

Nel 2030 l'Italia avrà 15 milioni di mezzi driverless. Le compagnie si preparano agli incidenti tra dilemmi etici e leggi che mancano

Chi assicurerà l'automobile senza guidatore?

La Stampa, lunedì 9 maggio e auto driverless sono più vicine di quanto abbiamo pensato per lungo tempo e nei prossimi dieci anni prenderanno le forme di automobili decisamente meno ridicole di quelle che abbiamo visto percorrere i primi test nei laboratori di Google. Ci sono i produttori di automobili, ci sono i grandi colossi della tecnologia, in futuro arriveranno anche i consumatori. Il grande assente nel quadro è quell'operatore invisibile che ci garantisce in caso di incidente: l'assicurazione.

Oggi, spiega Paolo Ceresi, partner di Mbs Consulting, la principale società italiana di consulenza per il settore assicurativo, il mercato tricolore ha 37 milioni di automobili e l'età media è vicina ai dieci anni. Tra quindici anni avremo 20 milioni di auto tradizionali e 15 milioni di self driving cars. Il mercato - e le strade - saranno per forza di cose un ibrido. Le assicurazioni dovranno affrontare vie inesplorate. «Sono consapevoli che il modello di rischio cambierà completamente», dice Ceresi. Ma il passo è significativo. «Oggi assicurano una persona, in futuro dovranno assicurare il software, i sensori o i produttori della macchina, la filiera e il modello di rischio cambierà in modo cruciale». Prima di un nuovo modello dovranno arrivare nuove regole, un passaggio mai semplice in Italia, tra interessi da tutelare e rendite di posizione. «Quanto velocemente si saprà muovere il legislatore? Pensa a Uber, non hanno ancora capito come comportarsi», annota Ceresi.

Nell'epoca dei dati la sfida è la sapienza nel mettere a sistema quanto siamo in grado di raccogliere. Ma l'arrivo dell'auto senza guidatore pone di fronte produttori, consumatori (e anche assicuratori) di fronte a dilemmi etici. In una sala riunioni in California probabilmente un gruppo di programmatori ha già dovuto discutere su come scrivere il co-



Agiutare che venisse favorevole a quello che mio scettico, sono ogni giorno della P tutti i p nostra v dalla gibio nesso sul Pont

giano sorvegliate dalle black box. Per convincere i consumatori a installarle è stato sufficiente promettere uno sconto sulla polizza. L'assicurazione conosce meglio l'assicurato, può ridurre il rischio, e dunque il costo finale. Mbs Consulting stima che nel 2020 le polizze telematiche raggiungeranno quota 9 milioni con una raccolta complessiva da 3 miliardi di euro e un giro d'affari del nuovo settore tecnologico da 300 milioni di euro.

Quando tutte le auto saranno connesse (avranno ancora senso i semafori?) e i dati a disposizione degli assicuratori saranno abbondanti, è legittimo chiedersi: dovremo ancora pagare un'assicurazione? «Continueremo a pagarla ma con modelli diversi», risponde Mbs Consulting. Risposta alternativa: le pagheremo senza accorgercene, all'interno del costo flat di noleggio o - timore dei grandi assicuratori - direttamente dal produttore all'atto dell'acquisto. L'assicurazione potrebbe diventare un'attività più business to business rispetto a ora. «Il vero valore sarà nel possedere i dati dei clienti per elaborare le tariffe comportamentali», dice Ceresi.

Nei test sulle autostrade della California la Google Car ha percorso fino a marzo un milione e seicentomila chilometri, come andare da Torino a Napoli 1.799 volte, e ha fatto un solo, lieve, incidente. Quando le nostre auto driverless faranno davvero un incidente, non dovremo preoccuparci troppo per aver perso il modulo della constatazione amichevole. Un software basato sull'intelligenza artificiale regolerà la pratica.

Beniamino Pagliaro

redda
orse di
consi-
rini, ma
i le due
gate da
i e soli-
ento, la
, vanno
dati da
viono le
lla Bol-
che vo-
e consa-
o.
ro, cita-
1925)

dice in caso di rischio. Se sulla carreggiata compare un ostacolo l'automobile dovrà salvare a ogni costo il passeggero e investire l'ostacolo oppure frenare mettendo a rischio il passeggero? Il codice dovrà distinguere tra umani e animali, tra bambini e adulti?

Tradotto nel lessico assicurativo: a chi va procurato il danno? Ceresi: «Google sta già ragionando sul fatto se sia giusto che un'automobile abbia il 100% di autonomia o se il guidatore possa prendere il controllo e intervenire». La portata rivoluzionaria del nuovo paradigma è ben descritta dalla difficoltà terminologica: continuiamo a chiamare «conducente» o «guidatore» la persona che probabilmente sarà trasportata. Il settore automotive affronta la nuova era già da prima della rincorsa driverless, perché per milioni di consumatori l'automobile è oggi meno status symbol di quanto fosse in passato. Milioni di utenti rinunciano alla proprietà preferendo formule a volte più economiche. «Oggi le automobili stanno ferme per il 90% del tempo - nota Ceresi -, mentre domani l'auto non sarà

più tua, e anche quello cambia i profili di rischio». L'Italia è già il primo mercato d'Europa per l'uso delle black box che monitorano lo stato dell'auto e lo stile di guida degli assicurati. Un primato che nasce da un aspetto negativo: nel nostro paese il prezzo medio di un'assicurazione auto è il più alto d'Europa, circa 400 euro, quando la media europea è di 280 euro. Oggi 4,5 milioni di auto in Italia, circa il 14% del totale, viag-

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

