre i 65 anni il fenomeno scende ma resta rilevante: il 60,1% dice "mai", il 7,8% "qualche volta" e il 32,1% "raramente", per un totale positivo del 39,9%.

La sonnolenza è insidiosa perché non viene vissuta come infrazione, ma come condizione da gestire. Chi guida stanco spesso pensa di poter resistere ancora un po', di conoscere la strada, di arrivare a destinazione senza fermarsi. Il problema è che il calo di attenzione non avvisa sempre in modo netto: rallenta i tempi di reazione, riduce la capacità di leggere i movimenti degli altri, rende più probabile un errore di traiettoria o una frenata tardiva. Nel quasi incidente, la sonnolenza può essere invi-

### Autovalutazione vs quasi incidenti - dettaglio



## Quasi incidenti per fascia d'età



sibile persino a chi l'ha vissuta: si attribuisce l'episodio al traffico, alla distrazione di un altro, alla situazione improvvisa, mentre la propria vigilanza era già ridotta.

La guida dopo aver bevuto richiede una lettura altrettanto attenta. La domanda non misura necessariamente la guida in stato di ebbrezza, ma il fatto di essersi messi al volante dopo aver assunto alcolici, ritenendosi comunque in condizione di guidare. Tra i 18-25 anni il 74,7% risponde "no, mai", il 2,0% "sì, qualche volta", il 22,2% "sì, raramente, dopo uno o due bicchieri" e l'1,0% "sì, è capitato spesso". La quota complessiva di risposte positive è quindi del 25,2%.

Il dato sale nettamente tra i 26-35 anni: il 43,2% non ha mai guidato dopo aver bevuto, ma il 16,2% lo ha fatto qualche volta, il 35,1% raramente dopo uno o due bicchieri e il 5,4% spesso. In totale, il 56,7% dichiara almeno un episodio. Tra i 36-50 anni il 51,6% risponde "mai", il 15,7% "qualche volta", il 29,4% "raramente" e il 3,3% "spesso", per una quota positiva del 48,4%. Tra i 51-65 anni il "mai" risale al 71,5%, mentre le risposte positive sono il 7,0% qualche volta, il 20,9% raramente e lo 0,7%

spesso: 28,6% complessivo. Oltre i 65 anni il 69,7% risponde "mai", il 6,4% "qualche volta", il 23,9% "raramente" e nessuno "spesso", per un totale del 30,3%.

Anche qui il punto non è formulare un giudizio morale, ma capire la percezione del limite. L'alcol è riconosciuto come uno dei rischi più gravi, ma molti intervistati distinguono tra eccesso e consumo moderato. Il problema è che la valutazione soggettiva della propria condizione può essere poco affidabile. Anche uno o due bicchieri possono incidere su attenzione, tempi di reazione e capacità di valutare distanza e velocità, soprattutto se si sommano a stanchezza, pasti abbondanti, buio, pioggia o guida notturna. Ancora una volta, il rischio si costruisce per accumulo.

**Sonnolenza, alcol e quasi incidenti hanno un tratto comune: non sempre lasciano tracce. A differenza di una multa o di un incidente, spesso restano esperienze private.** Chi partecipa all'indagine le ricorda e le dichiara, ma può averle già archiviate. Eppure il loro effetto sulle persone non è neutro. Un quasi incidente può aumentare la prudenza, ma può anche produrre paura, irrigidimento, perdita di fiducia o, al contrario, una falsa conferma delle proprie capacità. Chi evita per poco un incidente può pensare "sono stato bravo", quando in realtà il margine di sicurezza era quasi esaurito.

Questo aspetto riguarda anche il rapporto con gli altri utenti della strada. Molti quasi incidenti nascono da una combinazione di comportamenti: una freccia non messa, una distanza ridotta, uno sguardo al telefono, una velocità leggermente superiore, una precedenza interpretata male. Raramente c'è un solo fattore. Per questo il quasi incidente è così utile: non racconta solo l'evento mancato, ma l'insieme di condizioni che lo hanno reso possibile. È una finestra sulle fragilità quotidiane della circolazione.

Il capitolo conferma quindi che alcuni rischi sono sottovalutati non perché sconosciuti, ma perché normalizzati. Il telefono viene riconosciuto come problema

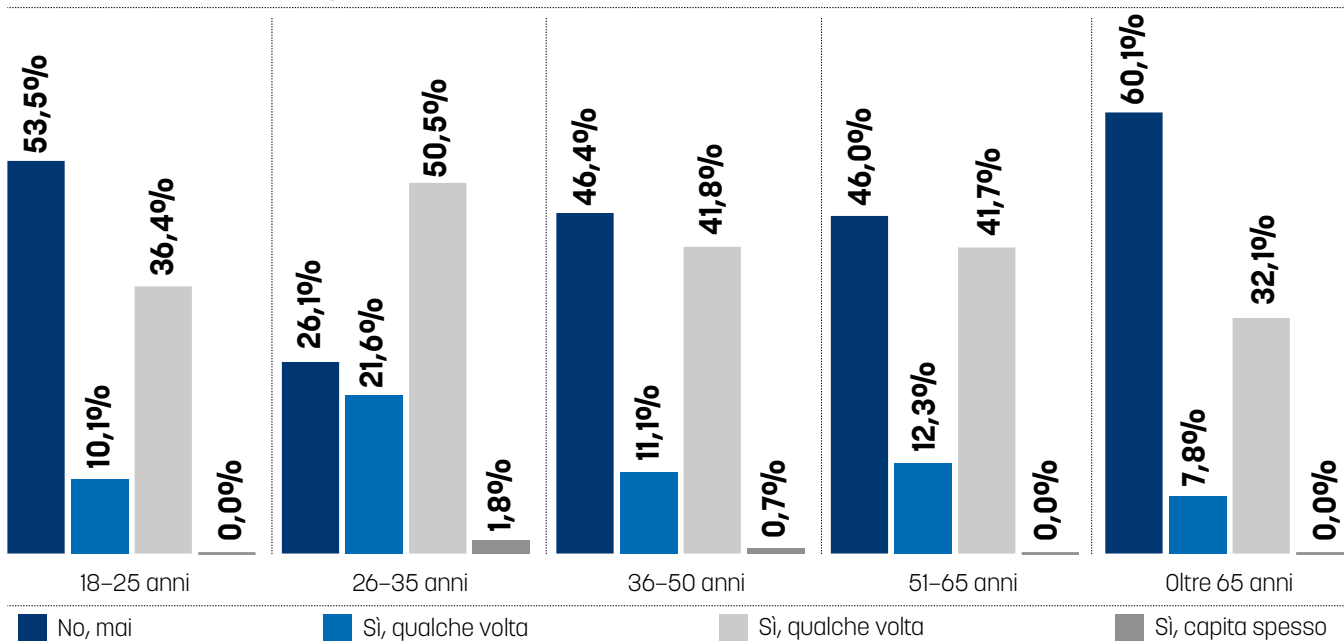


evidente; la sonnolenza viene spesso gestita come fatica personale; l'alcol moderato viene valutato in base alla percezione soggettiva; il quasi incidente viene archiviato perché non ha prodotto conseguenze. Ma proprio queste zone intermedie sono decisive per la sicurezza stradale. Lavorare sui rischi sottovalutati significa spostare l'attenzione dal dopo al prima: non aspettare l'incidente, ma imparare a leggere i segnali che lo precedono.

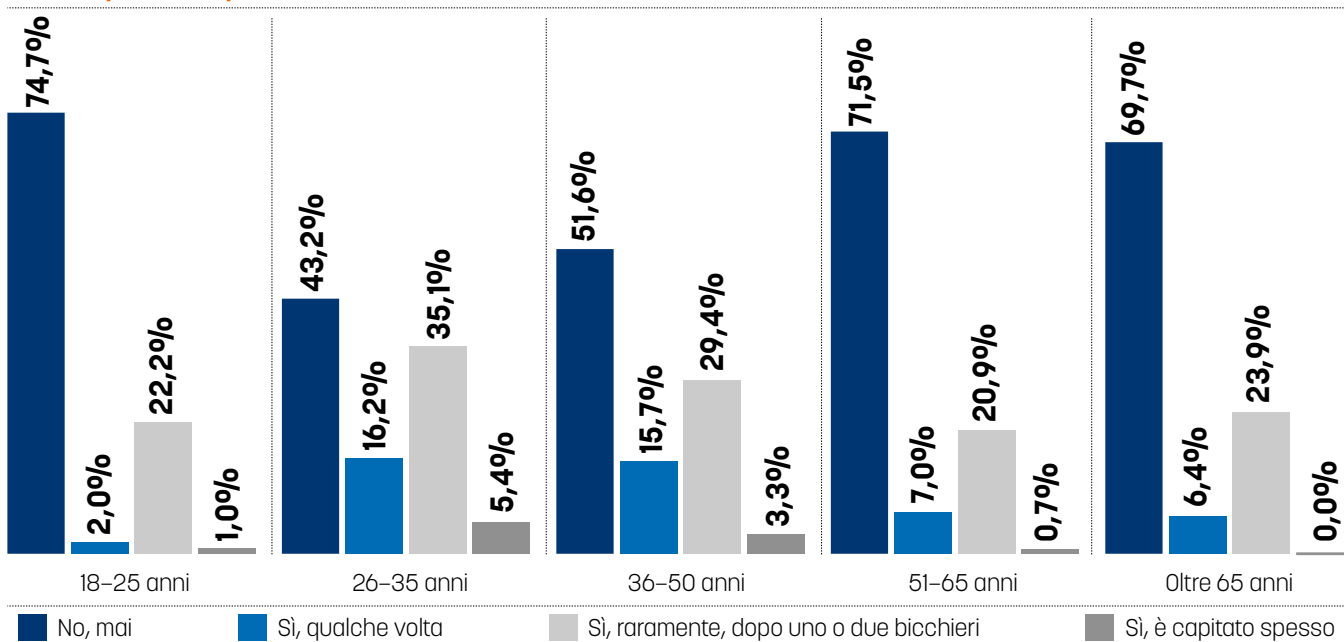
La chiusura della sezione dedicata ai risultati delle guide e dei questionari si può sintetizzare così: guidare meglio non significa soltanto rispettare le regole più visibili, ma essere sempre nelle condizioni di riconoscere i margini invisibili. La distanza che sembra sufficiente, la stanchezza che pare controllabile, il telefono usato

per pochi secondi, il bicchiere del drink considerato innocuo, il quasi incidente dimenticato il giorno dopo sono tutti elementi che fanno parte della medesima galassia. Gli elementi emersi con la seconda edizione di Come Guidi e messi in relazione tra loro, mostrano che la sicurezza non dipende dall'equipaggiamento tecnologico dell'auto che si guida e dall'esperienza di chi è al volante, ma dalla disponibilità a leggere onestamente i propri comportamenti. È da questa consapevolezza che può nascere una guida più prudente, più fluida e meno esposta agli errori ripetuti. In questo senso, ogni episodio sfiorato non è un dettaglio da dimenticare, ma una piccola prova generale di ciò che potrebbe accadere quando il margine disponibile si riduce ancora.

### Guida in stato di sonnolenza per fascia d'età



### Guida dopo alcolici per fascia d'età



## FONDAZIONE CARACCILO AGGIUNGE **UNA LETTURA SCIENTIFICA DEI DATI:** DAGLI ADAS ALLA PERCEZIONE DEL RISCHIO, EMERGE LA DISTANZA TRA FIDUCIA NELLA TECNOLOGIA, ABITUDINI REALI E CONSAPEVOLEZZA DEL GUIDATORE. FORMAZIONE E AGGIORNAMENTO RESTANO DECISIVI ANCHE PER AUTOMOBILISTI ESPERTI CHE GUIDANO DA MOLTI ANNI

Il contributo di Fondazione Caracciolo consente di leggere i dati di Come Guidi con uno sguardo più ampio rispetto alla sola fotografia statistica. Il centro studi di Aci non si limita a commentare le percentuali raccolte dall'indagine, ma le inserisce in un quadro più esteso, nel quale entrano età del parco circolante, diffusione reale degli adas, rapporto tra esperienza e fiducia nelle proprie capacità, percezione dei rischi e formazione. È una funzione importante: il Report non nasce per classificare gli automobilisti in bravi e meno bravi, ma per capire dove si creano le distanze tra ciò che si sa, ciò che si dichiara e ciò che si fa davvero al volante.

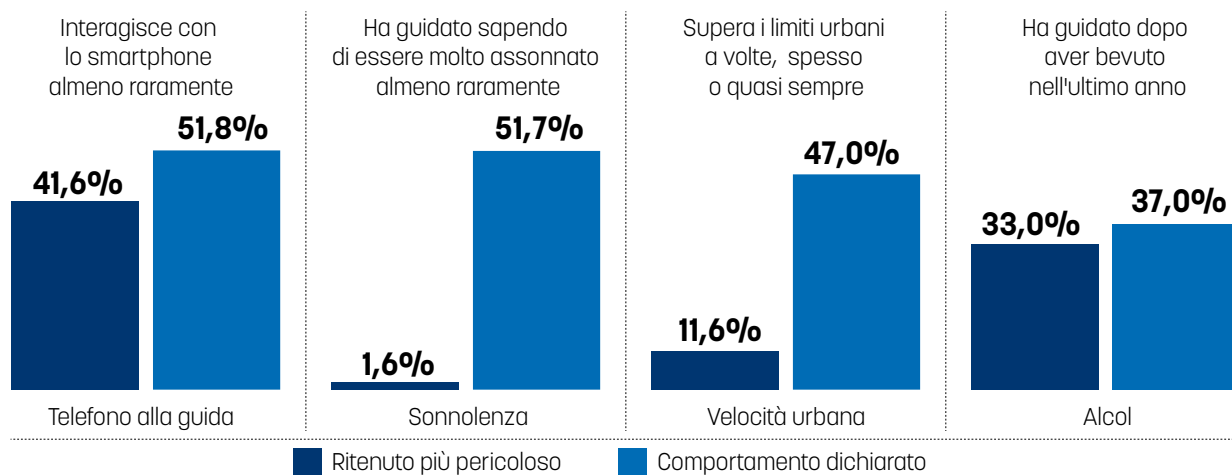
Il primo grafico riguarda l'uso consapevole dei principali adas. Non parla genericamente di tecnologia, ma distingue tra sistemi molto diversi: aeb, cruise control,

acc, isa, elks e lka. La differenza è decisiva, perché sotto la sigla adas convivono funzioni ormai familiari e altre ancora poco comprese. Il cruise control è il sistema con la quota più alta di utilizzatori consapevoli, pari al 59,5%, e anche quello con la minore assenza di dotazione, 18,3%. Ma presenta pure una quota elevata di rifiuto o mancato uso per scelta precisa e motivata, 18,4%, segno che alcuni automobilisti preferiscono mantenere un controllo diretto della vettura.

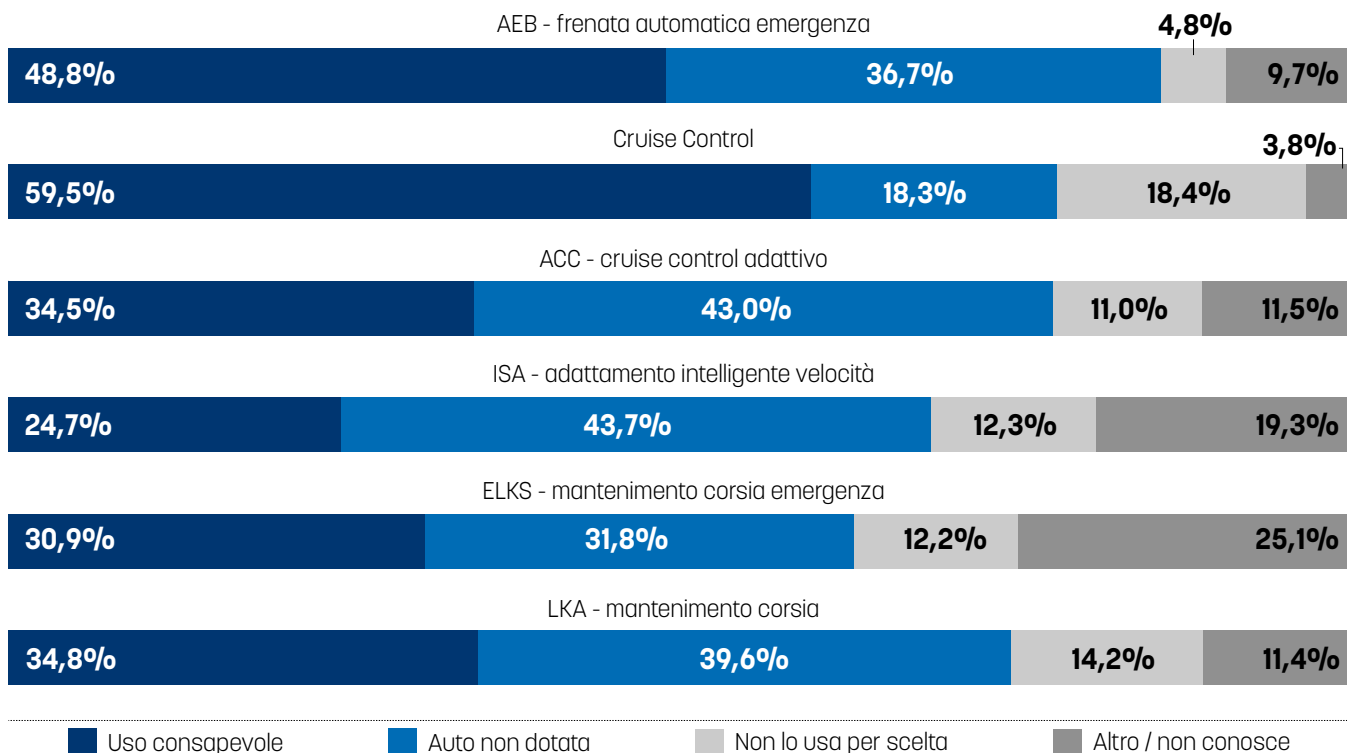
La frenata automatica d'emergenza, indicata come aeb, raggiunge il 48,8% di uso consapevole. Il 36,7% dichiara di non averla sull'auto, mentre il rifiuto consapevole è limitato al 4,8%. **Quando il sistema è percepito come rete di sicurezza in caso di emergenza, l'opposizione resta bassa. Diverso è il quadro dei sistemi più evoluti o invasivi.** L'acc, cioè il cruise control adattivo, è usato consapevolmente dal 34,5%, ma il 43,0% non lo ha in dotazione e l'11,0% sceglie di non usarlo. L'isa, il sistema di adattamento intelligente della velocità, scende al 24,7% di uso consapevole, con il 43,7% di auto non dotate e il 12,3% di mancato uso per scelta. Anche i sistemi legati alla corsia confermano la stessa difficoltà. L'elks ha un uso consapevole del 30,9%; l'lka, assistente al mantenimento della corsia, arriva al 34,8%. Nel caso dell'lka, il 39,6% dichiara di non averlo a bordo e il 14,2% sceglie di non utilizzarlo. Questi numeri aiutano a spiegare perché, nei dati Come Guidi, il mantenimento o avviso di corsia risulti tra i sistemi più spesso disattivati. La tecnologia che interviene sulla traiettoria viene accettata meno facilmente di quella che resta silenziosa fino all'emergenza.

Il secondo grafico confronta rischio percepito e abitudine dichiarata. È forse la sintesi più efficace del contributo Caracciolo, perché mostra che la consapevolezza del pericolo non sempre coincide con la sua corretta valutazione. Il telefono alla guida è considerato il comportamento più pericoloso dal 41,6% degli intervistati e oltre il 50% ammette di interagirvi almeno raramente. Qui il rischio è riconosciuto e allo stesso tempo

### Rischio percepito e abitudine dichiarata



## ADAS: uso consapevole e dotazione



praticato: lo si condanna negli altri, ma lo si giustifica per sé, soprattutto quando l'uso riguarda mappe, chiamate o funzioni percepite come necessarie. La sonnolenza presenta il caso opposto. Solo l'1,6% la indica come comportamento più pericoloso, ma circa il 51,7% dichiara di aver guidato almeno raramente sapendo di essere molto stanco.

È il dato che meglio racconta la sottovalutazione del rischio: la stanchezza non ha la stessa visibilità del telefono o dell'alcol, e per questo tende a essere normalizzata. Fondazione Caracciolo richiama su questo punto l'attenzione alla vigilanza del conducente: distrazione, calo di attenzione e sonnolenza possono sovrapporsi. Velocità e alcol completano il confronto. L'eccesso di velocità è indicato come rischio principale dall'11,6%, ma circa il 47% dichiara di superare i limiti urbani almeno "a volte". **La guida dopo aver bevuto è percepita come molto pericolosa dal 33,0%, ma circa il 37% ammette di aver guidato dopo l'assunzione di alcol nell'ultimo anno, ritenendosi comunque in condizione di farlo.** Anche in questo caso il punto non è sovrapporre dichiarazione e violazione, ma segnalare un meccanismo ricorrente: l'automobilista riconosce il rischio in astratto, poi lo ridimensiona quando lo riferisce alla propria esperienza. È qui che l'overconfidence diventa centrale. Nei questionari Come Guidi una larga maggioranza si considera migliore o leggermente migliore della media. Fondazione Caracciolo interpreta questo dato come un possibile eccesso di fiducia: non una semplice vanità, ma una distorsione percettiva che porta a considerare più gravi gli errori degli altri e più controllabili le proprie eccezioni. L'esperienza di guida, soprattutto quando supera i vent'anni di patente, può rafforzare

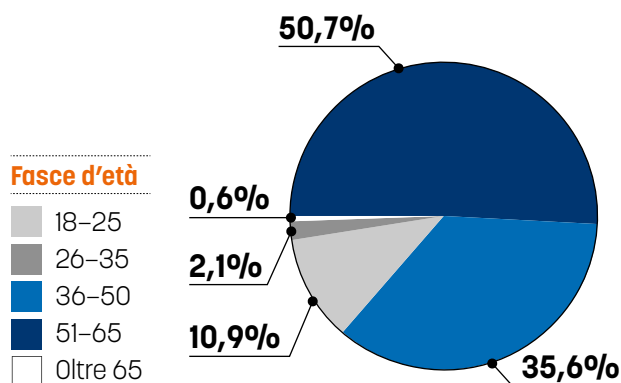
questa percezione. Si guida da molto tempo, si conosce la propria auto e si tende a pensare che il margine di controllo sia maggiore di quello reale. Il lavoro della Fondazione aggiunge quindi un elemento fondamentale: la sicurezza non dipende soltanto dalla regola, né dal dispositivo tecnico. Dipende dalla capacità del conducente di riconoscere i propri limiti. Gli adas possono aiutare, ma se non vengono compresi o vengono disattivati perdono efficacia. I rischi possono essere conosciuti, ma se vengono percepiti come problemi degli altri non modificano i comportamenti personali.

Da questa lettura emergono alcune indicazioni operative. La prima riguarda la necessità di spiegare meglio gli adas, non solo al momento dell'acquisto dell'auto, ma anche nei percorsi di formazione. La seconda riguarda la percezione del rischio: telefono, alcol e velocità sono ormai riconosciuti, ma sonnolenza, distanza di sicurezza e precedenza richiedono una comunicazione più efficace. La terza riguarda gli automobilisti esperti, che restano dentro il perimetro formativo.

In questo senso il valore aggiunto portato da Fondazione Caracciolo rafforza il significato di questa indagine che esplora le abitudini degli italiani al volante. Come Guidi osserva e misura; il contributo del centro studi Aci aiuta a interpretare dati evidenti e piccole sfumature che potrebbero passare inosservate. Il messaggio è chiaro: per guidare meglio non basta accumulare chilometri, e non basta possedere un'auto più moderna. Serve sapere come funzionano gli strumenti disponibili, capire quando il rischio viene sottovalutato e mantenere aperta la possibilità di aggiornarsi. La sicurezza futura passerà sempre più dall'incontro tra veicoli evoluti e guidatori consapevoli.

# DAI SOCI ACI 9.620 RISPOSTE, UNA VERIFICA

## LE SCHEDE DEI SOCI ACI CONFERMANO MOLTE TENDENZE EMERSE E MOSTRANO DIFFERENZE LEGATE A ETÀ E PRUDENZA



L'arrivo delle 9.620 schede compilate dai soci AcI aggiunge al documento finale dell'indagine una verifica su scala molto più ampia. Non sostituisce i test su strada, perché qui non c'è l'osservazione diretta degli istruttori. Aggiunge però una terza lente, preziosa proprio perché diversa: una base numericamente forte, costruita su automobilisti molto esperti, capace di confermare molte tendenze emerse nei campioni più piccoli e di mostrare dove età, abitudine e prudenza dichiarata

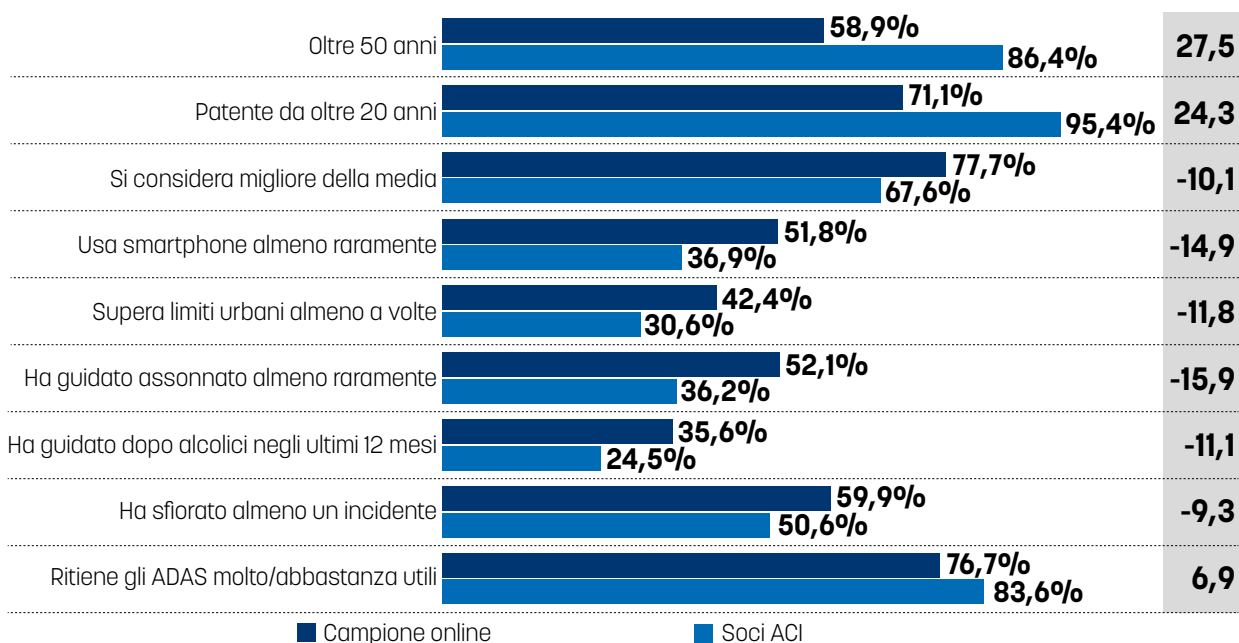
cambiano il quadro. Il primo elemento da considerare è il profilo del campione. Tra i soci AcI che hanno risposto, gli over 65 sono il gruppo più numeroso, con il 50,7%; la fascia 51-65 anni pesa per il 35,6%. Insieme, le due classi sopra i 50 anni raggiungono l'86,4% del totale. Le fasce più giovani sono invece molto meno rappresentate: i 36-50 anni sono il 10,9%, i 26-35 anni il 2,1% e i 18-25 anni appena lo 0,6%. Anche l'anzianità di patente conferma questa impostazione: il 95,4% dichiara di avere la patente B da oltre vent'anni. È quindi un campione maturo, abituato alla guida, proprio per questo interessante. Se certi comportamenti a rischio restano visibili anche qui, significa che non appartengono solo ai giovani o ai guidatori meno esperti.

Il confronto con gli 883 questionari online aiuta a capire la portata della differenza. Nel primo campione gli over 50 erano il 58,9%; tra i soci AcI diventano l'86,4%. I patentati da oltre vent'anni passano dal 71,1% al 95,4%. Cambia quindi la struttura della platea, e cambiano anche alcune risposte. Chi si considera migliore della media resta maggioritario, ma scende dal 77,7% al 67,6%. L'uso dello smartphone almeno raramente passa dal 51,8% al 36,9%. Il superamento dei limiti urbani almeno "a volte" scende dal 42,4% al 30,6%. La guida in stato di sonnolenza almeno raramente cala dal 52,1% al 36,2%, la guida dopo aver bevuto dal 35,6% al 24,5%, i quasi incidenti dal 59,9% al 50,6%. Non c'è un ribaltamento, ma un'attenuazione coerente con il profilo del campione.

La differenza più interessante riguarda però gli adas. Nel campione online il 76,7% riteneva che le tecnologie di assistenza migliorassero molto o abbastanza la sicurezza stradale; tra i soci AcI il dato sale all'83,6%. È una fiducia elevata, significativa perché arriva da una platea

### 883 online vs 9.620 soci ACI

Differenza soci-online (punti)





matura. Ma la disponibilità reale resta limitata: il 46,8% dichiara che la propria auto non è dotata di adas. Il 41,3% afferma di conoscerne le funzioni e di usarli, l'8,5% li ha ma non li usa attivamente, l'1,5% li ha ma non sa esattamente che cosa facciano e il 2,0% non sa se la propria auto ne sia dotata. Anche nella base ACI, quindi, torna il tema già emerso: la tecnologia è considerata utile, ma non è ancora patrimonio diffuso e pienamente interiorizzato.

I dati sui comportamenti visti negli altri confermano una gerarchia molto chiara. L'uso del telefono alla guida è indicato come comportamento scorretto più frequente dal 49,9% dei soci ACI, seguito dall'eccesso di velocità al 16,5%, dal mancato uso delle frecce al 13,9%, dalla distanza di sicurezza insufficiente al 9,8% e dal mancato

## ADAS: dotazione, uso e fiducia

Due tabelle per raccontare la distanza tra fiducia dichiarata e disponibilità reale dei sistemi.

### Dotazione e uso ADAS

No, la mia auto non ne è dotata

46,8%

Sì, ne conosco le funzioni e li uso

41,3%

Sì, ma non li uso attivamente

8,5%

Sì, ma non so esattamente cosa fanno

1,5%

Non so

2,0%

### Quanto migliorano la sicurezza

Molto

44,5%

Abbastanza

39,1%

Poco

9,6%

Per niente

2,0%

Non ho un'opinione

4,7%

rispetto della precedenza al 9,6%. La guida sotto l'effetto di alcol o sostanze è indicata solo dallo 0,3%, non perché sia percepita come irrilevante, ma perché è molto meno osservabile dall'esterno. È facile vedere un telefono in mano, un cambio di corsia senza freccia o una distanza troppo breve; è molto più difficile riconoscere le condizioni psicofisiche di chi guida un'altra auto.

**Quando si passa ai comportamenti ritenuti più pericolosi, la graduatoria cambia. Il telefono resta al primo posto**, con il 41,4%, ma la guida sotto l'effetto di alcol o sostanze sale al 30,1%. L'eccesso di velocità è indicato dal 17,3%, il mancato rispetto della precedenza dal 5,2%, la distanza di sicurezza insufficiente dal 4,4% e la guida in stato di sonnolenza dall'1,6%. Anche qui si conferma una contraddizione importante: i rischi più visibili non sono sempre quelli più frequenti nei comportamenti personali, e alcuni rischi meno appariscenti vengono sottovalutati. La sonnolenza, in particolare, resta quasi invisibile nella percezione del pericolo assoluto.

Il grafico che mette a confronto rischio percepito e comportamento dichiarato mostra bene questa distanza. Il telefono è considerato il rischio principale dal



41,4%, ma il 36,9% dei soci ACI ammette di interagirvi almeno raramente durante la guida. La sonnolenza è ritenuta il pericolo principale solo dall'1,6%, ma il 36,2% dichiara di aver guidato almeno raramente sapendo di essere molto assonnato. La velocità è indicata come rischio principale dal 17,3%, mentre il 30,6% supera i limiti urbani almeno "a volte". L'alcol è considerato il comportamento più pericoloso dal 30,1%, ma il 24,5% dichiara di aver guidato dopo aver bevuto nell'ultimo anno, ritenendosi comunque in condizione di farlo.

Questi numeri vanno letti con cautela, ma anche con chiarezza. Non tutte le risposte indicano comportamenti illegali o situazioni estreme; per esempio, guidare dopo aver bevuto non significa automaticamente guidare oltre i limiti consentiti. Il punto, allora, è un altro: molte decisioni vengono prese sulla base di una valutazione

soggettiva del proprio controllo. È qui che l'esperienza può diventare una risorsa o un rischio. L'automobilista esperto conosce meglio le situazioni, ma può anche essere più portato a fidarsi del proprio giudizio, riducendo il margine di prudenza quando si sente ancora in grado di gestire la guida.

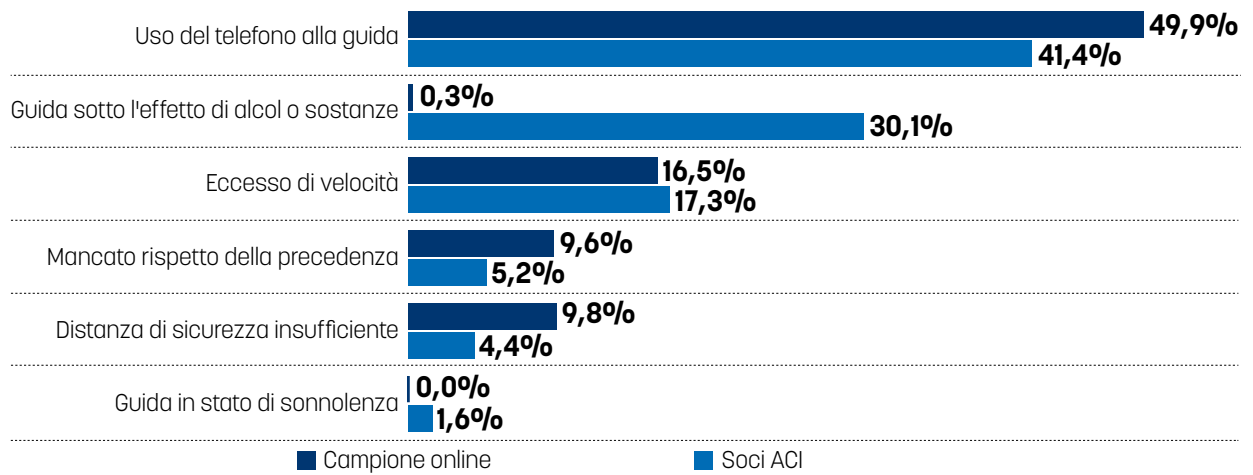
Il dato sui quasi incidenti è uno dei più utili per chiudere l'intero percorso dell'indagine. Tra gli oltre 9.000 soci, il 49,4% dichiara di non aver sfiorato incidenti negli ultimi dodici mesi, mentre il 28,2% ne segnala uno, il 17,7% due o tre, l'1,9% quattro o cinque e il 2,8% più di cinque. Sommando tutte le risposte diverse da "nessuna", si arriva al 50,6%. Anche in un campione maturo, quindi, un intervistato su due ha vissuto almeno una situazione nella quale ha pensato "per poco". È una quota inferiore rispetto al 59,9% degli 883 questionari online, ma resta molto alta.

La distribuzione per età conferma una progressione abbastanza netta. Tra i 18-25 anni il 75,0% dichiara almeno un quasi incidente, con il 31,7% che ne ha avuto uno, il 33,3% due o tre, il 5,0% quattro o cinque e un altro 5,0% più di cinque. Tra i 26-35 anni la quota scende di poco, al 70,0%: il 28,0% segnala un episodio, il 28,5% due o tre, il 6,0% quattro o cinque e il 7,5% più di cinque. Tra i 36-50 anni il dato è del 61,8%, tra i 51-65 anni del 52,6%, mentre tra gli over 65 scende al 45,6%. Il calo con l'età è evidente, ma non porta mai il rischio a zero.

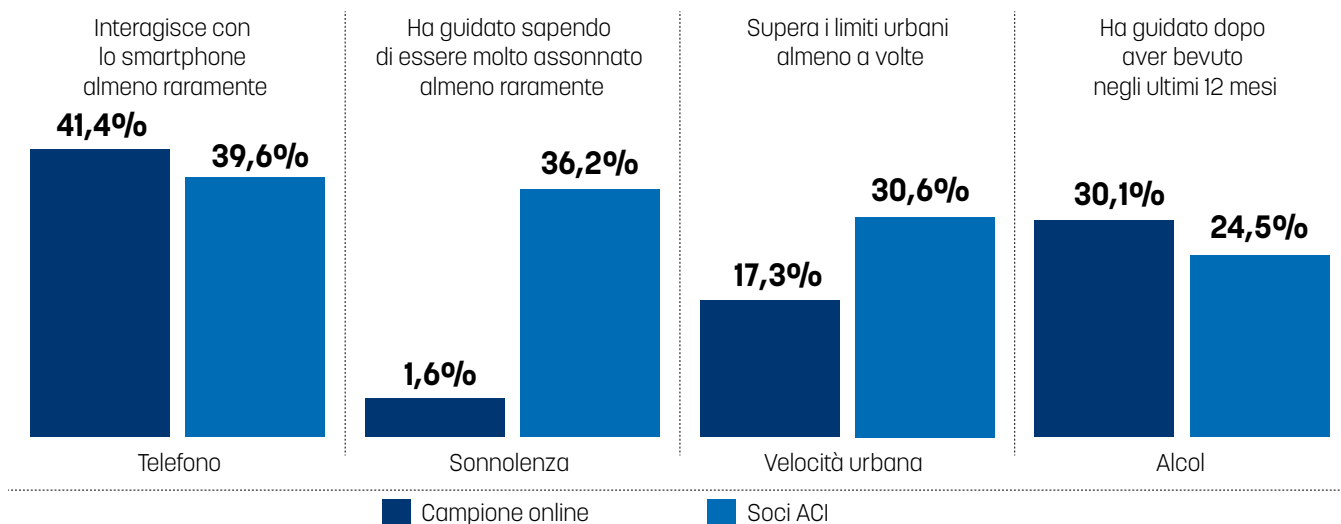
Questo conferma una delle lezioni più importanti dell'indagine. **Il quasi incidente non è un evento marginale né un semplice spavento da dimenticare. È un segnale. Può nascere da un errore proprio, da un comportamento altrui o dalla combinazione di più fattori: una distanza troppo breve, una precedenza interpretata male, uno sguardo distolto, una frenata tardiva, un limite superato, una stanchezza sottovalutata.** Il fatto che non ci siano conseguenze materiali non significa che il rischio non ci fosse. Anzi, proprio perché non entra nelle statistiche ufficiali, il quasi incidente racconta una parte sommersa della sicurezza stradale.

Le 9.620 schede dei soci Aci, dunque, non cambiano la direzione dell'indagine: la rendono più solida. Confermano che il telefono resta il comportamento più ricono-

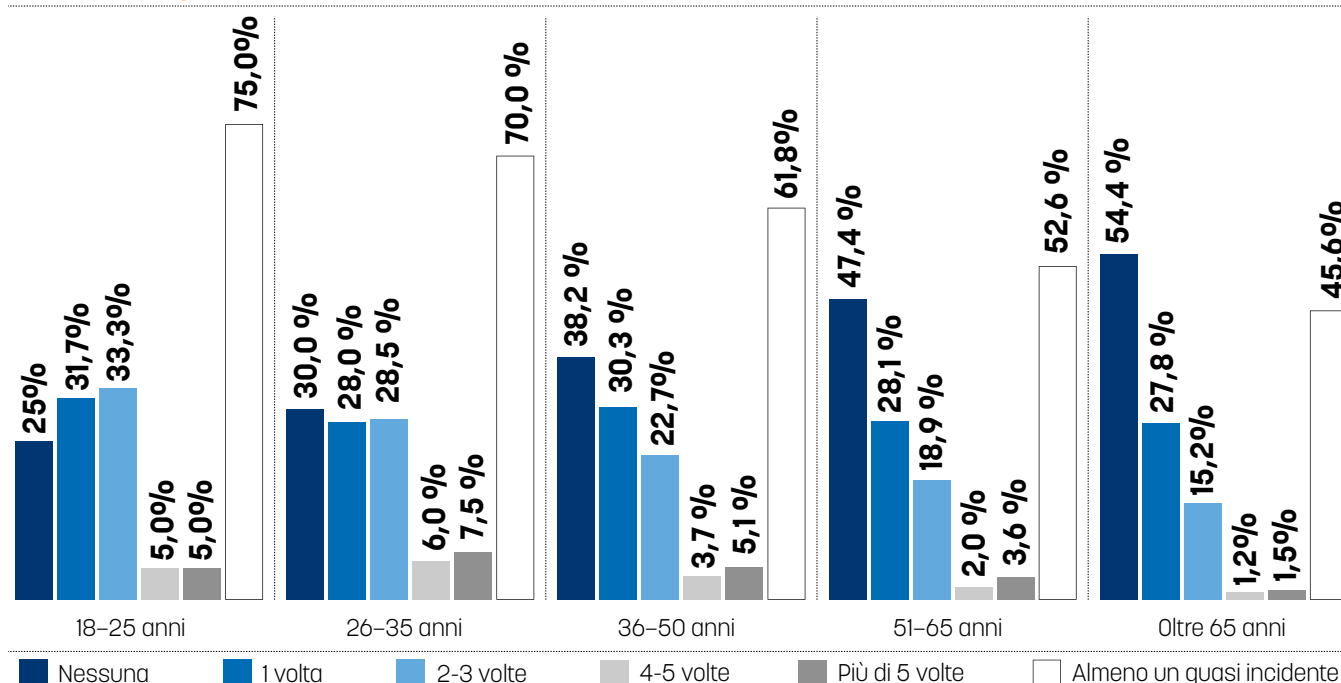
### Rischi visti negli altri e ritenuti più pericolosi



## Rischio percepito vs comportamento dichiarato



## Quasi incidenti per fascia d'età



sciuto e più condannato; mostrano che i guidatori più maturi dichiarano meno spesso alcuni comportamenti rischiosi; ribadiscono che la fiducia negli adas è alta, ma la dotazione reale non è ancora sufficiente; dimostrano che l'autopercezione positiva rimane diffusa anche quando la platea è molto esperta. Soprattutto, confermano che la sicurezza non si gioca solo negli incidenti avvenuti, ma nella quantità di situazioni sfiorate e nelle abitudini che le rendono possibili.

La differenza rispetto ai campioni più piccoli sta nel tono della conferma. Gli 883 questionari online avevano messo in evidenza contraddizioni più marcate, con una quota maggiore di giovani e adulti nelle fasce centrali. Il campione Aci attenua diversi valori, ma non li cancella. Questo è forse il risultato più interessante: anche quando si osserva una comunità di automobilisti con grande

esperienza, restano il problema della distrazione, la sottovalutazione della sonnolenza, il rapporto non sempre maturo con gli adas e l'idea di essere migliori della media. L'esperienza aiuta, ma non basta da sola.

Da qui nasce anche la prospettiva per la prossima edizione. **Come Guidi 2026 ha messo insieme test su strada, questionari online, contributo scientifico di Fondazione Caracciolo e una grande rilevazione tra i soci Aci.** L'edizione 2027 potrà partire da questa base per verificare se la consapevolezza cresce, se gli adas entrano davvero nelle abitudini, se i rischi sottovalutati vengono riconosciuti meglio e se i quasi incidenti diminuiscono. L'appuntamento è già tracciato: tornare a misurare, confrontare e osservare nel tempo, perché il modo in cui guidiamo cambia solo quando impariamo a guardarlo con continuità e metodo sempre.



# Automobile Club d'Italia



Fondazione **Filippo Caracciolo**  
Centro Studi

