

Nove persone su dieci si sentono sicure sulla strada. Meno della metà degli esperti di mobilità è d'accordo.

Una nuova ricerca di Economist Enterprise, supportata da Brembo, evidenzia un divario potenzialmente pericoloso tra la fiducia del pubblico e la valutazione degli esperti sulla sicurezza stradale nei principali mercati automobilistici mondiali.

Londra, 15 luglio 2026 - Nove persone su dieci dichiarano di sentirsi sicure nei propri spostamenti quotidiani su strada. Meno della metà (45%) dei professionisti che progettano, realizzano e gestiscono i sistemi di mobilità condivide questa percezione. Una [nuova ricerca](#) di Economist Enterprise, realizzata con il supporto di Brembo, mette in luce un significativo “divario di fiducia” tra la percezione del pubblico e la valutazione degli esperti, particolarmente ampio nei mercati con i peggiori livelli di sicurezza stradale.

Lo studio, *Safety in motion: Driving trust in modern mobility*, ha coinvolto utenti della strada e professionisti della mobilità in dieci importanti mercati produttori di veicoli – Brasile, Cina, Corea del Sud, Francia, Germania, Giappone, India, Italia, Regno Unito e Stati Uniti – che insieme rappresentano circa il [75%](#) della produzione mondiale di veicoli.

Ogni anno [1,2 milioni](#) di persone perdono la vita sulle strade del mondo. Lo studio sostiene che una fiducia mal riposta rappresenti un ostacolo spesso sottovalutato al miglioramento della sicurezza stradale. Per questo, industria e decisori pubblici sono chiamati a colmare il divario, costruendo la fiducia del pubblico su evidenze, trasparenza e risultati misurabili.

“La ricerca mostra chiaramente che gli utenti della strada hanno molta più fiducia nella sicurezza dei propri spostamenti quotidiani rispetto agli esperti di mobilità. È un dato molto preoccupante,” ha dichiarato **Jean Todt, inviato speciale del Segretario generale delle Nazioni Unite per la sicurezza stradale**. “La fiducia è essenziale per la mobilità, ma l’eccesso di fiducia può indurre le persone ad assumere rischi inutili.”

Gli utenti si sentono più sicuri proprio dove le strade sono più pericolose

Il divario tra la fiducia degli utenti e quella degli esperti è più marcato in Brasile, Cina e India, dove il 94% degli utenti afferma di sentirsi sicuro – il dato più alto tra i mercati analizzati – a fronte di appena il 18% dei professionisti. Eppure, questi mercati registrano insieme un tasso medio di mortalità stradale pari a 16,2 decessi ogni 100.000 abitanti, circa il doppio della media dello studio.

“In Brasile, Cina e India, la fiducia del pubblico è cresciuta di pari passo con una modernizzazione rapida e visibile: nuove infrastrutture, veicoli più intelligenti, tecnologie più avanzate,” ha dichiarato **Pratima Singh, principal of policy and insights di Economist Enterprise e responsabile della ricerca**. “Ma la fiducia ha superato i risultati effettivi in termini di sicurezza. Quando le persone credono che i sistemi siano più sicuri di quanto non siano realmente, spesso non prestano l’attenzione necessaria per viaggiare in sicurezza su strada.”

La sicurezza non è percepita allo stesso modo da tutti

La fiducia nella sicurezza della mobilità non è distribuita in modo uniforme tra le diverse fasce della popolazione. Gli utenti a basso reddito hanno una probabilità quasi doppia, rispetto a quelli a reddito medio-alto, di dichiarare una fiducia bassa o incerta nella sicurezza dei propri spostamenti quotidiani. Dal punto di vista generazionale, i Millennial sono i più fiduciosi (il 94% dichiara un alto livello di fiducia), mentre Gen Z e Baby Boomer risultano i più scettici: rispettivamente il 12% e il 16% esprime una fiducia bassa o incerta rispetto alla sicurezza dei propri spostamenti quotidiani.

La nuova frontiera del rischio: l’interazione tra persone e sistemi

Con l’evoluzione tecnologica dei veicoli, il modo in cui le persone interagiscono con sistemi di mobilità sempre più automatizzati emerge come una delle principali preoccupazioni per la sicurezza. Oggi, solo il 3% dei professionisti dell’industria identifica i guasti meccanici come una delle principali cause di incidente.

Invece, il 30% indica l'uso improprio o la scarsa comprensione dei sistemi di assistenza alla guida come la principale causa dei problemi di sicurezza nella mobilità, mentre il 24% segnala le funzionalità che distraggono gli utenti dalla strada come il rischio più serio per la sicurezza. Gli stessi utenti indicano il proprio comportamento su strada come la maggiore fonte di preoccupazione.

Secondo i professionisti, anche il modo in cui vengono promosse le tecnologie di assistenza alla guida può contribuire al problema: il 65% ritiene che la pubblicità possa sovrastimare le capacità dei sistemi; il 62% afferma che lasci intendere che gli utenti debbano prestare meno attenzione; e il 60% ritiene che enfatizzi i benefici riducendo l'attenzione sui limiti.

Il pubblico chiede misure di sicurezza più incisive

Nonostante l'elevata fiducia, l'88% degli utenti sostiene misure più incisive per la sicurezza stradale – inclusi limiti di velocità più bassi e maggiori controlli – e dichiara che sarebbe disposto a pagare di più per sistemi di trasporto più sicuri. Allo stesso tempo, il 68% dei professionisti individua nello scarso coordinamento tra regolatori e industria il principale ostacolo al miglioramento della sicurezza.

“Colmare il divario di fiducia richiede un'azione collettiva da parte di tutto l'ecosistema della mobilità,” ha dichiarato **Matteo Tiraboschi, Presidente Esecutivo di Brembo**.

“L'industria deve continuare a innovare in modo responsabile, i decisori pubblici devono creare quadri regolatori efficaci e, insieme, devono aiutare le persone a comprendere sia le capacità sia i limiti delle nuove tecnologie.”

La fiducia nella sicurezza stradale si costruisce – e si incrina – in modo diverso da mercato a mercato

La fiducia è influenzata meno dalla tecnologia e più dalla cultura locale, dalle istituzioni e dai modelli di governance, rendendo essenziali risposte calibrate sui singoli contesti. Lo studio individua quattro diversi archetipi di fiducia, ciascuno dei quali richiede una risposta specifica:

- **Gli ottimisti (Brasile, Cina, India):** un divario di fiducia di 76 punti – 94% degli utenti, 18% dei professionisti – riflette un ottimismo che supera i risultati effettivi nei mercati dello studio con i tassi di mortalità più elevati.
- **I custodi (Corea del Sud, Giappone):** il divario più contenuto (84% contro 70%), fondato su istituzioni solide e risultati costanti. Ma è una fiducia fragile. Il rischio è la compiacenza: un lento peggioramento può passare inosservato fino a quando emerge in modo evidente.
- **I pragmatici (Francia, Germania, Italia):** i tassi di mortalità più bassi, ma un divario di 39 punti tra fiducia degli esperti e fiducia dei consumatori. Un'elevata fiducia del pubblico convive con uno scetticismo verso tecnologie percepite come opache o presentate in modo eccessivamente positivo.
- **I negozianti (Regno Unito, USA):** un'elevata fiducia degli utenti (92%) ancorata alle istituzioni. Il rischio: un fallimento regolatorio o poca trasparenza aziendale possono avere conseguenze particolarmente rilevanti.

“Oggi le persone non sono sicure sulla strada. Per affrontare questa pandemia silenziosa servono innovazione responsabile, regolamentazione efficace e investimenti seri. La fiducia sulla strada non dovrebbe essere data per scontata: va conquistata. La ricerca e il confronto sulla sicurezza stradale sono importanti, ma solo l'azione può salvare vite,” ha aggiunto **Jean Todt**.

Consulta la ricerca: <https://insights.economistenterprise.com/technology-innovation/safety-in-motion>

Safety in motion: Driving trust in modern mobility è un report di Economist Enterprise realizzato con il supporto di Brembo. Si basa su un'indagine proprietaria condotta ad aprile-maggio 2026 su 6.157 rispondenti in Brasile, Cina, Francia, Germania, India, Italia, Giappone, Corea del Sud, Regno Unito e Stati Uniti. Il campione comprendeva 5.135 membri del pubblico che si sposta abitualmente e 1.022 professionisti della mobilità attivi nei settori della produzione, della tecnologia, delle infrastrutture e delle politiche dei trasporti. I risultati sono integrati da una revisione strutturata della letteratura e dal contributo di un comitato consultivo di esperti.

Economist Enterprise

Economist Enterprise è la divisione di The Economist Group che fornisce servizi ad aziende, agenzie governative e istituzioni finanziarie. Il suo lavoro si fonda sui valori di indipendenza, integrità e progresso di The Economist Group. Economist Enterprise offre alle organizzazioni gli strumenti per prendere decisioni migliori, agire con fiducia e dimostrare leadership su scala globale. Per maggiori informazioni su Economist Enterprise: www.economistenterprise.com

Brembo

Brembo è un leader globale nell'innovazione per la mobilità e sviluppa soluzioni avanzate per veicoli e applicazioni racing. Guidata dal proprio purpose, "Shaping a Zero-Accident Future", Brembo unisce eccellenza industriale e innovazione digitale per rendere sicurezza, prestazioni e sostenibilità parte integrante dell'esperienza di guida. Attraverso i propri brand – AP Racing, ByBre, Brembo, J.Juan, Marchesini, Öhlins e SBS Friction – il Gruppo offre un ecosistema integrato di tecnologie, che comprende sistemi frenanti, ammortizzatori, frizioni e cerchi, oltre a soluzioni software abilitate dall'intelligenza artificiale. Da oltre 50 anni, il Gruppo Brembo è protagonista nel motorsport ai massimi livelli, fornendo team nei campionati più prestigiosi e contribuendo alla conquista di oltre 1.000 titoli. Fondata nel 1961 in Italia e con sede a Bergamo, Brembo è quotata alla Borsa di Milano dal 1995. Il Gruppo conta circa 16.000 persone in 18 Paesi, con 39 siti produttivi e commerciali, 10 centri di ricerca e sviluppo e 2 Brembo Inspiration Lab. Nel 2025, i ricavi hanno raggiunto i 3,7 miliardi di euro. www.brembogroup.com

Contatti

Economist Enterprise: media@economist.com

Brembo: Daniele.Zibetti@brembo.com

FAQ

Informazioni sulla ricerca

D: Chi ha condotto questa ricerca e come è stata finanziata?

Lo studio è stato condotto da Economist Enterprise, la divisione B2B di The Economist Group. È stato realizzato con il supporto di Brembo, azienda globale nelle tecnologie per la mobilità. Economist Enterprise ha mantenuto piena indipendenza editoriale nella definizione della ricerca, della metodologia e dei risultati.

D: Qual è la metodologia?

L'indagine proprietaria è stata condotta tra aprile e maggio 2026, coinvolgendo 6.157 rispondenti in dieci mercati. Il campione comprendeva 5.135 membri del pubblico che si sposta abitualmente e 1.022 professionisti del settore dei trasporti attivi nei comparti della produzione, della tecnologia, delle infrastrutture e delle politiche dei trasporti. I risultati quantitativi sono integrati da una revisione strutturata della letteratura e dal contributo di un comitato consultivo di esperti.

D: Perché sono stati scelti questi dieci mercati?

Insieme, i dieci mercati rappresentano circa il 75% della produzione mondiale di veicoli, ma sono stati scelti non solo per la loro dimensione, bensì anche per la loro diversità. Coprono l'intero spettro dei mercati della mobilità, con modelli di governance differenti: sistemi fortemente dipendenti dall'auto privata, come gli Stati Uniti; mercati europei integrati con il trasporto pubblico, come Francia, Germania, Italia e Regno Unito; contesti di megalopoli ad altissima densità, come Cina e India; e mercati della mobilità con traiettorie di sviluppo diverse, come Brasile, Giappone e Corea del Sud. Presentano inoltre differenze significative in termini di risultati di sicurezza stradale, maturità regolatoria e livelli di fiducia del pubblico, rendendo il confronto tra mercati realmente istruttivo e non solo esemplificativo.

D: Come definisce lo studio i "professionisti dei trasporti/dell'industria"?

L'indagine ha coinvolto 1.022 professionisti dell'industria con ruoli diretti nel settore della mobilità, attivi nei comparti della produzione di veicoli, della tecnologia, delle infrastrutture e delle politiche dei trasporti. Tra i rispondenti figurano ingegneri, decisori pubblici e operatori, produttori, aziende tecnologiche, operatori di ride-hailing ed enti pubblici.

D: Come definisce lo studio la "sicurezza della mobilità"?

La sicurezza della mobilità si riferisce ai sistemi, alle tecnologie e alle regole che determinano quanto le persone siano sicure quando si spostano attraverso le diverse modalità di trasporto su strada: dai veicoli privati e dai sistemi di assistenza alla guida/automazione fino al trasporto pubblico, alle moto, alle e-bike e ai servizi di ride-hailing. Questa definizione riflette il modo in cui utenti e professionisti dell'industria sperimentano la sicurezza della mobilità ogni giorno, anziché riferirsi a una singola tipologia di veicolo.

Il divario di fiducia

D: Che cos'è il "divario di fiducia"?

Il divario di fiducia è la differenza tra la quota di utenti della strada che dichiarano un "alto livello di fiducia" nei propri spostamenti quotidiani e la quota di professionisti dei trasporti — coloro che progettano, realizzano e gestiscono i sistemi di mobilità — che esprimono la stessa percezione. Nei dieci mercati analizzati, il 90% degli utenti dichiara di

sentirsi sicuro negli spostamenti quotidiani; solo il 45% dei professionisti dei trasporti è d'accordo. Il divario è più ampio nei mercati con i peggiori risultati in termini di sicurezza stradale.

D: Perché il divario di fiducia è importante? Non è positivo che le persone si sentano sicure?

La ricerca sostiene che l'eccesso di fiducia può rappresentare di per sé un rischio per la sicurezza. Quando le persone credono che i sistemi stradali siano più sicuri di quanto non siano realmente, sono più propense ad assumere rischi inutili, ad affidarsi a sistemi che richiedono invece attenzione costante e a chiedere con minore insistenza miglioramenti. Ciò riduce anche la pressione politica e commerciale ad alzare continuamente gli standard di sicurezza.

D: Perché il divario è più ampio in Brasile, Cina e India?

In questi mercati, una modernizzazione rapida — nuove infrastrutture, veicoli più intelligenti, tecnologie avanzate — ha generato progressi visibili che gli utenti percepiscono come prova di una maggiore sicurezza. Ma la fiducia ha superato i risultati effettivi. Nel loro insieme, questi tre mercati registrano un tasso medio di mortalità stradale pari a 16,2 decessi ogni 100.000 abitanti, circa il doppio della media dello studio, mentre il 94% degli utenti dichiara di sentirsi sicuro — il valore più alto tra i dieci mercati analizzati.

Risultati principali

D: Cosa dice la ricerca sulle tecnologie di assistenza alla guida?

I professionisti dell'industria sono sempre più preoccupati per il modo in cui i sistemi automatizzati e di assistenza alla guida vengono utilizzati e compresi. Solo il 3% identifica i guasti meccanici come la principale causa dei problemi di sicurezza nella mobilità oggi. Al contrario, il 30% cita l'uso improprio o la scarsa comprensione dei sistemi di assistenza alla guida, mentre il 24% indica le funzionalità a bordo veicolo che distraggono gli utenti dalla strada. La maggioranza dei professionisti ritiene inoltre che la pubblicità attuale sovrastimi le capacità dei sistemi (65%), lasci intendere che gli utenti debbano prestare meno attenzione (62%) ed enfatizzi i benefici minimizzando i limiti (60%).

D: Il pubblico vuole maggiori interventi per la sicurezza stradale?

Sì. Nonostante l'elevata fiducia complessiva, l'88% degli utenti della strada afferma di sostenere misure di sicurezza più incisive — inclusi limiti di velocità più bassi e un utilizzo più ampio degli autovelox — e sarebbe disposto a pagare di più per trasporti più sicuri. Questo suggerisce l'esistenza di una reale domanda di intervento da parte del pubblico, su cui decisori pubblici e industria non hanno ancora pienamente agito.

D: Qual è il principale ostacolo al miglioramento della sicurezza stradale secondo i professionisti?

Il 68% dei professionisti dei trasporti indica nella scarsa collaborazione tra regolatori e industria la principale criticità dell'attuale sistema di governance, evidenziando un problema strutturale dell'ecosistema più che una mancanza di tecnologia o di volontà da parte del pubblico.

D: Quali sono i quattro archetipi della fiducia e che cosa significano per il futuro di una mobilità sicura e scalabile?

La ricerca identifica quattro diversi archetipi di fiducia, definiti dal rapporto tra fiducia del pubblico, valutazione degli esperti e risultati in termini di sicurezza stradale. Sono strumenti di analisi, non classifiche: ciascuno descrive un diverso punto di partenza per costruire sistemi più sicuri e richiede una risposta diversa.

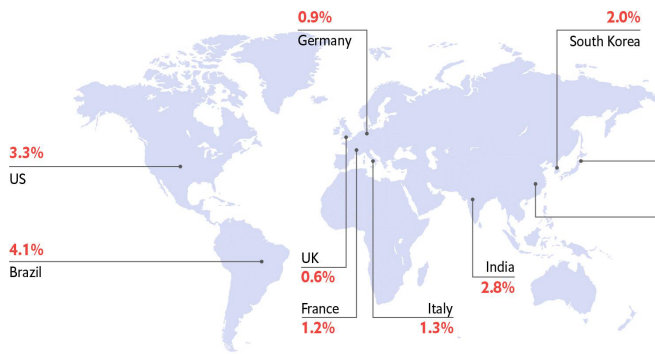
- **Gli ottimisti (Brasile, Cina, India)** rappresentano la sfida più urgente. La fiducia del pubblico è la più alta dello studio (94%), ma lo è anche il tasso di mortalità: in media 16,2 decessi ogni 100.000 abitanti, circa il doppio della media dello studio. Quando la fiducia supera in modo così marcato i risultati effettivi, riduce la domanda di miglioramento e la pressione su industria e decisori pubblici affinché agiscano. Le nuove tecnologie rischiano di essere adottate con entusiasmo, ma senza le tutele regolatorie o la comprensione pubblica necessarie per una diffusione sicura su larga scala.
- **I custodi (Giappone, Corea del Sud)** presentano il divario di fiducia più ridotto dello studio (84% degli utenti, 70% dei professionisti), frutto di istituzioni solide, validazione indipendente e risultati costanti. È l'ambiente più favorevole a un'introduzione attenta e basata sull'evidenza dei sistemi di mobilità avanzata. Il rischio è la compiacenza: la fiducia nelle istituzioni è fragile e un deterioramento graduale delle performance può passare inosservato finché non si manifesta in modo evidente.
- **I pragmatici (Francia, Germania, Italia)** registrano i tassi di mortalità più bassi dello studio, eppure permane un divario di 39 punti tra la fiducia dell'industria e quella dei consumatori. Gli utenti non sono disinteressati: sono scettici, soprattutto verso tecnologie percepite come opache o i cui benefici sembrano presentati in modo eccessivo. L'adozione di nuovi sistemi di mobilità dipenderà dalla trasparenza e dalla dimostrazione concreta delle prestazioni, non dalle affermazioni di marketing.
- **I negozianti (Regno Unito, Stati Uniti)** mostrano un'elevata fiducia del pubblico (92%), ancorata alla fiducia nelle istituzioni più che all'esperienza diretta delle performance del sistema. Questo rende relativamente semplice l'adozione di nuove tecnologie, ma significa anche che un singolo fallimento regolatorio di alto profilo o un passo falso aziendale può indebolire rapidamente le fondamenta della fiducia. In questi mercati, la variabile più importante è la credibilità della governance.

Gli archetipi sono importanti perché non esiste un percorso universale per costruire e mantenere la fiducia nella sicurezza della mobilità. Una strategia di implementazione efficace in Giappone potrebbe rivelarsi controproducente in Brasile; un approccio di comunicazione adatto alla Germania potrebbe essere irrilevante in India. Decisori pubblici e industria devono comprendere l'ambiente di fiducia in cui si muovono prima di decidere come intervenire.

Infografiche

Figure 1. Crashes carry a cost

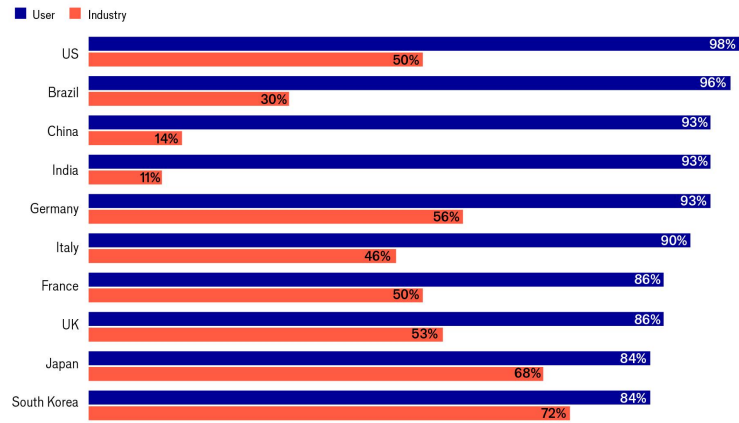
Economic impact of road traffic fatalities and serious injuries (road crash cost to GDP, % GDP equivalent)



Source: Global Road Safety Facility (GRSF) Road Crash Cost Analysis Tool (2024)

Figure 2. The trust gap

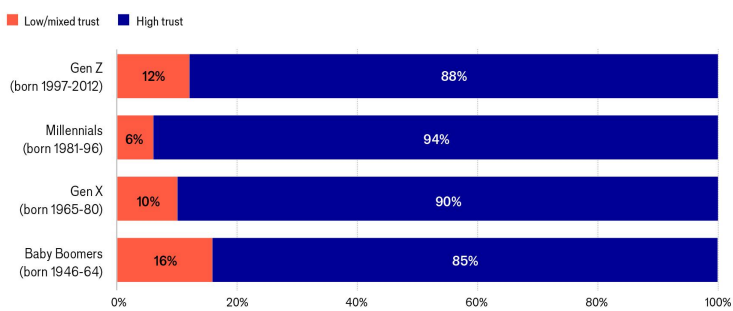
Percentage of respondents who respond "Quite a lot - I generally feel safe" or "Completely - I feel fully safe and reassured" to survey question "In your day-to-day transport, how much do you trust that mobility systems keep you safe?"



Source: Economist Enterprise Driving trust in mobility safety user and industry professional surveys (2026)

Figure 3. Generational mistrust

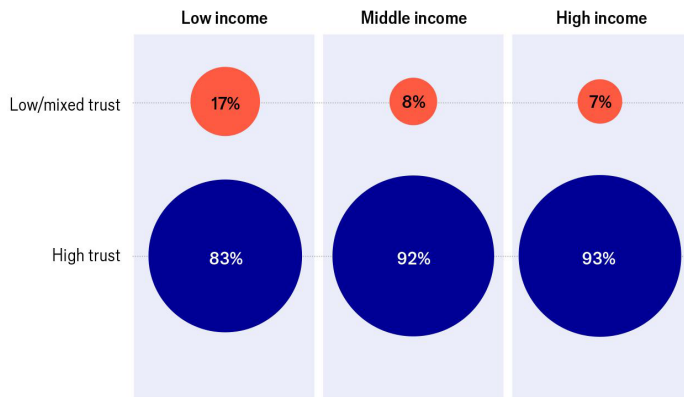
Users' responses to survey question "In your day-to-day transport, how much do you trust that mobility systems keep you safe?" (by age group)



Source: Economist Enterprise Driving trust in mobility safety user survey (2026)

Figure 4. The income divide

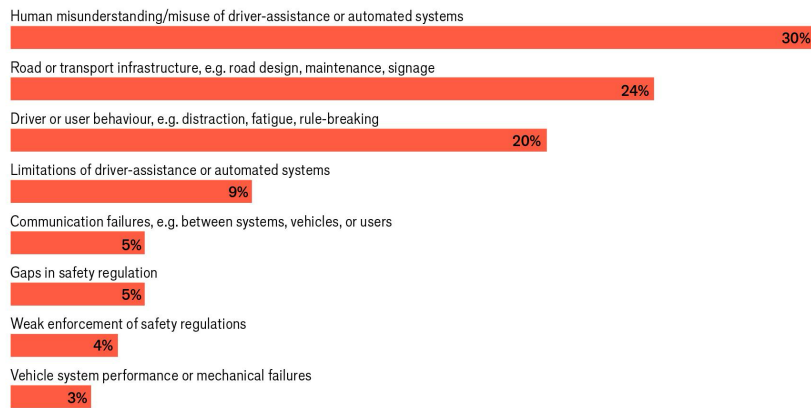
Users' responses to survey question "In your day-to-day transport, how much do you trust that mobility systems keep you safe?" (by income level)



Source: Economist Enterprise *Driving trust in mobility safety* user survey (2026)

Figure 5. Misunderstanding the machine

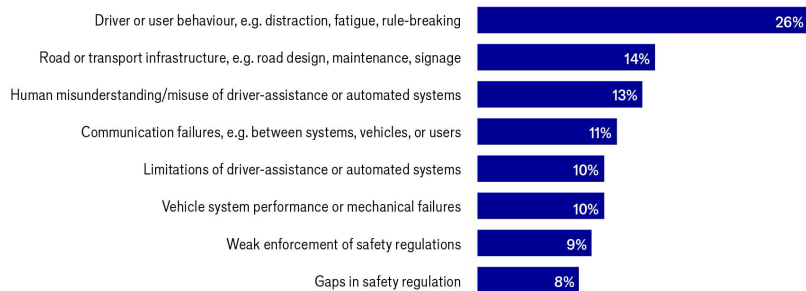
Industry professionals' responses to survey question "Which of the following is most responsible for mobility safety issues?"



Source: Economist Enterprise *Driving trust in mobility safety* industry professional survey (2026)

Figure 6. Behaviour tops concerns

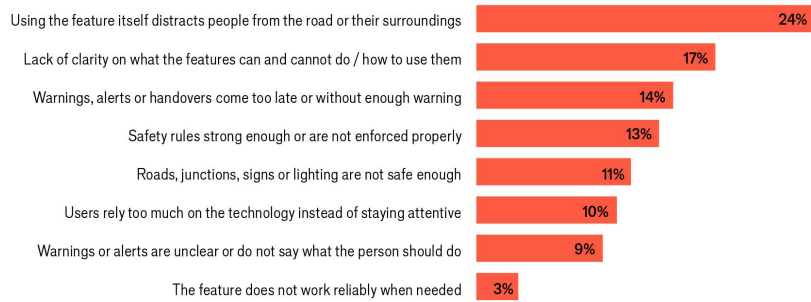
Users' responses to survey question "Which of the following is most responsible for mobility safety issues?"



Source: Economist Enterprise *Driving trust in mobility safety* user survey (2026)

Figure 7. When the feature becomes the distraction

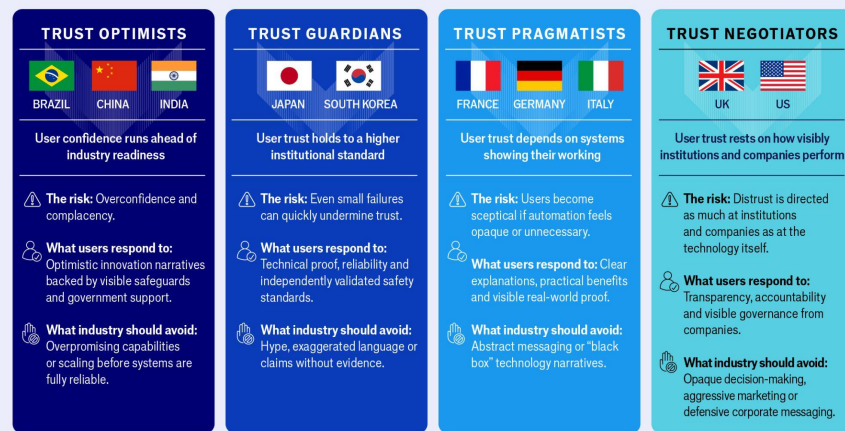
Industry professionals' responses to survey question "Which of the following do you believe is the most serious safety risk with how users interact with vehicles, services or mobility systems in your line of work?"



Source: Economist Enterprise *Driving trust in mobility safety* industry professional survey (2026)

Figure 14. One size does not fit all

Four archetypes of how trust in mobility safety can be built



FINE