



NEW MOBILITY

OSSERVATORIO
REPUTATIONAL &
EMERGING
RISK

Gruppo Unipol



NEW MOBILITY

La pandemia ha ridotto la necessità di muoversi, ma ormai l'esigenza essenziale dello spostamento è tornata rilevante. La micromobilità è diventata rapidamente un fenomeno trainante, insieme alla MAAS. Sempre nella considerazione che la mobilità è un diritto umano individuale inviolabile.

I Macro Trend in sintesi ▲

Mappa Interconnessioni ▲

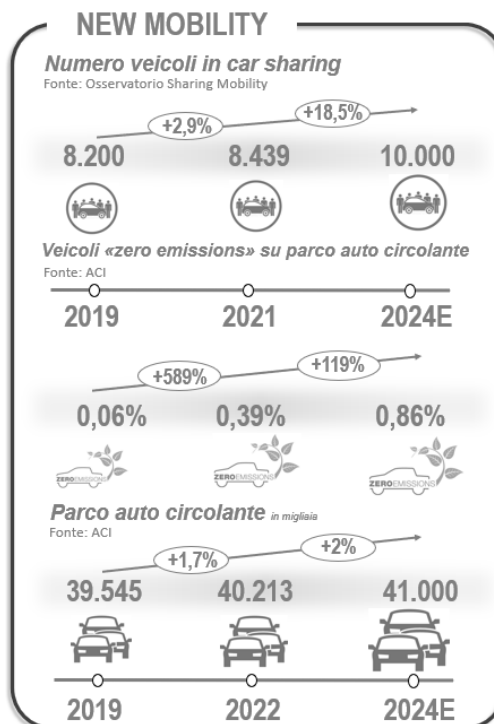
L'approccio ad una nuova mobilità è stato argomento a lungo dibattuto negli ultimi anni, con il fiorire di seminari, convegni, dipartimenti universitari dedicati ed una enorme letteratura per alimentare il dibattito su uno degli elementi chiave della nostra quotidianità sia personale che lavorativa. Tutto quanto può riguardare la mobilità in senso generale è stato discusso: privato vs pubblico, o anche condiviso, sostenibilità, mobility as a service, tecnologia. Orientarsi su un ventaglio così ampio di argomenti è diventato molto complicato per via del proliferare dapprima dello sharing e poi della micromobilità, anch'essa sovente in sharing, passando per tecnologie orientate verso aiuto alla guida con la prospettiva di una guida autonoma completa. La pandemia per un periodo limitato ha ridotto la necessità di muoversi, ma ormai l'esigenza essenziale dello spostamento è ritornata rilevante. La micromobilità è diventata rapidamente elemento trainante di una rivoluzione che in realtà non sa ancora bene che direzione

prendere. Gli utenti della strada non sembrano ancora molto propensi a cavalcare un cambiamento che è ben avviato. Secondo Eurostat l'Italia nel 2022 è stato Paese con più auto per abitante in Europa: 684 ogni 1.000.

Oggi un'automobile rimane posteggiata al 95% del tempo, mentre un'auto autonoma ci può portare in ufficio e poi essere disponibile per un altro passaggio a chi ne ha la necessità. Il numero totale dei posteggi diminuirà.

Carlo Ratti

cambiamento delle abitudini: il costo del carburante e il fatto che in Comunità Europea dal 2035 non si potranno più vendere auto nuove ad alto impatto ambientale. I costi del carburante seguiranno inevitabilmente l'andamento geopolitico, e la mobilità elettrica sarà in funzione della possibilità di generare sufficiente energia con fonti rinnovabili ma anche di una rete di approvvigionamento che non è stata ancora creata. Le società di sharing hanno subito sposato la causa, creando parchi veicoli elettrici e aree di ricarica dedicate, ma per l'utente privato saranno necessari tempi più lunghi. Senza contare il fatto che cambiare un'auto ha il suo costo, ancora più elevato nel passaggio ad una vettura elettrica. Insomma, scenari incerti e mutevoli, che porteranno inevitabilmente a cambi di prospettiva non solo per gli utenti, ma anche per i produttori e per le società di servizi



Praticamente quasi il 70% degli italiani possiede un'auto. Seguono Lussemburgo (678), Finlandia (661) e Cipro (658). In generale, in Europa, secondo il rapporto Eurostat, si contano 560 macchine ogni mille persone. Gli esempi più virtuosi sono la Lettonia (414), la Romania (417) e l'Ungheria (424). Le auto oggetto dell'indagine sono vetture che possono trasportare un massimo di nove passeggeri, incluso il conducente. La Romania ha registrato tuttavia la crescita più grande: in dieci anni ha visto l'aumento di 193 auto ogni 1000 abitanti. Seguono l'Estonia (+181) e la Croazia (+152).

Qualcosa potrebbe scalfire questa resistenza al

che finanziano gli acquisti e che assicurano i mezzi. Sarà una rivoluzione che dovrà essere affrontata con un occhio alle varie generazioni degli utenti della strada: i giovani si stanno orientando verso la mobilità condivisa e la micromobilità, gli anziani sperano che la tecnologia li aiuti con una guida assistita o autonoma. La generazione di mezzo è variegata, oscilla tra la voglia di aggiornarsi e la difficoltà di sostenerne i costi. Il 2023 è stato l'anno dell'apparente ripristino di una nuova normalità. Ma le wild card a livello geopolitico, l'escalation della crisi climatica globale e l'avvento della IA Generativa stanno per cambiare radicalmente il mondo. La particolare situazione geopolitica che si è generata proprio nel 2023 ha creato un clima di incertezza che proseguirà per tutto il 2024, anno "elettorale" con particolare riguardo soprattutto al Parlamento europeo (e quindi alla nuova Commissione) e alle elezioni presidenziali negli USA. Gli esiti, soprattutto in Europa, potrebbero cambiare le sorti di importanti policy come il Green Deal che hanno un impatto determinante sulla configurazione della mobilità del futuro. Apparentemente è ancora una stagione non buona per la mobilità condivisa anche se la mobilità leggera (ed elettrica) spinge verso una nuova intermodalità quanto meno in ambito urbano.

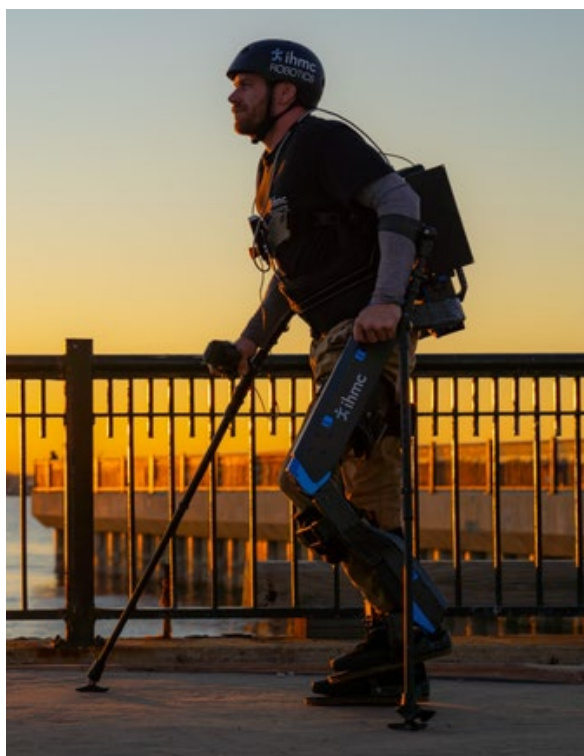


FOCUS ON...

► Diritti umani

La mobilità è un diritto individuale

Potersi muovere anche in presenza di vincoli e limitazioni è un diritto dell'individuo. Lo riconosce anche la Comunità Europea con una nota di fine 2022 puntando soprattutto sull'importanza del trasporto pubblico in relazione al diritto della salute. Il dibattito è normalmente focalizzato sulle alternative proposte soprattutto in ottica di inquinamento. Per derivazione quindi il diritto alla mobilità va a braccetto con il diritto alla salute.



Ihmc Robotics, the QUIX Project

Mezzi sostenibili sono una necessità di cui non possiamo più fare a meno. Ma il diritto individuale alla mobilità è anche strettamente collegato al diritto di muoversi in relazione a tempi che siano compatibili con le necessità di vita privata e di vita lavorativa. Nel 2050 l'80% della popolazione mondiale vivrà all'interno delle città, con tutte le problematiche conseguenti. Ma questo non significa dover dimenticare la mobilità extraurbana, anche in funzione della possibilità di spostamento fra i diversi centri abitati. E all'interno delle grosse urbanizzazioni è indispensabile considerare quella larga fetta di popolazione che presenta difficoltà oggettive perché in possesso di disabilità che rendono molto complicato spostarsi. Serve un ragionamento comune su tutte le tipologie di utenza in relazione alle possibilità offerte di spostamento, con la raccomandazione che il diritto non diventi prevaricazione nei confronti del più debole: l'automobilista nei confronti del ciclista, il ciclista o il conducente di monopattino nei confronti del pedone.

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: l'innovazione tecnologica è uno dei principali driver di cambiamento nella nuova mobilità come veicoli elettrici, veicoli autonomi, condivisione dei veicoli e piattaforme di mobilità intelligente
- Sviluppo Mobility As A Service (MaaS)
- Cambiamenti nei comportamenti dei consumatori (riduzione del bisogno di mobilità per accelerazione digitalizzazione)
- Sviluppo delle smart city e ridisegno degli spazi
- Cambiamenti demografici e urbani, con un aumento della popolazione urbana e un invecchiamento della popolazione
- Sostenibilità ambientale



GLI IMPATTI SUL SETTORE ASSICURATIVO

Sul Sistema	Sui Clienti
▪ Creazione di un sistema di mobilità misto pubblico e privato ▪ Crescente peso player tecnologici ▪ Temi etici e di governance	▪ 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
▪ Creazione di nuovi prodotti assicurativi orientati alla molteplicità degli aspetti della nuova mobilità ▪ 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	▪ Mancanza di pricing personalizzato sullo stile di guida ▪ 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 dovute a Cyber Attacks ▪ Crescente potere dei costruttori di auto (disintermediazione dei dati)

Hanno partecipato alla predisposizione del presente Quaderno:

Liliana Cavatorta

Capo Progetto - Responsabile Emerging and Reputational Risk

Gianluca Rosso

Emerging and Reputational Risk

Davide Iacofano

Emerging and Reputational Risk

Elena Borovina

Emerging and Reputational Risk

Prof. Egeria Di Nallo

già Direttore del Dipartimento di Sociologia dell'Università di Bologna

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