



Elevato potenziale futuro, grandi dubbi

Dubbi su sicurezza e infrastrutture come difficoltà importanti

Team addetto al progetto

Lukas Golder: co-direttore

Martina Mousson: responsabile del progetto

Katrin Wattenhofer: collaboratrice scientifica

Daniel Bohn: collaboratore progettuale

Berna, 08.11.2019

Pubblicazione: in accordo con il TCS

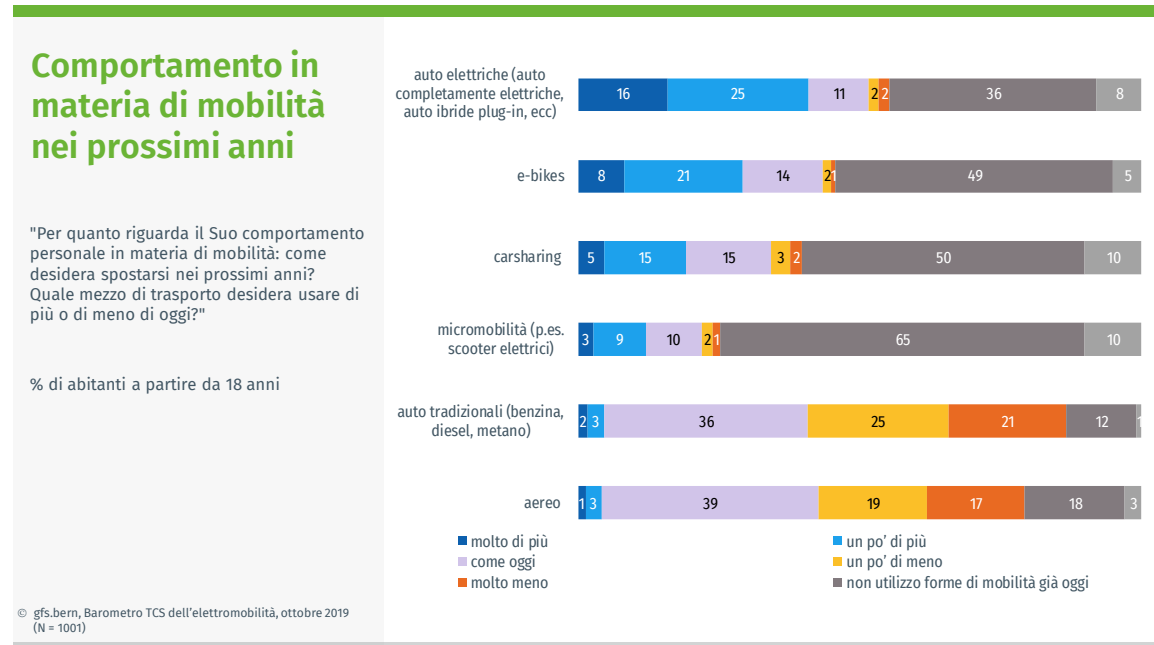
Indice

1	COMPORAMENTO ATTUALE E FUTURO IN MATERIA DI MOBILITÀ.....	4
1.1	Profilo sociodemografico potenziale di base e di sviluppo.....	6
2	GRADO D'INFORMAZIONE E SERVIZI	9
3	FATTORI TRAINANTI DELL'E-MOBILITÀ.....	12
4	OSTACOLI DELL'ELETTROMOBILITÀ.....	14
5	PAURE E SPERANZE	17
6	SINTESI.....	19
7	APPENDICE	21
7.1	Base dei dati.....	21
7.2	Operazionalizzazione gruppi potenziali	21
7.3	Descrizione di processi analitici multivariati	22
7.4	Team gfs.bern.....	23

1 Comportamento attuale e futuro in materia di mobilità

In quanto al suo comportamento in materia di mobilità, la popolazione svizzera è molto divisa. Interrogata su quali forme di mobilità intende utilizzare prevalentemente nei prossimi anni, indica più frequentemente le auto elettriche. Desidera invece usare con minor frequenza automobili tradizionali, a benzina o diesel oppure aerei.

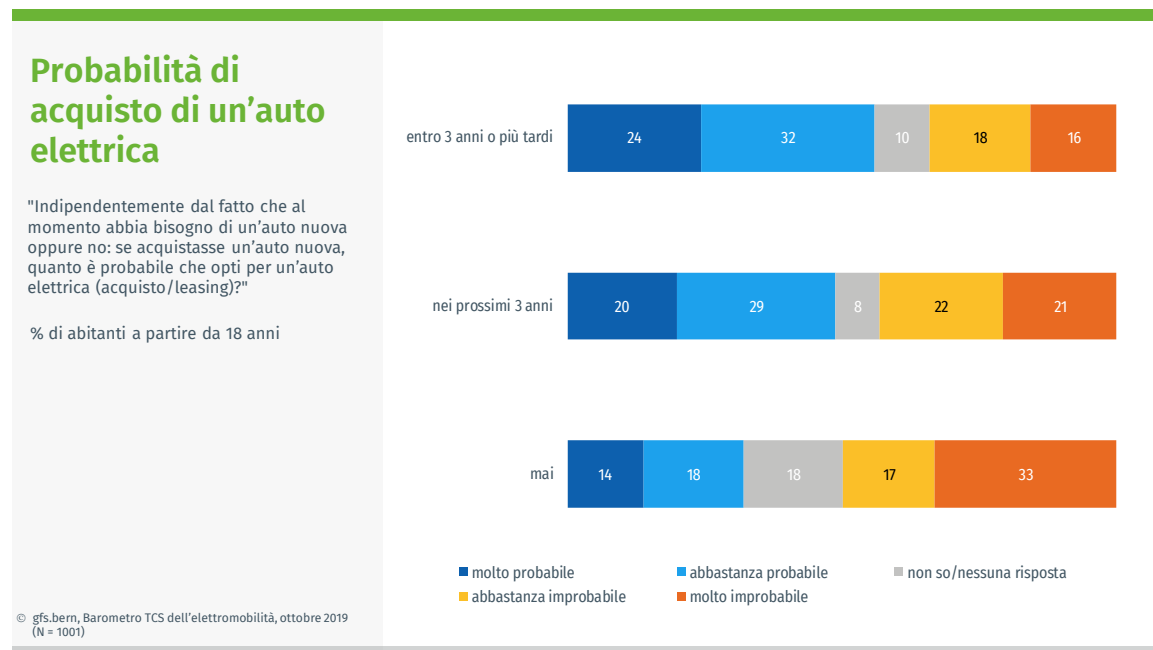
Grafica 1



Ma i dati di utilizzo reali o un'occhiata sulle strade o aeroporti della Svizzera mostrano tuttavia chiaramente che i desideri non corrispondono assolutamente alla realtà. L'auto ha una grande importanza, perché l'81 per cento delle economie domestiche interrogate né possiede almeno una. Il 91 per cento è altresì in possesso di una patente di guida e il mezzo di locomozione più utilizzato nella vita quotidiana è l'auto tradizionale (41%), seguita dai mezzi pubblici (32%). Solo per il 3 per cento della popolazione svizzera, l'auto elettrica è il mezzo di trasporto primario. Il 5 per cento asserisce di possedere attualmente un'auto elettrica, il 2 per cento dispone di un plug-in-hybrid con collegamento a una presa.

In futuro questo dovrebbe tuttavia cambiare, perché circa la metà della popolazione svizzera considera l'acquisto di un'auto elettrica nei prossimi tre anni o più tardi come (piuttosto) probabile. Solo per meno di un terzo circa si può presumere che questo non avverrà mai.

Grafica 2

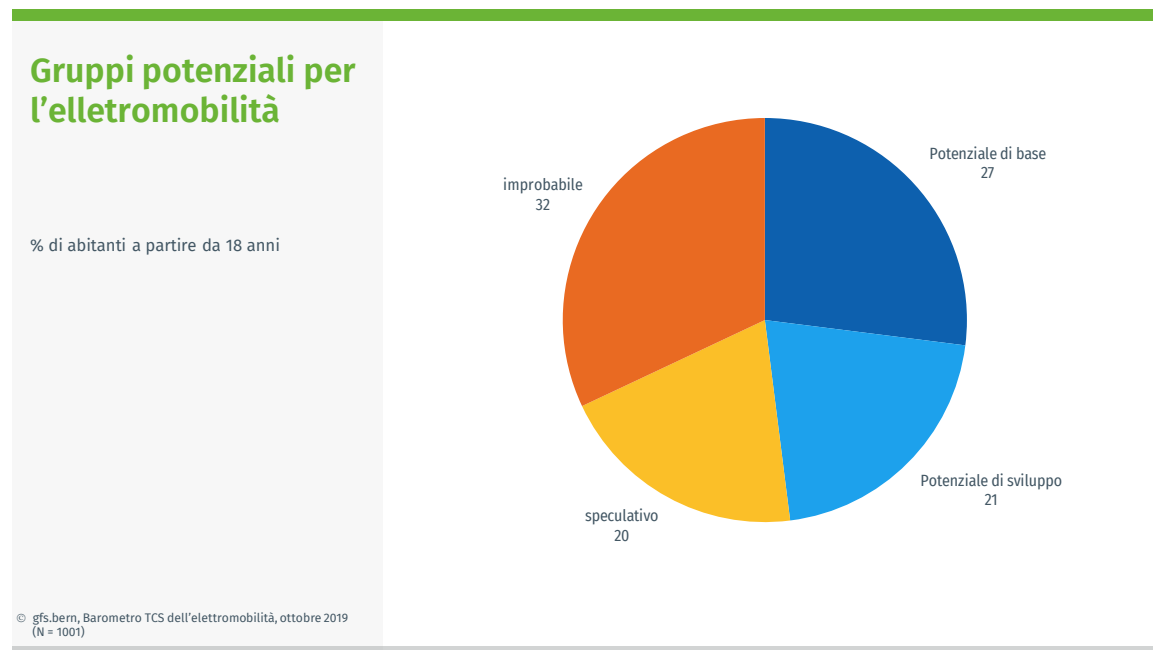


Si può dunque ipotizzare che il potenziale futuro per la mobilità elettrica sia maggiore, come rivela anche l'analisi concentrata riguardante la probabilità d'acquisto e il possesso di un'auto e di una patente di guida. Basandosi su quanto detto, il 27 percento della popolazione svizzera può essere definito come **POTENZIALE DI BASE** per la mobilità elettrica. Può immaginarsi di acquistare un'auto elettrica e dispone anche dei mezzi adeguati in merito (dettagli sull'operalizzazione in appendice).

Consideriamo un altro 21 percento come **POTENZIALE DI SVILUPPO**, cosicché per complessivamente il 48 percento si può presumere che un'auto elettrica possa rappresentare un reale potenziale futuro.

Per appena un terzo della popolazione svizzera si può pensare che la e-mobilità non lo riguardi e per un ulteriore 20 percento le stime sono troppo incerte per poter essere associate inequivocabilmente.

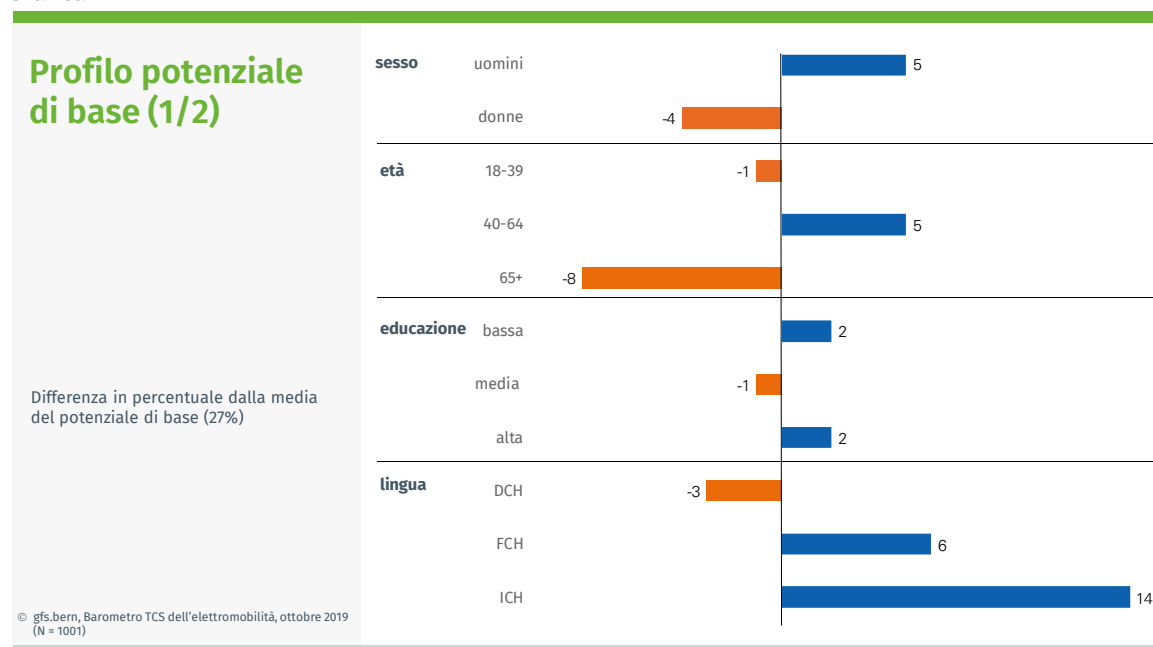
Grafica 3



1.1 Profilo sociodemografico potenziale di base e di sviluppo

Dal punto di vista sociodemografico, nel potenziale di base ci sono chiaramente più uomini che donne, più persone di 40-65 anni e meno abitanti con un livello culturale medio. Nel potenziale di base c'è un numero chiaramente maggiore di abitanti di lingua italiana e francese.

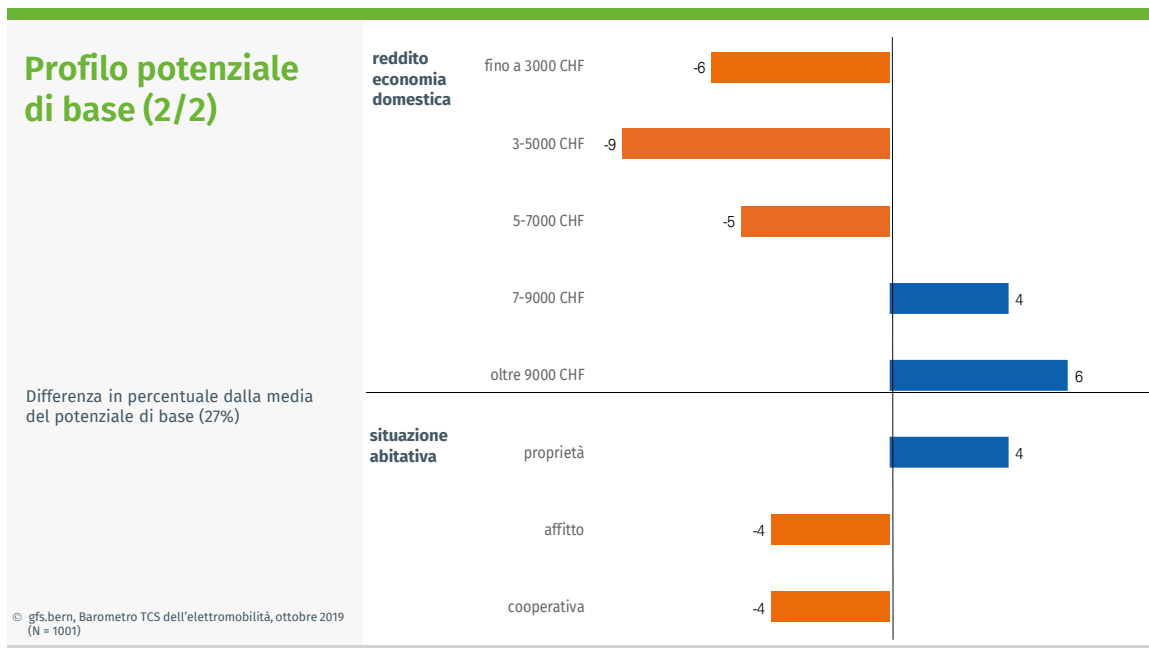
Grafica 4



Persone provenienti da nuclei familiari con un reddito da basso a medio, nel potenziale di base sono sottorappresentate, quelle facenti parte di economie domestiche benestanti

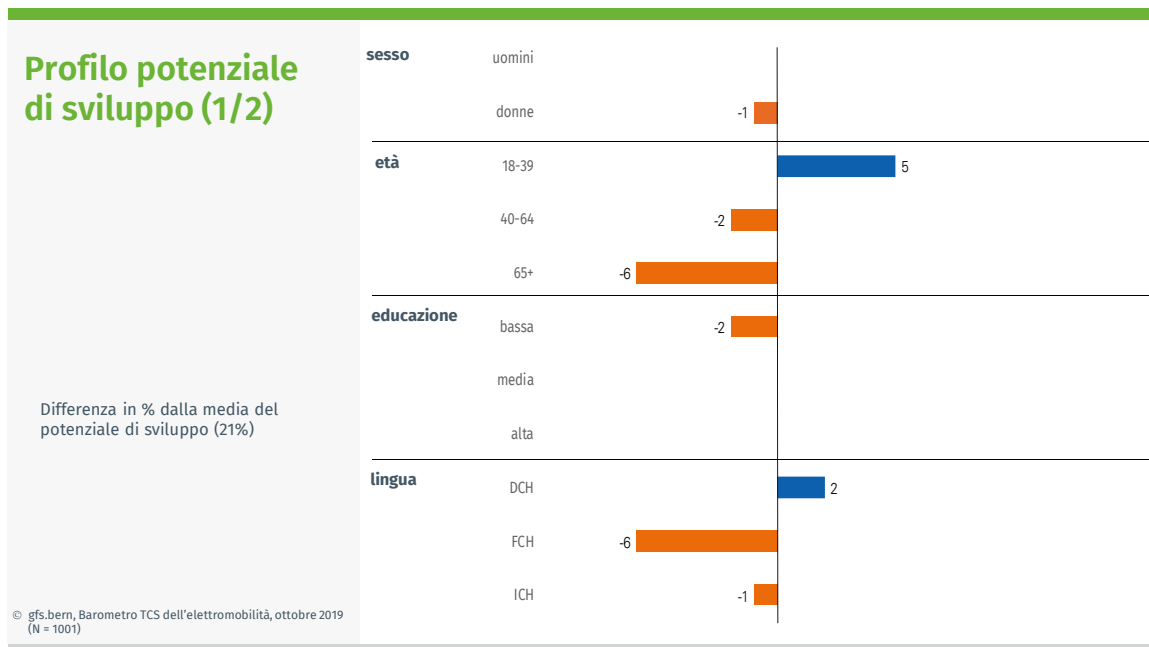
sono invece sovrarappresentate. Proprietari/e di abitazioni, in questo gruppo sono inoltre rappresentati/e maggiormente rispetto alle persone che vivono in affitto o in cooperative.

Grafica 5



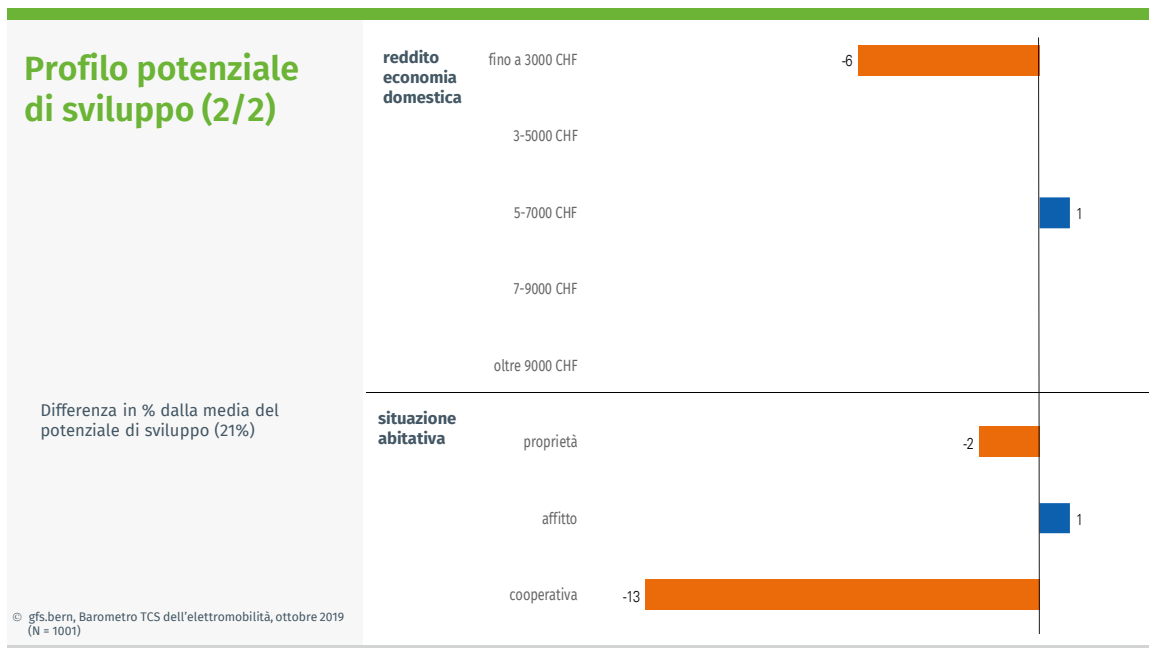
Nel potenziale di sviluppo, le persone di 18-39 anni sono rappresentate chiaramente più spesso, lo stesso dicasi per le svizzere tedesche e gli svizzeri tedeschi.

Grafica 6



Nel potenziale di sviluppo tendenzialmente sono anche sottorappresentati gli abitanti provenienti da economie domestiche con un reddito più basso. E chi vive in una cooperativa non rientra nel potenziale di sviluppo.

Grafica 7



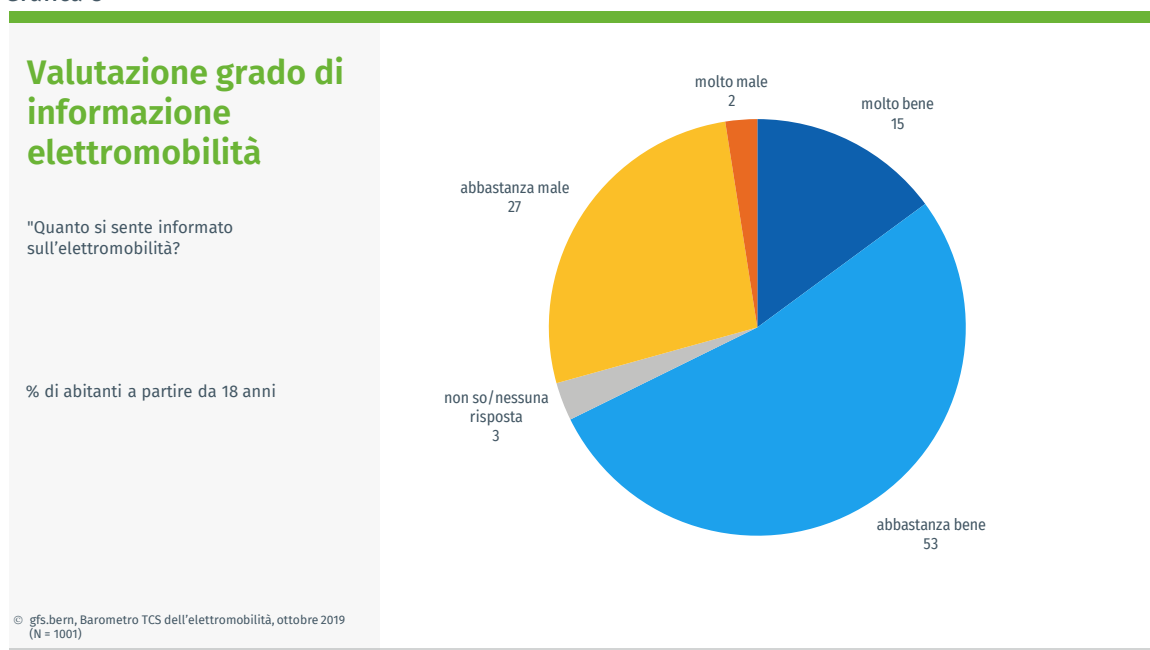
Nel gruppo che viene definito come potenziale improbabile, statisticamente rilevante, ci sono più pensionati e intervistati con un livello culturale medio.

2 Grado d'informazione e servizi

In linea di massima, la popolazione svizzera si ritiene ben informata sul tema elettromobilità. Una percentuale importante è tuttavia solo piuttosto ben informata e proprio in questo gruppo potrebbero esistere alcune lacune nelle conoscenze.

Proprio nel potenziale di base significativamente meno persone si giudicano “molto ben informate” rispetto agli altri gruppi. Questo è tipico per la diffusione di innovazioni¹, quando la cerchia di utenti si estende dagli "Early Adopters" alla "Early Majority". Poiché nel potenziale di base non ci sono solo possessori di auto elettriche (Early Adopters), ma soprattutto persone che molto probabilmente in un prossimo futuro acquisteranno un'auto elettrica e quindi appartengono alla "Early Majority", questo livello di conoscenza è plausibile. La "Early Majority" si distingue infatti per una scarsa disponibilità al rischio e un basso livello di conoscenza rispetto agli innovatori o utilizzatori precoci.

Grafica 8



¹Teoria della diffusione secondo Rogers: https://en.wikipedia.org/wiki/Diffusion_of_innovations#Characteristics_of_individual_adopters

Come fonti di informazione primarie vengono consultati i media (online, print, TV). Viene tuttavia chiaramente apprezzato anche lo scambio interpersonale, come risulta dal secondo posto assegnato agli amici e conoscenti e al terzo posto attribuito ai garagisti. Le fonti di informazione proposte, tendenzialmente tengono meno in considerazione il potenziale di base degli altri gruppi.

Grafica 9



Anche il giudizio dei diversi servizi relativi all'elettromobilità dimostra che esistono sì esigenze di informazioni (Infocenter), ma che altri servizi vengono giudicati di gran lunga più utili.

Particolarmente preziosi vengono considerati i servizi inerenti le stazioni di ricarica: il 60 per cento al minimo degli intervistati troverebbero *molto* utile una fitta rete di stazioni di ricarica per veicoli elettrici, App di localizzazione per le stazioni di ricarica, stazioni di ricarica veloce oppure stazioni di ricarica al proprio domicilio o sul luogo di lavoro.

Anche un'assistenza 24h per auto elettriche o un soccorso stradale specializzato vengono considerati utili da percentuali rilevanti.

Corsi di guida o manifestazioni informative specifici vengono invece giudicati utili solo da maggioranze relative. Ma su questi due punti le opinioni divergono. Così, per esempio la maggioranza delle donne e degli intervistati ultrasessantacinquenni, troverebbero i corsi di guida assolutamente utili, ma non così gli altri gruppi.

Grafica 10

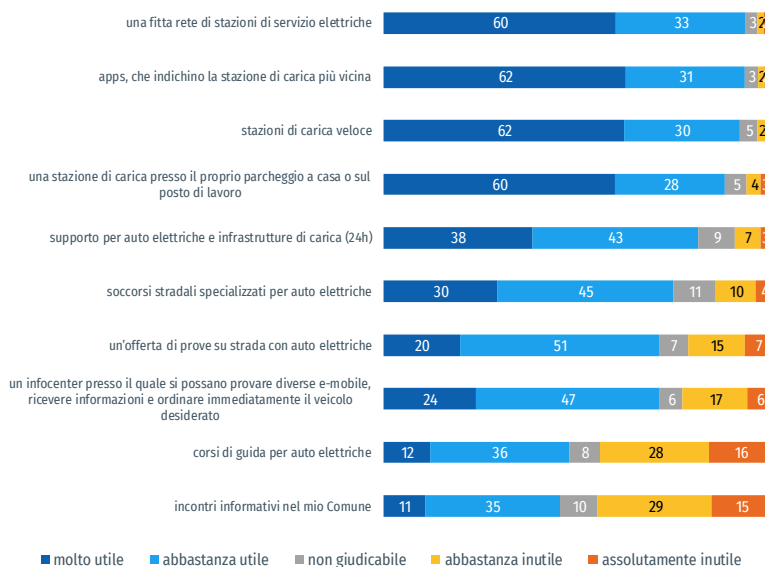
Utilità dei servizi relativi all'elettromobilità

"Qui di seguito parliamo dei servizi relativi all'elettromobilità.

Indichi per favore se trova questo servizio molto utile, abbastanza utile, abbastanza inutile o assolutamente inutile, se fosse nelle Sue vicinanze."

% di abitanti a partire da 18 anni

© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, ottobre 2019 (N = 1001)



Prove su strada con auto elettriche finora sono state effettuate solo da pochi intervistati. L'interesse al riguardo potenzialmente esiste, ma non è così spiccato. Gli abitanti della Svizzera si interessano piuttosto a una prova su strada presso i loro garagisti oppure a casa loro.

Prove su strada in un centro di addestramento alla guida o in occasione di un evento, vengono classificate come (piuttosto) non interessanti da una maggioranza.

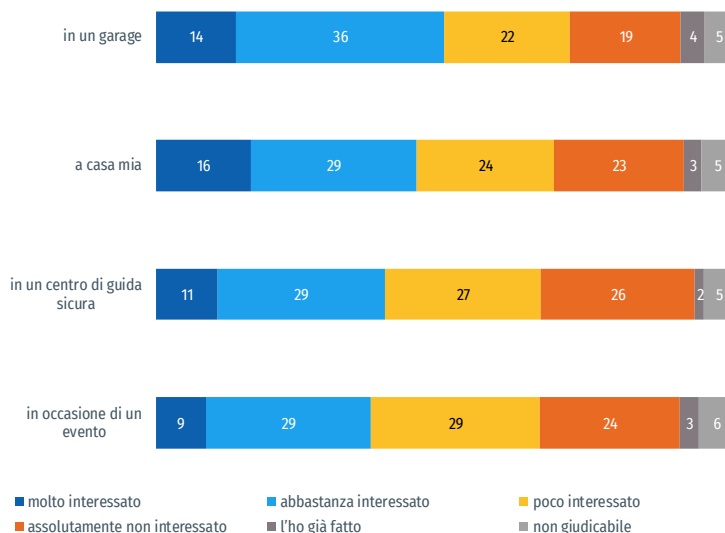
Grafica 11

Interesse prova su strada

"Quanto sarebbe interessato a provare un'auto elettrica nei seguenti luoghi?"

% di abitanti a partire da 18 anni

© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, ottobre 2019 (N = 1001)



Il potenziale di base per l'elettromobilità non è molto attirato né da eventi, né da prove su strada, manifestazioni o App informative. Al riguardo si dimostra meno interessato degli altri intervistati. Ma non appena si tratta di richieste infrastrutturali come una fitta

rete di stazioni di rifornimento per veicoli elettrici oppure di stazioni di ricarica al proprio domicilio o sul luogo di lavoro, si dimostrano molto aperti in merito.

3 Fattori trainanti dell'e-mobilità

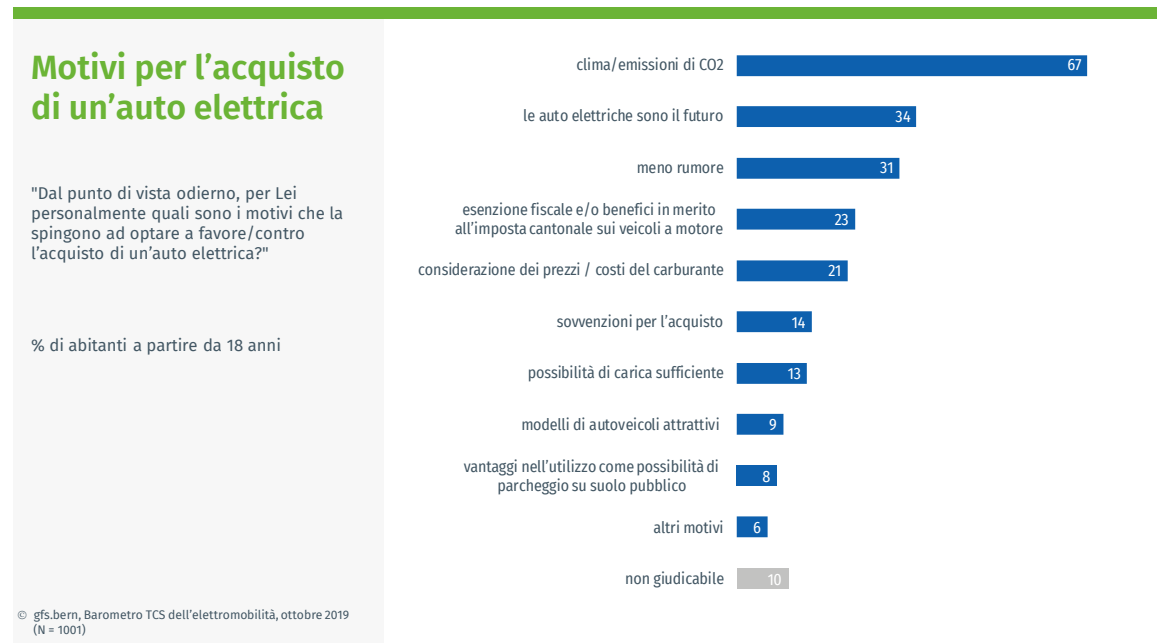
Nel sondaggio viene chiaramente espressa la speranza di poter tutelare l'ambiente grazie alle auto elettriche. Che questo desiderio rifletta lo spirito dei tempi è diventato palese non da ultimo in occasione delle elezioni federali del 2019.

Il motivo di gran lunga indicato più frequentemente per l'acquisto di un'auto elettrica è il clima oppure la riduzione delle emissioni di CO₂.

La fiducia nella sostenibilità delle auto elettriche è intatta e la riduzione dei rumori è il terzo motivo fondamentale a favore dell'acquisto di un'auto elettrica.

Sono poi le considerazioni finanziarie a determinare la parte centrale degli argomenti a favore delle auto elettriche.

Grafica 12

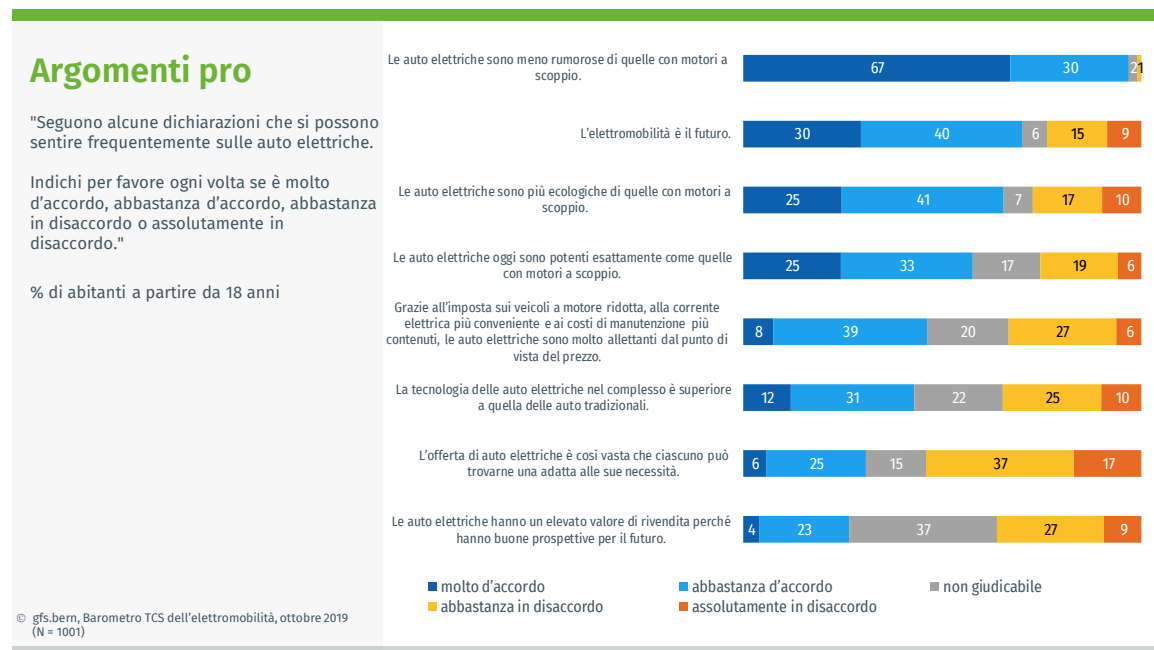


C'è analogia anche per quanto riguarda le dichiarazioni. È degno di nota che una maggioranza classifichi le auto elettriche potenti come quelle con motore a scoppio. L'immagine dell'auto "debole" sembra ampiamente superata.

Un margine di miglioramento esiste nelle varianti dei modelli delle auto elettriche: il 54 per cento degli intervistati è (abbastanza) in disaccordo sul fatto che l'offerta di diversi modelli sia sufficientemente vasta. C'è un deficit di informazione riguardo al valore di rivendita delle auto elettriche. Molti degli intervistati non sono in grado di fornire un giudizio in merito.

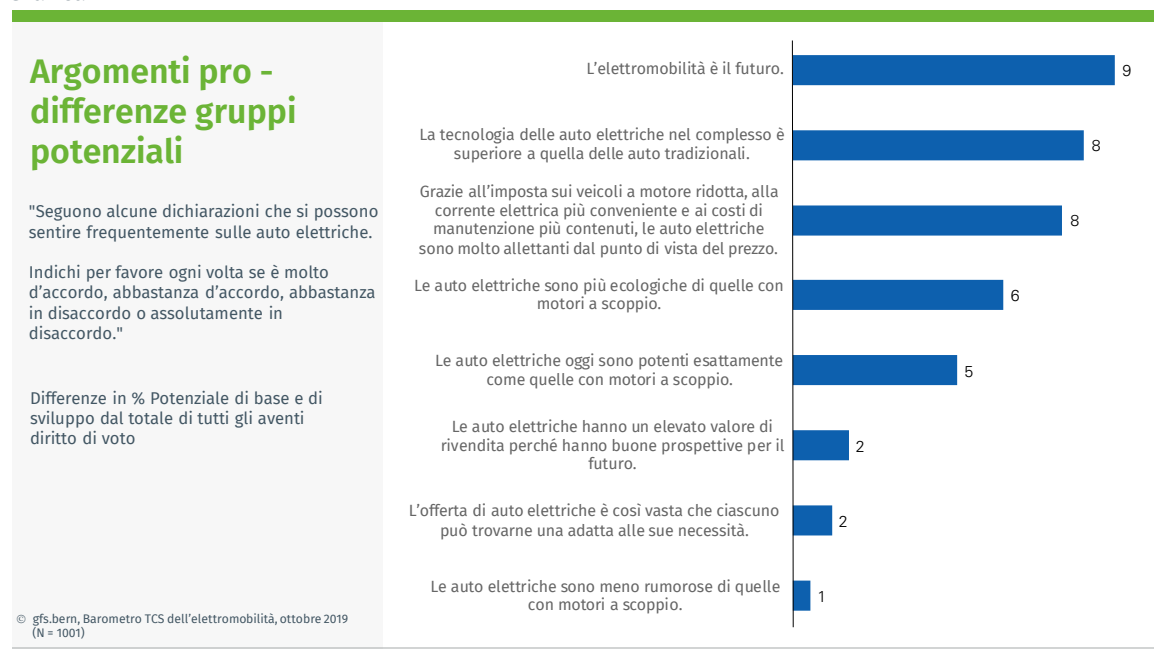
I fattori trainanti dell'elettromobilità sono quindi, oltre alla riduzione delle emissioni e alla fiducia nel potenziale futuro delle auto elettriche, in primo luogo considerazioni fiscali e di budget.

Grafica 13



Per quanto riguarda il potenziale di base e quello di sviluppo, è possibile constatare che la loro fiducia nel potenziale futuro e nella tecnologia delle auto elettriche è chiaramente più forte di quella della media. In generale condividono maggiormente tutte le dichiarazioni positive rispetto alla media degli intervistati e dunque affrontano il tema elettromobilità con più entusiasmo.

Grafica 14



4 Ostacoli dell'elettromobilità

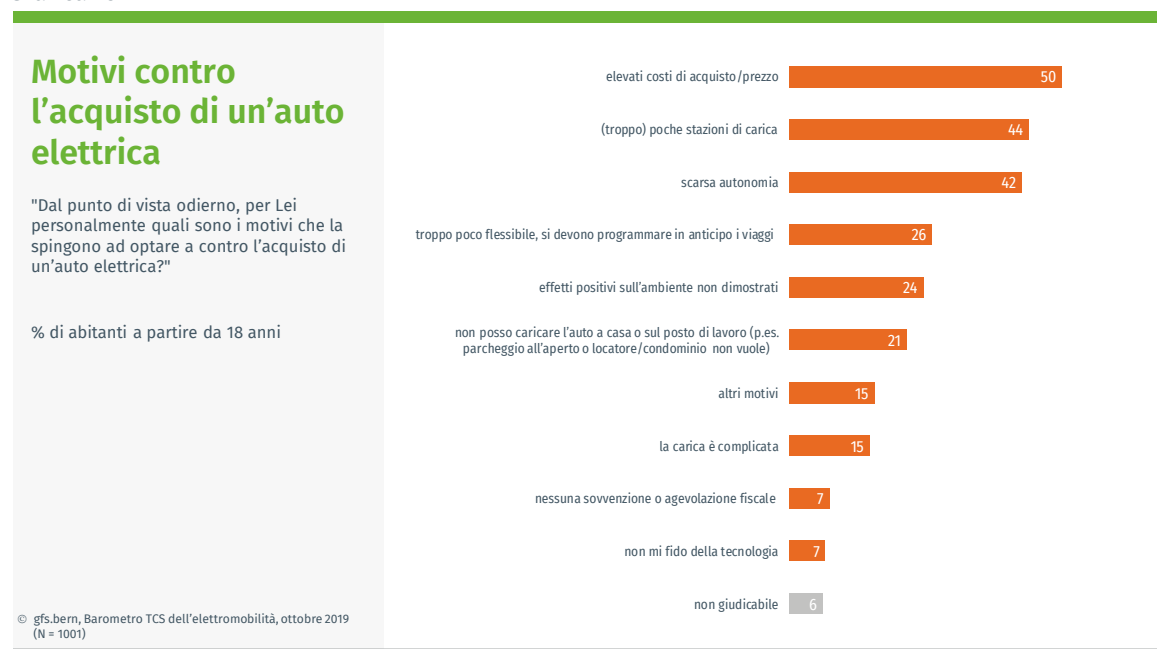
Il campo dei motivi che contrastano l'acquisto di un'auto elettrica è più vasto di quello dei motivi a favore.

Il motivo indicato con maggior frequenza sono gli elevati costi d'acquisto. Al secondo posto segue il basso numero di stazioni di ricarica e il terzo posto è occupato dalla scarsa autonomia dei veicoli.

Viene inoltre lamentata la mancanza di flessibilità e il fatto che gli effetti positivi sull'ambiente non siano dimostrati.

E nelle ultime posizioni si ripresenta la problematica della ricarica; da un lato dal fatto che non si possa ricaricare l'auto a casa propria o sul luogo di lavoro e dall'altro, che di principio la ricarica sia troppo complicata.

Grafica 15



Il 44 percento degli intervistati che indica la mancanza di stazioni di ricarica, lamenta questa assenza in primo luogo sulle strade pubbliche e nel luogo di residenza.

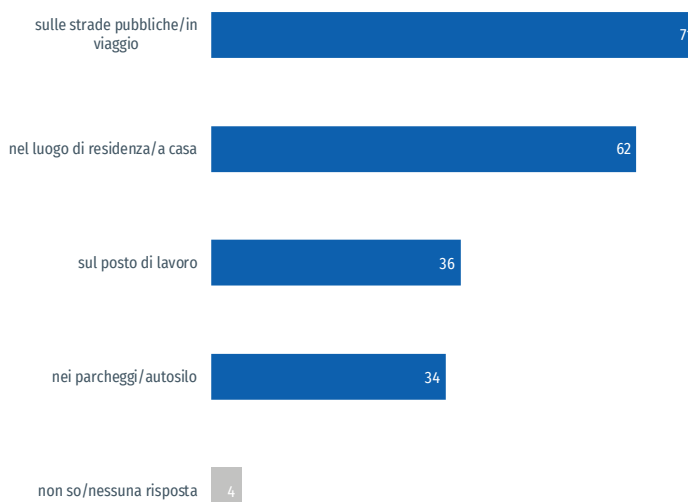
Grafica 16

Dove mancano le stazioni di ricarica

"Nei motivi che parlano piuttosto a sfavore dell'acquisto di un'auto elettrica ha indicato che mancherebbero le stazioni di ricarica. Secondo Lei dove mancano concretamente le stazioni di ricarica?"

% di abitanti a partire da 18 anni che indicano "troppo poche stazioni di ricarica" come motivo a sfavore dell'acquisto di un'auto elettrica

© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, ottobre 2019 (n = 437)



Con l'85 per cento, le dichiarazioni concordano con il fatto che la produzione delle batterie per auto elettriche sarebbe dannosa per l'ambiente. A questo punto viene anche menzionata con particolare insistenza la scarsa densità della rete delle stazioni di ricarica. Un ostacolo per l'acquisto di un'auto elettrica è inoltre rappresentata dai costi elevati. Questo riguarda sia le spese d'acquisto che quelle di manutenzione, sia i costi consequenziali a causa della scarsa durata in servizio degli accumulatori. La sicurezza delle auto elettriche rispetto a quelle tradizionali è invece un tema di scarsa importanza. C'è tuttavia una grande incertezza sul rischio che le auto elettriche possano essere hackerate e sul pericolo di esplosione degli accumulatori.

Grafica 17

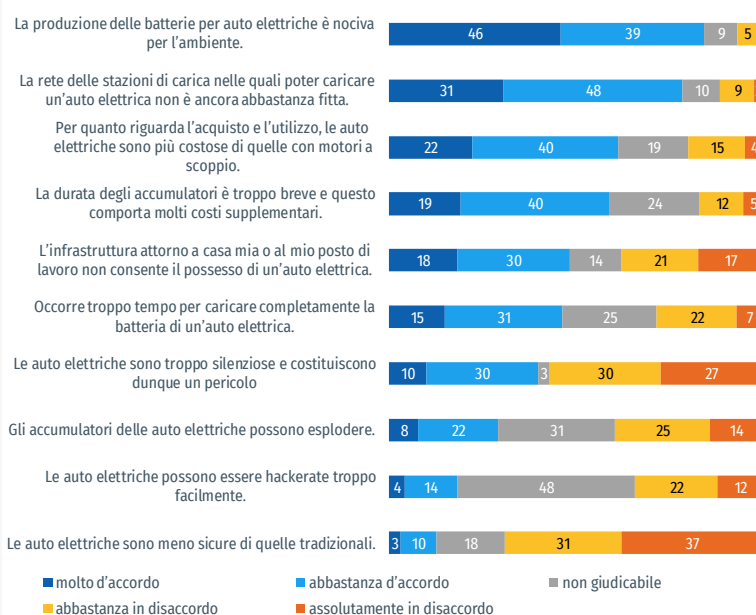
Argomenti contro

"Qui di seguito parliamo dei servizi relativi all'elettromobilità.

Indichi per favore se trova questo servizio molto utile, abbastanza utile, abbastanza inutile o assolutamente inutile, se fosse nelle Sue vicinanze."

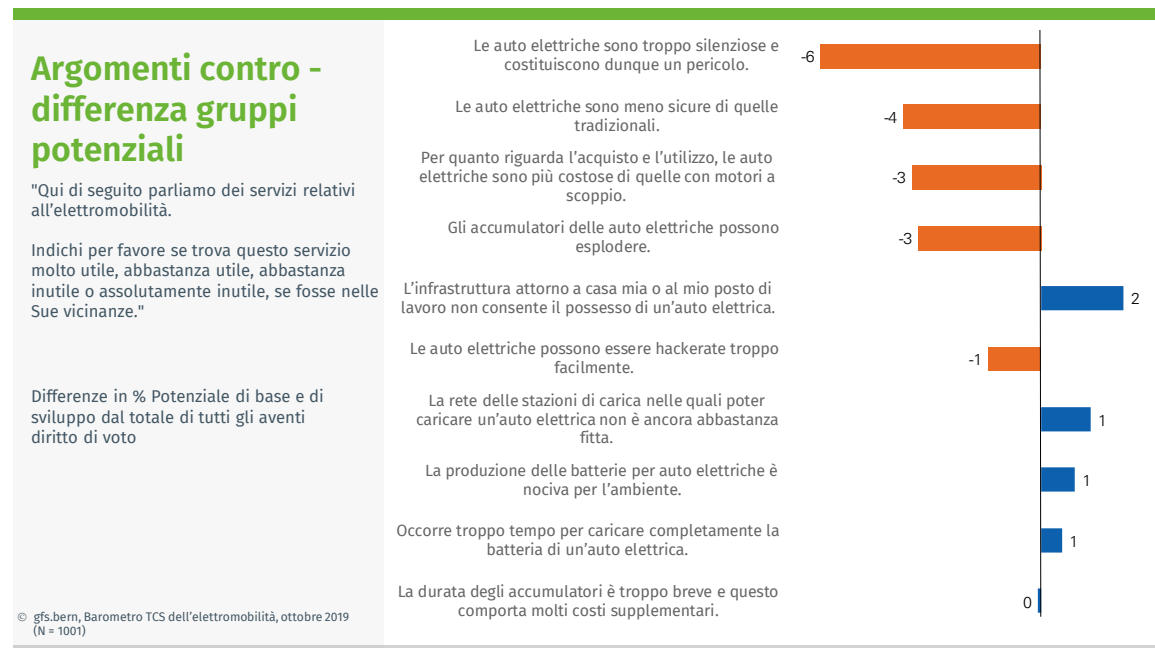
% di abitanti a partire da 18 anni

© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, ottobre 2019 (N = 1001)



L'analisi dei giudizi del potenziale di base e di quello di sviluppo rimanda al fatto che tali potenziali esprimono maggiormente dubbi sull'infrastruttura rispetto alla media. Valutano invece i rischi come meno significativi.

Grafica 18



5 Paure e speranze

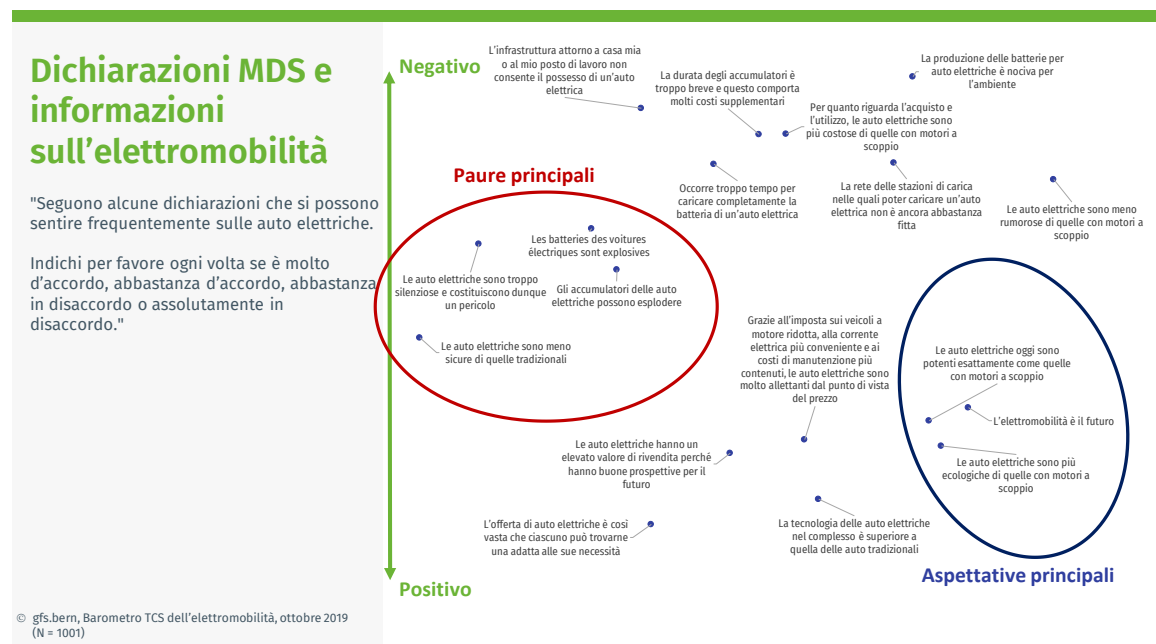
Grazie al metodo di analisi multivariato, le paure e le speranze ma anche i fattori trainanti e gli ostacoli rilevanti possono essere evidenziati dal gran numero di dichiarazioni esaminate.

Così, un'analisi MDS² delle dichiarazioni mostra, secondo le aspettative, che le asserzioni positive e quelle negative vengono di per sé valutate in modo analogo (asse positivo-negativo). Così, tutte le dichiarazioni negative si trovano sopra la linea centrale (immaginaria), tutte quelle positive al di sotto. Sul secondo asse si dimostra che esistono gruppi di argomenti che vengono giudicati similmente. Nelle dichiarazioni positive appare una spaccatura tra speranze e motivi finanziari o tecnici. Nelle dichiarazioni negative, una spaccatura tra paure e asserzioni che descrivono la struttura insufficiente o problemi finanziari.

Le speranze centrali riguardano il futuro, la protezione dell'ambiente e le elevate prestazioni delle auto elettriche odierne.

Le paure centrali sono la mancanza di sicurezza e l'assenza di rumore (problematica di sicurezza indiretta), il pericolo di esplosione e gli attacchi da parte degli hacker.

Grafica 19



Con questo non è stato tuttavia detto ancora niente sull'importanza di un argomento. Questa classificazione avviene in base a un'analisi della regressione³.

È stato preso in esame quali dichiarazioni si dimostrano importanti per l'eventuale acquisto di un'auto elettrica. Qui è evidente che sia le paure che le speranze rappresentano il fattore trainante delle rispettive difficoltà, perché il motivo più forte per

² Descrizione dell'analisi in appendice

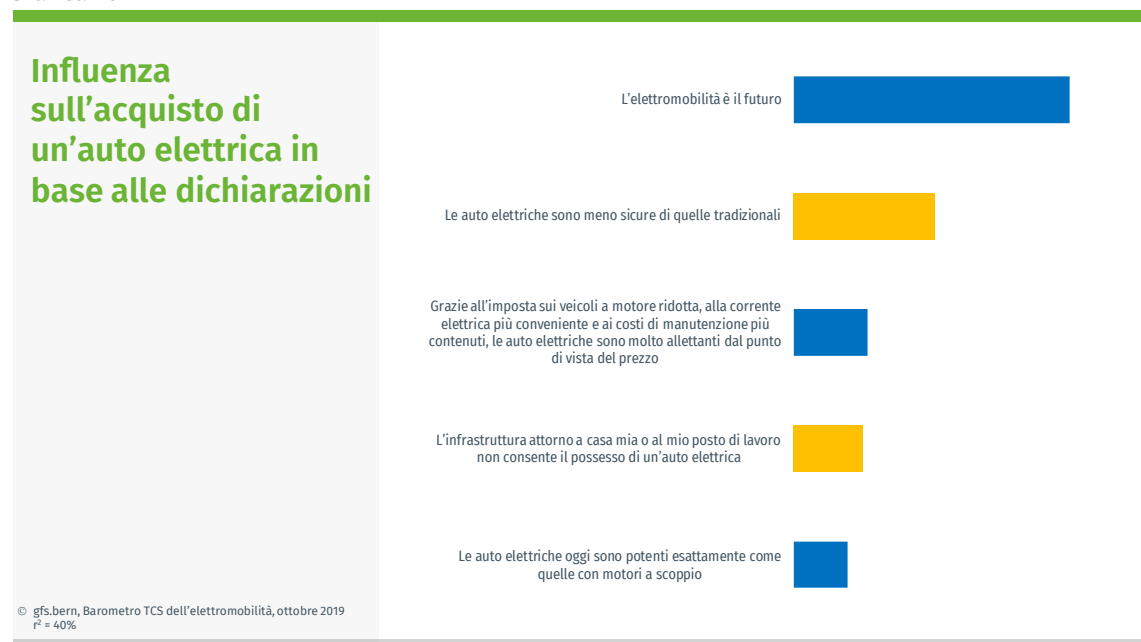
³ Descrizione dell'analisi in appendice

l'acquisto di un'auto elettrica è la fiducia che essa appartenga al futuro. Il motivo più forte a sfavore sono i dubbi sulla sicurezza.

Sul lato positivo del bilancio si dimostrano inoltre importanti gli sperati vantaggi finanziari rispetto alle auto tradizionali e l'opinione che le auto elettriche odierne abbiano la stessa potenza delle auto con motore a scoppio.

La probabilità di acquistare un'auto elettrica viene invece ridotta se l'infrastruttura nel proprio domicilio o sul luogo di lavoro lo rendono impossibile.

Grafica 20



Nell'argomentazione a contrario si dovrebbero dunque eliminare in primo luogo i dubbi sulla sicurezza e le debolezze infrastrutturali, se si intende indurre più persone all'acquisto di un'auto elettrica.

6 Sintesi

Sotto forma di tesi riassumiamo le conoscenze del Barometro TCS dell'elettromobilità come segue:



FINESTRA APERTA SUL TEMA ELETTROMOBILITÀ

In Svizzera attualmente esistono condizioni ottimali per assicurare più attenzione al tema ecologia e sostenibilità anche nell'ambito della mobilità. Questo implica potenziali d'immagine per operatori come il TCS. Negli ultimi 50 anni, l'immagine ecologica si è trasformata enormemente; dal deriso sogno hippie al mainstream sociale.



IL MERCATO DI NICCHIA TRA BREVE SI TRASFORMERÀ IN MERCATO DI MASSA

Anche se i volumi delle vendite e le nuove immatricolazioni indicano una tendenza crescente per le auto elettriche, il loro potenziale del mercato nel trasporto individuale, a condizioni generali invariate, per il momento è limitato. Nella vita quotidiana attualmente solo "Early Adopters" si spostano principalmente con auto elettriche. Ma questo tipo di auto dovrebbe raggiungere rapidamente l'obiettivo del 15 per cento fissato dalla Federazione e dunque la soglia della "Early Majority".

A medio termine si delinea un potenziale di base per l'elettromobilità di per lo meno un quarto, a lungo termine, a condizioni generali attrattive, potrebbe raggiungere il 50 per cento e dunque la "Late Majority".



INFRASTRUTTURA, SICUREZZA E INCENTIVI FINANZIARI COME SOLUZIONE

Per dare più spazio all'elettromobilità in Svizzera è determinante l'infrastruttura. Le stazioni di rifornimento per veicoli elettrici devono diventare normali e facili da usare come le stazioni di rifornimento tradizionali. L'accesso alla corrente deve essere garantito su tutto il territorio e dovrebbe essere integrato nelle nuove costruzioni. Prioritario è inoltre l'aspetto sicurezza. I modelli dei veicoli devono offrire la stessa sicurezza delle auto tradizionali. La richiesta può essere inoltre potenziata con incentivi finanziari.



CHI È INTERESSATO ALLE AUTO ELETTRICHE E CHI NO?

Il potenziale di base attuale comprende più uomini che donne e si colloca nella fascia di età tra 40-65 anni e persone provenienti da economie domestiche con un alto reddito. Nel potenziale di base si trovano inoltre più persone della Svizzera di lingua italiana e francese.

Nel potenziale di sviluppo sono invece rappresentate con maggior frequenza le persone tra 18-39 anni e svizzere/i tedesche/i.

Le persone che hanno già raggiunto l'età pensionabile, passerebbero con minor probabilità all'elettromobilità.

7 Appendice

7.1 Base dei dati

I risultati del barometro TCS E-Mobilità si basano su un sondaggio nazionale tra 1'001 abitanti a partire da 18 anni. I partecipanti sono stati reclutati dall'onlinepanel polit-trends.ch dell'Istituto di ricerca gfs.bern. La rappresentatività dei dati è stata garantita attraverso quotazione e calcolo di ponderazione. L'intervista è stata effettuata tra il 4.10. e il 13.10.2019.

La seguente panoramica riporta i valori di riferimento tecnici di questo sondaggio:

Tabella 1: Dettagli metodici

Committente	TCS Touring Club Svizzera
Popolazione	Abitanti a partire da 18 anni
Rilevamento dei dati	Online
Tipo di campionamento	Auto-selezione dall'onlinepanel di gfs.bern
Periodo del sondaggio	4.10.-13.10.2019
Entità del campionamento	Intervistati totali CH N = 1'001
Errore di campionamento	±3.2 percento in caso di 50/50 e una probabilità del 95 percento

©gfs.bern, Barometro TCS E-Mobilità, Ottobre 2019

7.2 Operazionalizzazione gruppi potenziali

Per l'operazionalizzazione dei potenziali sono state usate tre domande:

- La domanda su quante auto dispone la propria economia domestica
- La domanda sulla patente di guida
- E la valutazione riguardante la domanda di quanto sia probabile che personalmente non si procederà mai all'acquisto di un'auto elettrica.

Il **POTENZIALE DI BASE** comprende intervistati in possesso di (una licenza per allievi conducenti) patente di guida, il cui nucleo familiare possiede almeno un'auto e le risposte che sarebbe molto improbabile che non acquisterebbero mai un'auto elettrica.

Il **POTENZIALE DI SVILUPPO** è composto da persone che hanno sì (una licenza per allievi conducenti) patente di guida, ma il cui nucleo familiare attualmente non possiede alcuna auto e le risposte che sarebbe molto o piuttosto improbabile che non acquisterebbero mai un'auto elettrica.

Il gruppo **SPECULATIVO** comprende da una parte intervistati che non forniscono alcuna indicazione precisa sulla probabilità di un acquisto di un'auto elettrica. Dall'altra quelli che non escludono completamente l'acquisto, ma che non dispongono né di una patente di guida né di un'auto.

Nel gruppo **IMPROBABILE** rientrano tutti gli intervistati che indicano che sarebbe molto o piuttosto probabile che non acquistino mai un'auto elettrica.

7.3 Descrizione di processi analitici multivariati

7.3.1 Analisi MDS (Grafica 19)

Il confronto di variabili a livello delle singole risposte viene effettuato con la graduazione multidimensionale che confronto tra loro le risposte a diverse domande e identifica così modelli che possono essere raffigurati visivamente. Le variabili appaiono con molti modelli simili sotto forma di punti molto ravvicinati in un diagramma (bidimensionale). Al contrario, i punti che simboleggiano le variabili senza modelli comuni appaiono molto distanziati. Il vantaggio di questo procedimento consiste nel fatto di poter determinare statisticamente in modo rapido indicatori correlati e non correlati, ma senza che i motivi per la correlazione diventino spontaneamente rilevabili.

7.3.2 Analisi della regressione (Grafica 20)

La spiegazione dei nessi tra più variabili indipendenti e una variabile dipendente viene fornita dall'analisi della regressione multivariata. Questa si basa, analogamente alla correlazione, su coefficienti che determinano il grado del nesso. La differenza rispetto al calcolo di correlazione consiste tuttavia nel fatto che l'analisi della regressione non misura solo una variabile indipendente, ma può includere un numero qualsiasi di variabili, cosa che si avvicina chiaramente a realtà complesse. L'analisi della regressione determina così quale e come una variabile indipendente agisce sulla variabile dipendente, se si tiene conto anche degli effetti delle altre variabili indipendenti. Qui si tende ai coefficienti beta. Come per il calcolo di correlazione esistono parametri di sicurezza che indicano con quale probabilità un nesso trovato nella prova a campione vale anche per la popolazione. In concreto si tratta del test di significatività, che funziona analogamente alla suddetta descrizione.

7.4 Team gfs.bern

LUKAS GOLDER

Codirettore e membro del consiglio di amministrazione gfs.bern, politologo e massmediologo, MAS FH in Communication Management, docente alla ZHAW

✉ lukas.golder@gfsbern.ch



Orientamento principale:

Analisi della comunicazione e delle campagne integrate, analisi dell'immagine e della reputazione, analisi dei media / analisi dell'effetto dei media, ricerca sui giovani e trasformazione sociale, votazioni, elezioni, modernizzazione dello Stato, riforme politico-sanitarie.

Pubblicazioni in raccolte, riviste specializzate, stampa quotidiana e in Internet

MARTINA MOUSSON

Direttrice del progetto, politologa

✉ martina.mousson@gfsbern.ch



Orientamento principale:

Analisi di temi e pubblicazioni politici, votazioni ed elezioni nazionali (trend SRG, analisi VOX, barometro delle elezioni), analisi dell'immagine e della reputazione, analisi della comunicazione integrate, analisi del contenuto dei media, metodi qualitativi, temi sociali (ricerca su giovani, razzismo, famiglie, ceto medio)

KATRIN WATTENHOFER

Collaboratrice scientifica, politologa

✉ katrin.wattenhofer@gfsbern.ch



Orientamento principale:

Analisi dei dati, programmazioni, metodi qualitativi, ricerche, analisi dei media, visualizzazioni



DANIEL BOHN

Collaboratore progettuale, informatico specializzato nello sviluppo di applicazioni

✉ daniel.bohn@gfsbern.ch

Orientamento principale:

Analisi quantitativa e qualitativa dei dati, elaborazione dei dati , visualizzazioni

gfs.bern ag
Effingerstrasse 14
CH – 3011 Bern
+41 31 311 08 06
info@gfsbern.ch
www.gfsbern.ch

Das Forschungsinstitut gfs.bern ist Mitglied des Verbands Schweizer Markt- und Sozialforschung und garantiert, dass keine Interviews mit offenen oder verdeckten Werbe-, Verkaufs- oder Bestellabsichten durchgeführt werden.

Mehr Infos unter www.schweizermarktforschung.ch



**SCHWEIZER
MARKTFORSCHUNG**

Kein Verkauf - Wissenschaftlich - Anonym

gfs.bern
Menschen. Meinungen. Märkte.