

I rischi emergenti della mobilità urbana

Il 2020 è stato un anno anomalo per gli spostamenti in città, tra chiusure, limitazioni per i mezzi pubblici e aumento dell'uso dei dispositivi di mobilità personale elettrici come i monopattini. Si sta disegnando un futuro più smart, che presenta però interrogativi dal punto di vista assicurativo

Le politiche di sostenibilità negli ultimi anni hanno disincentivato l'utilizzo di veicoli a combustibile fossile, promuovendo mezzi pubblici e servizi di *sharing mobility*, fortemente sconsigliati però ultimamente per le misure di contenimento della pandemia. Nel frattempo si sono diffusi micro mezzi, spesso elettrici (*hoverboard*, *segway* e *monowheel*), che possono rappresentare una soluzione efficiente, ma pongono nuovi interrogativi e comportano estemporanee, e talvolta controverse, modifiche della viabilità. Le città stanno cercando soluzioni diverse per arrivare a una pianificazione urbana che punti a costruire vere e proprie *smart cities*.

Il tema è stato trattato nel corso del webinar *Mobilità urbana: rischi emergenti e prospettive per il futuro smart delle nostre città*, organizzato da **Insurance Skills Jam – Il Convivio Assicurativo** in collaborazione con **Anra**. I lavori sono stati condotti da **Carlo Cosimi**, vice presidente di Anra e corporate head of insurance and risk financing di **Saipem**, e introdotti da **Andrea Bertalot**, presidente di **InsJam** e vice direttore generale di **Reale Mutua**.

I monopattini dovrebbero essere soggetti a Rc

Veicoli a motore e non ausiliari è la discriminante che rende i monopattini e altri dispositivi di mobilità personale soggetti a copertura assicurativa obbligatoria. **Giorgio Grasso**, senior partner di **Btg Legal**, ha offerto una panoramica sulla normativa riguardante tali mezzi, in particolare ha chiarito che, "se da un lato i monopattini elettrici sono stati equiparati ai velocipedi ai sensi dell'art. 50 Cds, tale equiparazione ha natura meramente amministrativa, che non significa esonero dall'obbligo di assicurazione".

Difatti, il velocipede funziona "a propulsione esclusiva-

mente muscolare" o "a pedalata assistita" facilitata da un motore ausiliario elettrico. Il monopattino elettrico, quindi, rientra tra i "veicoli a motore", che, ai sensi dell'art. 122 Cap, "non possono essere posti in circolazione [...] se non siano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 c.c."

In altre parole, secondo l'avvocato Grasso, non c'è bisogno di nessun nuovo intervento legislativo in quanto il codice è sufficientemente chiaro.

Grasso ha poi precisato che in caso di scontro tra un monopattino elettrico e un altro veicolo si applicherebbe l'art. 2054 co. 2 c.c. (presunzione, fino a prova contraria, della corresponsabilità); nel caso, invece, di scontro con un pedone si applicherebbe il co. 1 della medesima norma, che prescrive una presunzione di responsabilità a carico del solo conducente del veicolo monopattino elettrico.

Il ruolo del trasporto pubblico

A livello di macrosistema di mobilità, le soluzioni per le città si concentrano sul trasporto pubblico combinato con la promozione dell'uso misto di forme alternative di mobilità.

Sergio Mento, direttore generale di **Gesam – Gruppo Atm**, ha ricordato come l'emergenza Covid-19 abbia, di fatto, ridesegnato le esigenze della mobilità all'interno dell'area metropolitana di Milano.

L'azienda è orientata all'attuazione di soluzioni di promozione di mobilità sostenibile e integrata, in linea con le aspettative delle istituzioni e dell'utenza, e "le soluzioni integrate di mobilità door-to-door rappresentano uno degli obiettivi chiave nel settore del trasporto pubblico locale", ha spiegato Mento. C'è poi il tema della sicurezza stradale. L'intensificazione dell'utilizzo dei nuovi mezzi di mobilità deve essere analizzata anche sotto l'aspetto della sicurezza e della sinistrosità. A livello strettamente statistico, il 2020 non permette un'analisi realistica del fenomeno sinistri Atm che possa confermare un trend in aumento dovuto all'incremento di nuovi mezzi di locomozione elettrici. (continua a pag. 4)



(continua da pag. 3)

Come invertire il trend sull'uso dell'auto

L'analisi condotta da **Guido Gusella**, direttore commerciale Danni e Vita di **Assimoco**, ha evidenziato come, escludendo lo scorso anno, il numero dei chilometri percorsi in macchina, van o taxi in Europa sia cresciuto del 30% dagli anni '80 fino al 2000, mentre oggi si stima che senza interventi possa avere una crescita del 50% al 2050. Una crescita non sostenibile per cui occorrono soluzioni alternative. "Molte città stanno adottando programmi orientati alla sostenibilità a vantaggio dei cittadini, che prevedono una revisione del pubblico trasporto e una rivisitazione della planimetria e delle infrastrutture stradali", ha spiegato Gusella.

I dati presentati illustrano bene la questione: una persona trascorre in media sei settimane all'anno al volante; il 14% della spesa media delle famiglie è dedicato alla mobilità; il 25% dei viaggi privati è inferiore a 1,5 km, il 70% sotto gli 8 km e il percorso medio per recarsi al lavoro è inferiore ai 2,5 km.

Qualcosa sta già cambiando: il 62% delle bici elettriche è stato acquistato da persone con età superiore ai 55 anni, i monopattini e le bici elettriche sono usati dal 20% delle persone che prima usavano l'auto per spostarsi in città, nelle città europee tra il 15% e il 30% degli spazi sono dedicati ai parcheggi.

Per quanto riguarda i trasporti merci in città, attualmente ci si affida a furgoni o a rider: nella visione di Gusella, l'intelligenza artificiale sarà abilitante per una migliore e più efficiente gestione del trasporto di prodotti.

La risposta assicurativa per il prossimo futuro

Ma la mobilità dolce, dal punto di vista delle compagnie di assicurazioni, è un'opportunità di business sostenibile? Si tratta di veicoli privi delle dotazioni di prevenzione e sicurezza, con un basso equilibrio tra velocità e stabilità, con poche norme che ne definiscono le caratteristiche costruttive, i materiali e le dotazioni di sicurezza, diversamente dai veicoli omologati. Inoltre, quella attuale è una circolazione di fatto selvaggia e non regolamentata. **Marco Cuffia**, responsabile della direzione tecnica beni e patrimonio di **Reale Mutua**, ha testimoniato come la risposta del comparto assicurativo ai grandi temi connessi alla nuova mobilità sia stata tiepida e poco omogenea. "Non c'è dubbio che il settore assicurativo debba svolgere un ruolo sociale ed essere attento ai cambiamenti. La domanda crescerà, e con essa la sensibilità all'acquisto di coperture attualmente non obbligatorie sull'utilizzo di nuovi mezzi. Questi sono stati introdotti in modo forzato e nel momento peggiore, quando ancora non si erano valutate le conseguenze e i possibili rischi, e regna ancora l'anarchia dal punto di vista regolamentare, dell'omologazione dei mezzi e della cultura del rischio nel loro utilizzo".



Quali scenari dunque si aprono? Nell'immediato, ci possono essere impatti sulla rischiosità implicita nelle coperture Rca delle autovetture (e altri veicoli) per le variazioni sulla densità di presenza di questi nuovi mezzi in movimento nelle città. Si tratta di veicoli di difficile individuazione e silenziosi, il tutto unito alla difficoltà di stabilire le responsabilità dell'incidente. In altri termini, per Cuffia sussiste il rischio concreto di dover enfatizzare le differenze tariffarie sulla Rca per le autovetture che circolano principalmente in città.

Verso l'assicurazione volontaria dell'individuo

In merito agli utilizzatori della mobilità leggera, considerando che nel nostro Paese è previsto un obbligo di assicurazione esclusivamente per le società di noleggio, la responsabilità per gli eventuali danni in caso di sinistro ricade interamente sul patrimonio dei conducenti dei veicoli responsabili degli incidenti, a meno che gli stessi non si siano assicurati in via volontaria.

Il mercato assicurativo ha adottato un approccio proattivo, predisponendo coperture assicurative, legate alla persona del conducente, di Rc generale per il caso di danni a terzi a cui spesso si associano coperture contro gli infortuni alla guida, coperture di assistenza e tutela legale.

Secondo Marco Cuffia, al momento questa tipologia di coperture è sostenibile, anche perché si tratta di una numerosità contenuta. Ma se il fenomeno crescesse, le compagnie potranno trovarsi ad assumere una rilevante esposizione su questi rischi e sarà necessario affrontare con maggiore profondità il tema della sostenibilità tecnica.

Su questo ultimo aspetto inciderà l'evoluzione normativa: in tal senso è aperto un dibattito sull'identificazione, registrazione e assicurazione dei monopattini e altri mezzi elettrici anche presso le istituzioni europee nell'ambito della proposta di revisione della *Motor Insurance Directive* da parte della Commissione Europea.

Maria Moro

Insurance Daily

Direttore responsabile: Maria Rosa Alaggio alaggio@insuranceconnect.it

Editore e Redazione: Insurance Connect Srl – Via Montepulciano 21 – 20124 Milano

T: 02.36768000 **E-mail:** redazione@insuranceconnect.it

Per inserzioni pubblicitarie contattare info@insuranceconnect.it

Supplemento al 15 marzo di www.insurancetrade.it – Reg. presso Tribunale di Milano, n. 46, 27/01/2012 – ISSN 2385-2577