



NEW MOBILITY

OSSERVATORIO
REPUTATIONAL &
EMERGING
RISK

Gruppo Unipol

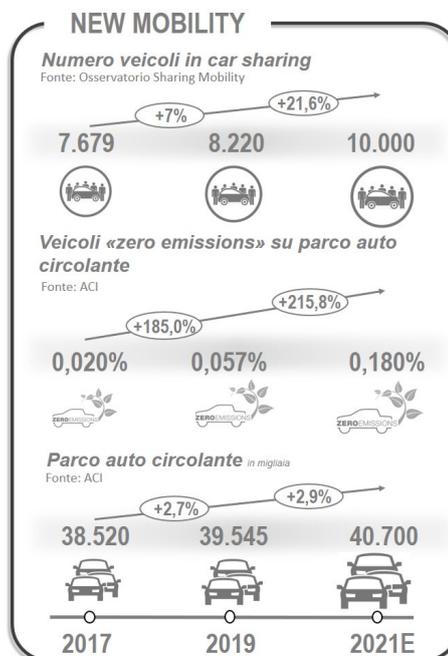


NEW MOBILITY

Gli impatti della nuova mobilità sulle assicurazioni saranno legati alla riduzione della mobilità fisica per il maggiore ricorso ai servizi digitali nei diversi ambiti della vita. Si assisterà ad una trasformazione dovuta alla crescita della micromobilità ed al ripensamento degli spazi di movimento soprattutto nelle città.

La new mobility sta compiendo grossi passi in avanti, ad un ritmo importante. Le tendenze immediate vedono ancora i car-maker protagonisti nelle proposte tecnologiche, anche se le proposte sono frammentate soprattutto per quanto riguarda il sistema di alimentazione dei motori. Gli scandali diesel-gate e l'inquinamento eccessivo delle aree urbane hanno rapidamente convinto i costruttori ad un cambio di rotta e ormai tutti i car-maker stanno introducendo nei loro listini almeno un modello full-electric. Bisogna considerare però che le possibilità di ricarica di questi veicoli, almeno in Italia, non sono ancora adeguate alle necessità. Esistono diversi punti di ricarica pubblici ma sono quasi unicamente riservati ai veicoli in sharing perché di proprietà esclusiva. La tendenza, nelle nazioni che hanno già sviluppato meglio le modalità di ricarica elettrica, è che i privati siano dotati di spazi personali per la sosta dotati di colonnina, siano essi nelle loro abitazioni piuttosto che nei luoghi di lavoro oppure nei parcheggi pubblici. La mobilità elettrica potrà risolvere

parzialmente le problematiche di inquinamento, ma è del tutto influente nei confronti del congestionamento



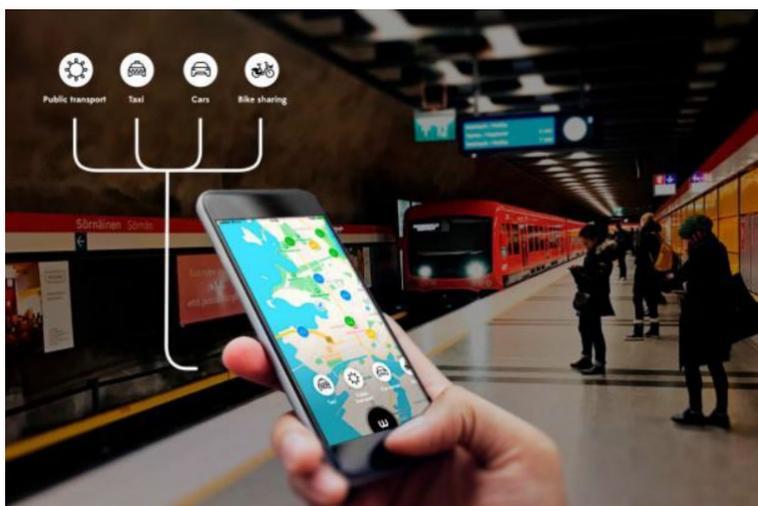
del traffico. Allo stato attuale delle cose solamente la sharing mobility potrà essere di aiuto per alleggerire i flussi di veicoli nei centri abitati, ma è importante considerare il fatto che in generale la mobilità fisica a causa della crisi pandemica in atto subirà una contrazione. Questo perché la necessità di rendere più rarefatti i contatti interpersonali ha portato ad un netto incremento dell'utilizzo di servizi digitali. In più, le direttive sanitarie stanno portando ad una riduzione degli spostamenti in generale. Nelle città si sta diffondendo con rapidità la micromobilità tramite monopattini elettrici e cicli tradizionali o a pedalata assistita. La micromobilità comprende anche gli spostamenti effettuati a piedi. La ripresa vedrà comunque protagonisti i sistemi che proprio con la tecnologia ed il digitale si alimentano. Gli scenari relativi ai veicoli autonomi e alla gestione digitale sono strettamente legati all'introduzione ed alla diffusione del 5G, ma anche all'evoluzione delle infrastrutture nell'ottica dell'interconnessione. I

Sebbene l'implementazione su larga scala di nuovi servizi di mobilità potrebbe non essere ancora possibile al di fuori delle aree popolate, nelle grandi città e nei quartieri circostanti, sembra emergere un nuovo paradigma di mobilità. Si prevede che deriverà dai cambiamenti nel comportamento e nella percezione dei consumatori e dalle innovazioni tecnologiche nella guida autonoma, nell'elettrificazione, nella connettività e nella mobilità condivisa.

Deloitte – Cambiare marcia verso una nuova mobilità in Europa

I gruppi di lavoro previsti dalla Commissione Europea prevedono lo sviluppo di un'agenda di test, attenzione con riguardo alla sicurezza stradale e poi le infrastrutture fisiche e digitali, la connettività e la cybersicurezza. Il canale privilegiato per la sperimentazione e la diffusione della guida autonoma rimane il servizio pubblico, che può beneficiare già di una serie di infrastrutture di base, quali le corsie preferenziali o binari (come i tram) e la

segnaletica semaforica dedicata. In alcune città sono già in fase di sperimentazione piccole navette in porzioni limitate di territorio urbano. In un contesto di sviluppo di questo tipo tutta una serie di importanti innovazioni



potrebbero prendere il via, ad esempio la urban-air mobility o la city-logistic, anche se i risultati migliori in fatto di new mobility si stanno ottenendo come già detto con la micromobilità (si veda il focus in questo capitolo). La Mobility As A Service (MaaS) è un modello intelligente di distribuzione della mobilità che vede l'utente e le sue esigenze come centro: ha avuto prima del 2020 uno spunto iniziale molto importante e potrebbe avere

uno sviluppo dopo la ripresa post pandemica. MaaS soddisfa l'utente attraverso una piattaforma unica e lo scopo è quello di assicurare con una transazione unica il servizio di mobilità: nel caso di itinerari e condizioni non abituali, una combinazione di soluzioni di mobilità differenti, quando le soluzioni stesse non sono conosciute o sono poco agevoli da acquistare singolarmente.

FOCUS ON...

► **Trasformazione mobilità**

Micromobilità



I grossi centri abitati sono caratterizzati da un elevato congestionamento di traffico. Non c'è distinzione fra le zone più centrali e quelle periferiche, anche perché molti nuclei familiari hanno spostato la loro residenza in periferia o nella cintura e il pendolarismo è diventato necessario, anche se a causa del momento pandemico gli spostamenti si sono notevolmente ridotti e anche post pandemia potrebbero subire una contrazione per il crescente ricorso al digitale e allo smartworking, con un ridisegno della circolazione nelle città e tra le città. Per gli spostamenti più brevi da sempre esistono valide alternative all'automobile e anche ai mezzi pubblici, per i quali si assiste ora a un trend di crescita in accelerazione in particolare nelle città. Si tratta di un tipo di mobilità individuale, definita micromobilità proprio per il corto raggio. La micromobilità si attua in genere sotto gli otto chilometri. Il mezzo più a portata di mano è conosciuto da sempre: camminare (entro un chilometro, ma ovviamente dipende dal camminatore). Sotto i cinque chilometri i mezzi ideali sono le bici, tradizionali o a pedalata assistita, e i monopattini elettrici. Fino a otto chilometri sono disponibili i sistemi di scooter, anche elettrici. Molti di questi mezzi sono già disponibili in sharing. Resta il problema della convivenza con i mezzi di mobilità maggiori, soprattutto per via delle molte lacune del Codice della Strada, redatto quando la micromobilità non era una realtà e nemmeno un'esigenza. In questo contesto dovrà prendere l'avvio una svolta normativa dalla quale le assicurazioni attenderanno molte risposte. La micromobilità è utilizzata per lo più per attività di svago, in subordine per shopping e supporto al pendolarismo. Fra le negatività maggiori la cattiva protezione dal cattivo tempo, ma è interessante rilevare anche il fatto che una discreta percentuale di persone ritiene che i servizi di micromobilità siano carenti sotto il profilo della sicurezza.

Macro trend in a glance • NEW MOBILITY



I DRIVER DEL CAMBIAMENTO

- Evoluzione normativa e regolamentare
- Soluzione alle questioni etiche connesse alla guida autonoma
- Evoluzione tecnologica (spinta da Macro Trend IoT e A.I.)
- Sviluppo Mobility As A Service (MaaS)
- Riduzione del bisogno di mobilità per accelerazione digitalizzazione
- Sviluppo delle smart city e ridisegno degli spazi



GLI IMPATTI SUL SETTORE ASSICURATIVO

| Sul Sistema | Sui Clienti |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Creazione di un sistema di mobilità a metà tra pubblico e privato ▪ Riduzione incidenti stradali con conseguente spostamento del ruolo dell'assicurazione dall'RCA verso nuovi rischi (tecnologici e cyber risk) ▪ Crescente peso player tecnologici ▪ Temi etici e di governance ▪ Impatto positivo sull'ambiente | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Evoluzione del bisogno di mobilità ▪ Orientamento verso uno stile di vita più sano ▪ Benefici economici derivanti da un utilizzo più razionale del sistema mobilità |
|  OPPORTUNITA' |  RISCHI |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Creazione di nuovi prodotti assicurativi orientati alla molteplicità degli aspetti della nuova mobilità (proprietà/condivisione, tecnologia, multimodalità: da vettura a bicicletta e altre forme di micromobilità) ▪ Sviluppo nel medio-lungo termine di nuove forme di copertura assicurativa legate principalmente ai veicoli a guida autonoma in termini di RC di prodotto e protezione cyber risk ▪ Sviluppo di partnership con costruttori di auto e player tecnologici per creazione di ecosistemi di servizi ▪ Ruolo attivo nel rafforzamento della sicurezza stradale | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Potenziale antiselezione in caso di tardiva adozione di pricing personalizzato sullo stile di guida e in funzione della dotazione di sistemi di ausilio alla sicurezza attiva ▪ Necessità di evoluzione del contratto assicurativo per trasformazione del concetto di responsabilità ▪ Potenziale messa in discussione del sistema di polizza veicolo-centrico e riduzione del bisogno di mobilità ▪ Riduzione nel medio-lungo termine del business RC Auto tradizionale ▪ Vulnerabilità dei contesti adiacenti quali le infrastrutture inadeguate o le reti oggetto di possibili Cyber Attacks ▪ Rischio di perdita di quote di mercato per l'ingresso di nuovi player che rivoluzionano l'ecosistema mobilità ▪ Crescente potere dei costruttori di auto e dei player tecnologici in grado di intermediare la relazione con il cliente e l'accesso a informazioni privilegiate ▪ Rischi legati a stoccaggio energia con transizione verso elettrico e rinnovabili |



Hanno partecipato alla predisposizione del presente Quaderno:

Liliana Cavatorta

Capo Progetto - Responsabile Emerging and Reputational Risk

Gianluca Rosso

Emerging and Reputational Risk

Prof. Egeria Di Nallo

già Direttore del Dipartimento di Sociologia dell'Università di Bologna

Marco Lanzoni

SCS Consulting

Il Gruppo di lavoro si è avvalso del supporto del Tavolo Tecnico dell'Osservatorio R&ER e della sponsorship della funzione Risk Management nella persona di Gian Luca De Marchi.



unipol.it

Unipol Gruppo S.p.A.
Sede Legale
Via Stalingrado, 45
40128 Bologna