

## **DXC Technology impulsa su tecnología en el área de seguros para la llegada del coche autónomo**

**Los accidentes tienen su origen en un fallo humano entre un 90 y 95% de las ocasiones. Se prevé que con la llegada del vehículo autónomo esta siniestralidad bajará radicalmente y también las primas de los seguros**

Entre un 90 y un 95% de los accidentes de automóvil tienen su origen en un fallo humano y se prevé que con la llegada del vehículo autónomo esta siniestralidad baje radicalmente y también las primas de los seguros. Un papel que podría ser asumido en parte o en su totalidad, por los propios fabricantes. Para anticiparse a este nuevo paradigma, DXC Technology está adaptando su core tecnológico de seguros al coche autónomo.

De manera progresiva, el coche autónomo de Nivel 5 (totalmente autónomo) será una realidad en el plazo de 5 a 10 años y, a partir de ahí, su presencia será masiva, conviviendo con los vehículos convencionales. El primer efecto será una reducción drástica de la siniestralidad, que debería llevar a una reducción de las primas, a pesar de que los siniestros, si bien menos frecuentes, sí podrían ser más graves.

### Fases de implantación

Según las previsiones, habrá tres fases en las que las aseguradoras deberán adaptarse a la nueva realidad de los vehículos autónomos. En la primera, el seguro variará para poder activar ciertas coberturas en modo autónomo. Nuevas coberturas, o diferentes, según se conduzca o no en modo autónomo, donde el usuario tendrá capacidad para activar y desactivar esas coberturas.

En la fase dos, los vehículos autónomos serán mayoritarios, con un desplazamiento del riesgo asegurado de la persona al vehículo y con un cambio total en las coberturas.

En la tercera fase, se podría prohibir la conducción manual, como hoy ocurre en determinadas maniobras en aviación y el ferrocarril. En ella, la mayoría de las coberturas estarán relacionadas con el vehículo y habrá otras excepcionales para cuando haya intervención humana.

El sujeto de riesgo es el vehículo

Si hoy el conductor es el sujeto de riesgo, con el coche autónomo el sujeto será el vehículo, el fabricante y sus proveedores de software, que tendrán que asumir la “responsabilidad civil” del “producto”, lo que muy probablemente llevará a acuerdos entre fabricantes y aseguradoras. Si embargo, el usuario del vehículo podrá tener también responsabilidades directas si el accidente se produce mientras conduce el coche en “modo manual” o por no haber actualizado el software u otro tipo de negligencia.

“A pesar de que algunos fabricantes como Tesla han anunciado que serán el asegurador de sus vehículos, todo indica -señala Daniel Rodríguez Buesa,

responsable del Área de Seguros de DXC Technology Iberia- que fabricantes y aseguradoras están abocados a colaborar, compartiendo riesgos, tarifas y primas”.

#### Guardar los datos

Hoy las aseguradoras tienen un conocimiento preciso de su asegurado y esta circunstancia cambiará con el coche autónomo, ya que será el fabricante quien tenga esta información ingente, cuyo almacenamiento es complejo y costoso, pero necesario. Un escenario donde los datos serán clave y donde el problema no será el acceso a esta información, sino su almacenamiento algo que es fundamental para las aseguradoras.

#### Nuevos modelo y nuevos actores

Los coches autónomos dispondrán de tecnología que les permitirá circular por cualquier carretera gracias a sistemas de visión artificial, radar, sistemas láser, GPS, etc., e interactuar con infraestructuras de ayuda a la conducción en smartcities que, si fallan, podrán provocar siniestros. Además, los hackeos de los vehículos o fallos en sistemas como el posicionamiento satelital crean otras casuísticas que obligarán a cambiar las coberturas que hoy se conocen.

Por otra parte, la actividad de las aseguradoras podría verse mermada por una reducción del parque de vehículos si progresan diferentes iniciativas de movilidad colaborativa. “Por ejemplo, algunas empresas podrían utilizarlos para recoger a los empleados”, indica Daniel Rodríguez. “Es evidente que no sólo cambia el seguro, también el uso y muchos fabricantes querrán asegurar sus vehículos, si bien, lo más razonable será que fabricantes y aseguradores lleguen a acuerdos y colaboren”.

#### Quien será el dueño de los datos

El vehículo autónomo generara cantidades ingentes de datos, que se podrán procesar en tiempo real, pero difíciles de almacenar. Una información que resulta clave para la aseguradora a la hora de gestionar sus primas a partir de un histórico de cada asegurado.

Habrà que buscar soluciones, agregando datos o no, y explotàndolos. También se debe saber si el fabricante da acceso a estos datos y qué va a hacer con ellos la aseguradora. En todo caso, fabricantes y aseguradoras tendrán que cambiar la forma de pensar. De alguna manera, el vehículo autónomo es como un móvil, un dispositivo que continuamente recaba y genera datos y, cómo con el móvil, habrá que ver donde está la frontera entre los que es de nosotros o no.

“En el nuevo modelo los perjudicados serán aquellos que no se adapten. Lo normal es que las aseguradoras se acerquen a los fabricantes para la gestión del riesgo, tanto del propio producto, como en caso de siniestro. Habrá fórmulas como el seguro mixto, el reaseguro, y quedarán atrás quienes no sepan ver este cambio”, concluye Daniel Rodríguez.

---