



NEW MOBILITY

10 TREND EMERGENTI
PER IL SETTORE ASSICURATIVO

OSSERVATORIO REPUTATIONAL & EMERGING RISK

Unipol
GRUPPO

4

NEW MOBILITY

La nuova mobilità diventa più sicura con la “guida assistita” e le nuove frontiere della “guida autonoma”, sollevando questioni fondamentali in termini di responsabilità e etica e aumentando la vulnerabilità al cyber risk



Gli effetti della crisi economica hanno avuto riflesso anche sui comportamenti legati alla mobilità del Paese. A partire dal 2013, però, il trend della mobilità in Italia¹ ha registrato l'**inversione dell'andamento negativo** nel quale era sprofondata da quattro anni ed ha messo segno positivo: +2,8% di spostamenti, +9,6% di passeggeri per chilometro. Un incremento insufficiente a recuperare i livelli pre-crisi, ma di particolare importanza: si inverte una lunga fase recessiva, in un anno, il 2013, ancora in profondo rosso per l'economia italiana.

In secondo luogo, è opportuno osservare come, in contrasto con l'opinione diffusa, la mobilità sostenibile non intercetta questa linea di ripresa della domanda e anzi tende ad un pericoloso arretramento. Da un lato la mobilità pedonale subisce un'ulteriore erosione della propria quota modale - in declino ormai da diversi anni -, scendendo al 17,1% del totale delle percorrenze; dall'altro lato il trasporto pubblico registra nel 2013 una diminuzione dei passeggeri nell'ordine del -1,9% (circa mezzo milione in meno nel giorno medio feriale) e la sua quota modale riferita ai soli mezzi motorizzati scende al 13,6%, dal 14,3% del 2012, interrompendo una striscia positiva che proseguiva dal 2007. Viceversa, l'automobile nel 2013 torna a guadagnare mercato, sia in valore assoluto (+4,1% di passeggeri), sia nella quota modale motorizzata (dall'82% del 2012 all'82,7% del 2013).

¹ Osservatorio Isfort Audimob, 2013

Verso un approccio più utilitaristico-funzionale all'uso dell'auto

Il tempo della crisi non ha dunque prodotto effetti tangibili di riposizionamento degli stili di mobilità dei cittadini. E ora che sembra affacciarsi la ripresa, paradossalmente, si chiude un ciclo di opportunità e le prospettive per il trasporto sostenibile peggiorano. Per ciò che riguarda i mezzi non motorizzati, c'è una tendenza strutturale al declino che sembra derivare soprattutto dagli effetti progressivi dei processi di dispersione territoriale del tessuto residenziale, con il conseguente allungamento delle percorrenze e una minore capacità “di presa” di mercato da parte dei vettori senza motore (il tragitto a piedi è necessariamente di prossimità, quello in bicicletta non può spingersi troppo oltre il breve raggio).

In ottica prospettica, l'accresciuta sensibilità ecologica e l'insostenibilità del traffico cittadino (congestione, problema parcheggi, limitazioni e pedaggi delle ZTL), unite all'effetto crisi e al caro vita post-euro, porteranno alla diffusione di un approccio più utilitaristico-funzionale all'uso dell'auto, che stimolerà una minore propensione alla proprietà del veicolo, in particolare per soggetti residenti in grandi centri urbani, dove è prevedibile un ulteriore rafforzamento delle politiche di limitazione alla libera circolazione dei veicoli a motore a combustione.

Parallelamente, la progressiva dispersione territoriale della popolazione avvenuta negli ultimi 20 anni sarà solo limitatamente mitigata dalla diffusione di pratiche di telelavoro, non riducendo sostanzialmente la propensione alla mobilità e all'uso del trasporto privato su gomma. Emergerà quindi, progressivamente, un segmento di “**smart drivers**”, ovvero soggetti con esigenza di mobilità su gomma in ambito urbano ed extraurbano pronti a condividere l'utilizzo di un mezzo non di proprietà (si veda a tal proposito il Capitolo **SHARING ECONOMY**).

Questa esigenza potrebbe trovare risposta in differenti modelli di offerta, il primo dei quali, già radicato nel contesto italiano, si fonda su iniziative di car-sharing commerciale.

Gli utenti del car sharing sono passati da poche migliaia a oltre 200 mila nell'arco degli ultimi cinque anni, con una forte concentrazione a Milano e, secondariamente, Roma, grazie all'ingresso di nuovi player che hanno portato maggiore concorrenza, tariffe minori, applicazioni per smartphone che ne facilitano l'uso, la possibilità di parcheggiare ovunque, ecc.²

Gli impatti sul settore assicurativo

La crescita prevedibile del car sharing, che attualmente in Italia conta su una flotta di circa 3.500 autoveicoli, avrà un impatto sugli equilibri del mercato automobilistico, in quanto recenti indagini sui clienti del servizio³ evidenziano un

² Frost&Sullivan: “Strategic Insight of the global carsharing market”, 2014

³ Alix Partners, 2014

orientamento di circa la metà degli intervistati a non prevedere l'acquisto di una automobile in futuro e viene calcolato che l'introduzione di una vettura addizionale in car sharing riduca, nel medio termine, il parco circolante di vetture private di un ordine pari a 15-20 unità. Ipotizzando un tasso di crescita (conservativo) della domanda pari al 25% annuo nel prossimo quinquennio è stimabile un incremento del dimensionamento del parco vetture in car sharing al 2020 tale da ridurre il parco veicoli privati di circa 200.000 veicoli, con un **impatto sulla raccolta premi RCA stimabile in circa 100 milioni di euro** e un potenziale ulteriore impatto in termini di riduzione delle opportunità di cross selling.

Resta ancora da esplorare la potenzialità di sviluppo del car sharing di veicoli commerciali, che potrebbe prendere piede come occasione, per le aziende, di condivisione di costi generali.

All'estero, parallelamente ad iniziative di mobilità "commerciale", hanno trovato progressiva diffusione iniziative di **car sharing "peer to peer"** (noleggio tra privati), in aggiunta alle forme di car pooling (es. BlaBlaCar). Il modello di offerta sarà differente da quanto proposto dai player del car sharing già attivi in Italia (Enjoy, ICS, Car2Go), non incentrato sull'utilizzo di breve durata e on-demand, ma sull'utilizzo di medio termine (da qualche giorno consecutivo a qualche settimana). Il servizio, nato concettualmente negli USA (dove hanno investito aziende come Google nella società RelayRides e General Motors) è già attivo in Germania (Tamyca) e Francia (Buzzcar). In Italia è recente il lancio di due iniziative (Dryfe e Car2Share) che hanno l'obiettivo di offrire il car sharing p2p e stanno trattando con le compagnie assicurative per la creazione di prodotti ad hoc. Lo sviluppo di questo modello di business ha già portato negli USA alla nascita di prodotti assicurativi dedicati (es. polizza offerta da Getaround attraverso la compagnia Assurant) che offrono assicurazione a proprietario e conducente indipendentemente da qualsiasi altra copertura assicurativa dell'auto, sebbene sia tutt'ora aperto il dibattito sulla normativa assicurativa nel car sharing peer to peer.

Case history

L'assicurazione al servizio del consumo collaborativo

BlaBlaCar e AXA hanno annunciato nel 2015 una partnership europea per rendere il servizio di ridesharing (car pooling) più sicuro attraverso l'offerta gratuita di una copertura assicurativa supplementare a tutti gli utenti della piattaforma. Nella fase iniziale il servizio sarà disponibile in Francia e nel Regno Unito.

Le nuove frontiere delle driverless car

Nel lungo termine, oltre i termini di questa indagine, forti ripercussioni sul settore assicurativo avrà la diffusione di veicoli driver-less (la cui circolazione è consentita, oltre che in alcuni Stati USA, in UK e Germania dal gennaio 2015), che non avverrà in maniera improvvisa, ma attraverso un progressivo aumento della quota di dotazioni di sistemi di supporto attivo alla guida all'interno dei veicoli (frenata assistita, correttori di direzione, comunicazione V2V, ecc), come già oggi diffusamente disponibili in vetture di alta gamma.

Alcune previsioni di mercato stimano che **nel 2035⁴ circa il 75% dei veicoli prodotti e venduti sul mercato saranno dotati di tecnologia “fully driverless”**. Qualora queste previsioni fossero anche solo parzialmente rispettate l'elevata percentuale di mezzi a guida automatica in circolazione per le strade comporterebbe nel breve termine un miglioramento dell' S/P ratio assicurativo grazie alla riduzione della sinistrosità (le statistiche indicano infatti che il 90-95% degli incidenti stradali è attribuibile a errore umano), ma nel medio termine si tradurrebbe in una drastica riduzione dei premi assicurativi.

Case history

Safe Driving Reward

Già oggi, alcune compagnie assicurative (es. More Th>n) offrono sconti sui premi RCA nel caso in cui i veicoli siano dotati di ausili alla sicurezza attiva come i sistemi *autonomous emergency braking* (AEB) che si sostituiscono al guidatore nell'effettuare frenate di emergenza quando necessario.

Dall'altro lato, lo sviluppo della tecnologia *driverless* solleva una serie di interrogativi rispetto alla assunzione di **responsabilità** (civile e penale) in caso di sinistro, che potrebbero rallentare la diffusione della tecnologia stessa.⁵ Dal punto di vista legislativo, l'Unione Europea ha modificato (4/2014) l'art.8 della Convention on Road Traffic affermando che “Ogni guidatore deve essere sempre presente e abile a prendere il controllo del veicolo, i cui

Di chi è la responsabilità quando un algoritmo sbaglia?

La questione aperta della responsabilità e il rischio etico

Le driverless cars sollevano un tema importante in termini di responsabilità: la responsabilità che ora è in capo al conducente a chi sarà attribuibile con le auto driverless? Al costruttore dell'auto? A chi ha sviluppato il software? A chi l'ha installato e testato? Allo stesso conducente che non ha preso per tempo il controllo del veicolo?

Allo stesso tempo, nella definizione degli algoritmi di decisione automatica in caso di incidente, sorgono importanti dilemmi etici. Se un veicolo autonomo sbanda e rischia di colpirne un altro, attraverso il suo software, deve fare una scelta: può uscire fuori strada e uccidere il proprietario o andare contro l'altra vettura e ucciderne gli occupanti. Si pone dunque il problema della possibilità per una macchina di decidere sulla questione di vita di un umano. Chi è responsabile se la macchina sbaglia?

sistemi devono poter essere scavalcati o spenti in qualsiasi momento”, ma devono essere approfonditi temi relativi all'assunzione di responsabilità in caso di incidente con e senza persone a bordo, che indirettamente sollevano altresì **temi di natura etica**, rispetto alle “corrette” modalità di comportamento di veicoli automatici in caso di pericolo per gli occupanti e/o per terzi soggetti all'esterno.

⁴ Navigant Research: Autonomous Vehicles Research, 2013

⁵ Wall Street Journal, “Liability Issues Create Potholes on the Road to Driverless Cars”, 27/1/2013

Con le *connected cars*, si assiste all'evoluzione da veicoli stand-alone a veicoli connessi facenti parte di un più ampio ecosistema, con le conseguenti opportunità in termini di servizio, ma anche i conseguenti rischi in termini di **sicurezza e cyber attacks** (come descritto più in dettaglio nel Capitolo **INTERNET OF EVERYTHING**).

Unipol
GRUPPO