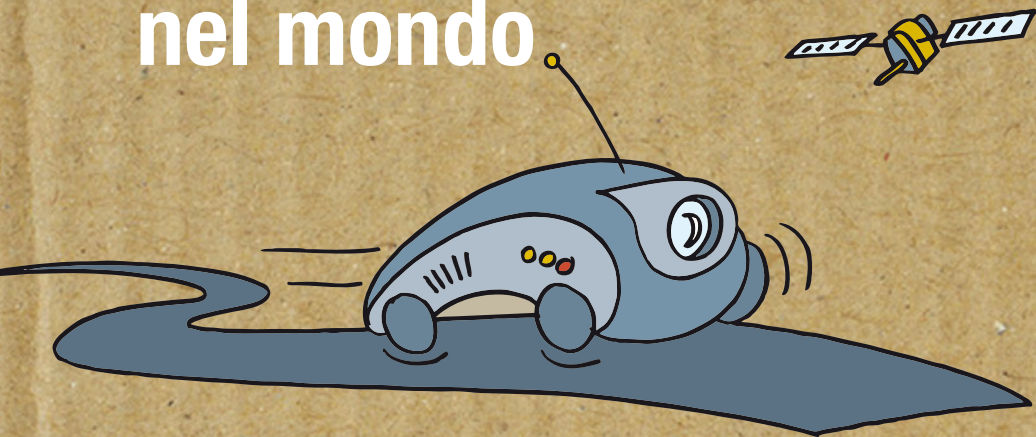


Scatole nere, l'Italia leader nel mondo



- In 10 anni decuplicati i dispositivi installati nella penisola.
- Sono più che in Usa e in ogni altro Paese europeo

uno strumento di **informazione**

Per scegliere bene occorre conoscere. In un'industria in continua trasformazione e che ha una così elevata componente di servizio, come quella assicurativa, l'informazione svolge un ruolo essenziale. È fondamentale ai consumatori per individuare la "polizza giusta", confrontare le offerte esistenti e scegliere quella più adatta alle



Aldo Minucci

proprie esigenze. Lo stesso vale per le compagnie che ogni giorno ridefiniscono le proprie scelte e strategie non soltanto assecondando la domanda degli assicurati, ma anche cercando di anticipare i loro bisogni ed aspettative.

Infine anche i regolatori hanno necessità di conoscere per stabilire le migliori regole del gioco. Quante volte in passato i legislatori sono dovuti tornare sui propri passi perché in precedenza, avevano "sbagliato bersaglio" con norme inappropriate?

Sono queste considerazioni che hanno spinto l'Ania ad avviare con questa pubblicazione una collana di "dossier" in cui di volta in volta verranno approfondite problematiche importanti del settore assicurativo. Con uno stile giornalistico intendiamo rivolgerci direttamente al mondo dei consumatori e dei mass media con l'ambizione di mostrare le tante sfaccettature di una realtà, evitare facili semplificazioni, contribuire ad un dibattito costruttivo. Abbiamo voluto iniziare questa avventura con il tema delle "scatole nere" nella r.c. auto in cui l'Italia, partendo dalle proprie difficoltà, è riuscita a costruire una leadership a livello internazionale. Nel conseguire questo un primato il settore assicurativo ha mostrato capacità di innovazione, disponibilità a rimettersi in gioco offrendo soluzioni nuove ai propri clienti. Buona lettura!

Aldo Minucci
Presidente Ania

Sommario

- Che c'è dentro la scatola Pag 10
- Arriva il legislatore: sconti per legge e un "grande fratello" accanto al posto di guida Pag 13
- L'offerta del mercato in continua trasformazione Pag 17
- I nuovi provider Pag 21
- Un tutor che ci aiuta a guidare meglio Pag 24
- Tutela della privacy, quali regole vanno rispettate Pag 28
- Uno strumento contro le frodi assicurative Pag 31
- Con il regolamento Eu scendono in campo le case automobilistiche Pag 34
- La telematica cambia i mercati e permette nuovi servizi assicurativi Pag 37
- La tecnologia prossima ventura Pag 39

Dossier a cura di
Riccardo Sabbatini

Hanno collaborato
Gianni Giuli
Antonio La Gatta
Rossella Sebastiani

Le opinioni espresse negli articoli sono quelle degli autori e non coinvolgono la responsabilità dell'Ania

Prima edizione febbraio 2014

una corsa ininterrotta

Le prime scatole nere introdotte nel 2004 - il Sud in testa

In un solo anno sono quasi raddoppiate. Le scatole nere installate nelle macchine italiane, stimate dall'Ania in 1,2 milioni a fine 2012, hanno superato i 2 milioni di esemplari secondo la nuova rilevazione effettuata in questi giorni dall'associazione delle imprese di assicurazione. Un numero che fa della penisola il paese leader mondiale dei dispositivi telematici per auto. Vi sono più black box nel belpaese che in Gran Bretagna o in Usa da dove, di solito, vengono importate le innovazioni.

E anche tra i fornitori dei servizi telematici gli italiani hanno conquistato una leadership con marchi ormai affermati nel mondo.

All'origine del successo vi sono diversi fattori. C'è stato un ambiente tecnologico favorevole, fertilizzato da centri di ricerca competitivi a livello internazionale nel settore delle comunicazioni satellitari (la Telespazio del gruppo Finmeccanica) la cui esperienza si è saldata con le expertise delle imprese di telecomunicazioni e dei

servizi telematici automotive. Ma soprattutto, nel promuovere l'innovazione nel mercato di massa delle polizze r.c. auto, i fornitori dei servizi e le imprese assicurative hanno saputo trasformare in opportunità le storiche debolezze che da sempre caratterizzano l'assicurazione obbligatoria made in Italy.

Una risposta al caro polizze

Le scatole nere hanno rappresentato una risposta all'elevata percentuale di furti di automobili e di frodi, ed anche uno strumento nuovo per calcolare il prezzo delle coperture assicurative in un momento nel quale il tradizionale sistema di classificazione della clientela (il bonus-malus) mostrava limiti crescenti. L'utilizzo dei dispositivi elettronici, per chi accettava di installarli nella propria vettura, ha consentito di mitigare gli incrementi tariffari resi necessari da una dinamica di costi finiti fuori controllo soprattutto in alcune aree del paese. Non è un caso che circa la metà (oltre il 49%) delle polizze con

black box presenti in Italia siano state vendute nelle regioni meridionali dove le frodi assicurative hanno raggiunto le percentuali più allarmanti. I nuovi dispositivi telematici offrono un'opportunità anche alle classi più giovani di automobilisti che normalmente, in ragione della loro maggiore propensione a causare incidenti, pagano premi più elevati.

La società di consulenza Boston Consulting Group (BCG) ha stimato che il miglioramento nella gestione dei sinistri può raggiungere il 20% dell'ammontare annuo dei premi assicurativi e, al netto dei costi di installazione e funzionamento dei dispositivi (complessivamente stimato nel 15% dei premi) è in grado comunque di generare risparmi significativi da spartire tra gli assicuratori e i loro clienti. Secondo una stima della società di provider Viasat Group i contratti con scatola nera riducono in media i prezzi delle polizze della r.c. auto del 7-10% una percentuale che sale al 40-50% per le coperture furto.

Polizze ridotte del 7-10% per la Rc auto e del 40-50% per le coperture sul furto (stima Viasat group)

La storia

Lo sviluppo delle scatole nere è stato scandito negli anni dall'evoluzione dei prodotti che l'industria metteva a disposizione e dalle necessità del comparto assicurativo. Possono essere individuate tre fasi:

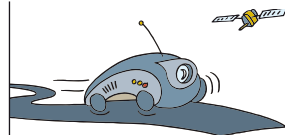
- Inizialmente, alla fine degli anni novanta, i dispositivi telematici sono stati utilizzati per contrastare i furti di autovetture e autocarri. Nascondi all'interno dei veicoli, permettevano di localizzare un mezzo rubato e di avvertire le forze di polizia. Per il costo delle apparecchiature e dei canoni di esercizio era un servizio abbordabile soltanto da una nicchia di mercato, rappresentata da auto di grande cilindrata e mezzi da trasporto.
- Intorno al 2005 la disponibilità di congegni più economici e sofisticati, al cui interno iniziavano a trovare posto anche accelerometri ha schiuso nuove possibilità di impiego anche per una clientela di massa. In un primo tempo sono state lanciate sul mercato polizze a tempo o a chilometraggio predefinito (pay as you go), parametri che i nuovi strumenti permettevano di monitorare. Sono nati nuovi servizi di assistenza in caso di crash e soprattutto i dispositivi telematici sono stati schie-

rati in prima linea nella battaglia contro le frodi assicurative. Registrando l'esatta dinamica di un incidente erano infatti in grado di evidenziare eventuali incoerenze delle richieste di risarcimento. Ad esempio, se un incidente avviene nel traffico cittadino, a bassissima velocità, è assai improbabile che possa causare un "colpo di frusta". In questa nuova stagione le scatole nere sono uscite dai vani motore e hanno iniziato a essere collocate nei cruscotti.

- Nella terza fase, quella che stiamo attualmente vivendo, le black box hanno iniziato a monitorare lo stile di guida degli automobilisti come sistema sofisticato di tariffazione (pay as you drive). Non va dimenticata la funzione di prevenzione svolta da tali strumenti, poiché un automobilista consapevole delle proprie caratteristiche di guida è spinto a comportamenti virtuosi per non perdere le favorevoli condizioni contrattuali legate alle black box.

Attualmente sul mercato si confrontano le più diverse proposte contrattuali, nelle quali le singole funzioni associate alle scatole nere sono presenti separatamente o in modo congiunto. Praticamente tutte le compagnie hanno una scatola

nera nel portafoglio prodotti. Salvo marginali eccezioni i dispositivi hanno la funzione di accertamento del crash, cioè consentono di ricostruire con precisione la dinamica di un incidente. Ma non solo. A questa finalità principale sono accoppiati molti altri servizi, in relazione alle caratteristiche dei contratti. Questi possono contemplare garanzie accessorie per l'assistenza agli automobilisti (95% dei casi) o in caso di furto delle vetture (60%). Molto elevata è la percentuale di black box che, in



i numeri

- * **2.000.000 scatole nere (fine 2013) di cui**
 - 49% al sud e nelle isole**
 - 31% al nord**
 - 20% al centro**

Rappresentano

- * **6% del parco assicurato totale (2013)**
- * **10-15% previsione al 2017**

quasi tutti i dispositivi abilitati a registrare i crash

il 70% delle black box consente forme di personalizzazione tariffaria

seguito a un incidente o malfunzionamento della vettura, consentono di inoltrare messaggi di emergenza per l'invio di un carro attrezzi o di soccorsi.

Più limitata (10-15%) è la modalità di eCall (richiesta di soccorso) automatica qualora l'automobilista sia impossibilitato a farla per proprio conto. Una larga maggioranza di scatole nere (70%) consente forme più o meno sofisticate di personalizzazione tariffaria. Le modalità più consuete sono al servizio di tariffe a tempo

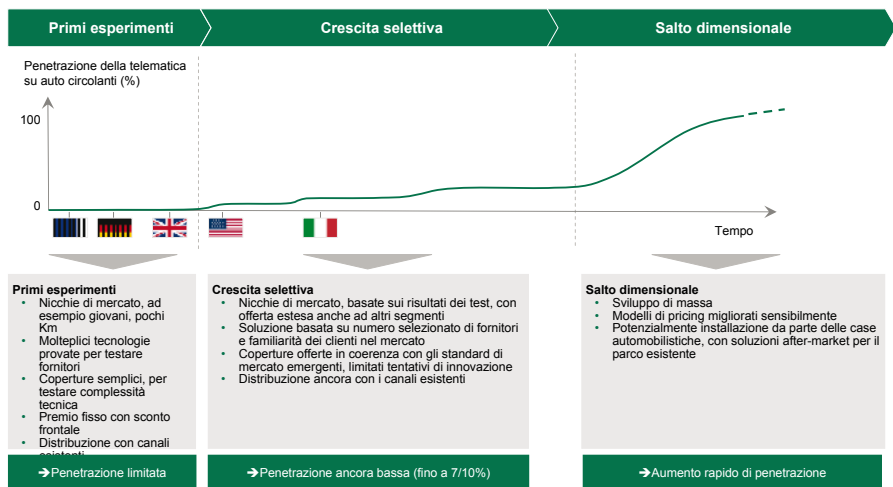
o a chilometro. Crescente diffusione stanno avendo anche i contratti che prevedono il controllo dello stile di guida del conducente. Infine circa il 20% dei dispositivi telematici consentono ulteriori servizi aggiuntivi (assicurazioni per viaggi e sport, parking, controllo sui limiti di velocità etc).

Il legislatore interviene e poi ci ripensa

Le rilevazioni dell'Ania disegnano uno scenario di mercato dinamico ed in forte espansione. È proprio in que-

sto contesto che il legislatore aveva deciso di intervenire nuovamente, nel dicembre scorso, a regolamentare le scatole nere nell'ambito di un'azione più generale sulla r.c. auto contenuta nel decreto "Destinazione Italia". L'obiettivo, in sé condivisibile, era quello di diffondere l'utilizzo dei dispositivi telematici soprattutto come strumento per contrastare le frodi e in tal modo ridurre le tariffe dell'assicurazione obbligatoria. Inoltre, facendo chiarezza su una precedente norma oggetto di contrastan-

Il mercato italiano è il più evoluto



Fonte: articoli di stampa, siti aziendali, analisi BCG

THE BOSTON CONSULTING GROUP

nell'ultimo decreto sancito il carattere facoltativo dell'offerta assicurativa

ti interpretazioni, era stata sancita la piena libertà, da parte delle compagnie, di offrire i contratti con i dispositivi telematici.

I dubbi, piuttosto, riguardavano la scelta del legislatore di imporre sconti obbligatori (il 7% rispetto alle tariffe base) per gli automobilisti che decidevano di includere l'utilizzo di una scatola nera nel proprio contratto r.c. auto. Tutto questo rappresentava un unicum che non aveva eguali, non soltanto in Italia, in altri comparti della produzione e dei servizi. Quando mai, o dove, un legislatore fissa per legge l'entità degli sconti di un dentifricio, di un paio di calzoni o di un conto corrente? Esistono prezzi liberi o amministrati, ma per la prima volta un governo introduceva una nuova categoria: quella degli "sconti amministrati". Alla fine, però, non se ne è fatto nulla. Il decreto ha avuto vita dura in Parlamento soprattutto per l'opposizione sulle norme che intendevano favorire, al fine di ridurre i prezzi della r.c. auto, la riparazione diretta dei danni in officine convenzionate e il contrasto delle frodi.

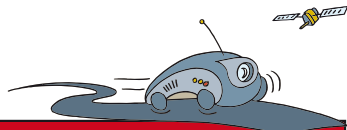
L'ostilità manifestata soprattutto dai carrozzieri ha spinto il Governo a una precipitosa retromarcia con l'annuncio, il 5 febbraio scorso, dello stralcio dell'intero articolo sulla r.c. auto dall'originario decreto. Sono finite nel cestino, pertanto, anche le norme sulle scatole nere. E hanno ripreso nuova vita le disposi-

zioni contenute in un precedente decreto del governo Monti, relativo anch'esso alle black box, peraltro ancora in attesa dell'emanazione dei relativi decreti attuativi.

Non tutto il male viene comunque per nuocere. Anche le disposizioni del precedente Esecutivo imponevano "sconti significativi" sulle polizze contratte dagli automobilisti che accettano di installare scatole nere nelle proprie vetture, ma senza indicare una percentuale minima per simili riduzioni di prezzo.

Inoltre il tormentato iter legislativo dell'ultimo provvedimento ha comunque fatto chiarezza sul carattere facoltativo dell'offerta assicurativa smentendo alcune iniziali

interpretazioni da parte di uffici ministeriali ed autorità di vigilanza circa l'obbligo da parte degli assicuratori di dover offrire comunque polizze con le black box. Infine nel concitato dibattito delle ultime settimane sono emerse anche proposte concrete per affrontare il delicato tema della portabilità. Cioè la possibilità, da parte dell'automobilista, di mantenere l'originaria scatola nera installata anche in caso di passaggio ad un'altra compagnia d'assicurazione e ad altri provider di servizi telematici. Quest'ultimi, per contrastare l'iniziale proposta (contenuta nell'ultimo decreto) di creare un organismo pubblico per garantire la portabilità, ciò che avrebbe dato vita ad un



LA "SCATOLA" E I GOVERNI



Mario Monti

2012 Il decreto "Liberalizzazioni" del governo Monti stabilisce "sconti significativi" per gli automobilisti che accettano di installare la scatola nera nella propria vettura



Enrico Letta

2014 Il decreto "Destinazione Italia" del governo Letta impone uno sconto del 7% sulle polizze r.c. auto che prevedono l'utilizzo di un dispositivo telematico. Il 5 febbraio il decreto è stato ritirato e sostituito da un disegno di legge

"grande fratello" sui comportamenti alla guida degli automobilisti italiani, si sono detti disponibili ad un accordo tra fornitori di servizi per definire un set minimo di informazioni scambiabili tra i diversi provider. Una soluzione quest'ultima, che ora potrebbe essere recepita anche con l'attuale quadro normativo. Tra l'altro, sulla stessa materia, sta per intervenire anche il legislatore europeo nell'ambito di un regolamento sull'introduzione obbligatoria di dispositivi di chiamata d'emergenza (eCall) nei nuovi modelli di autovetture immessi sul mer-

cato continentale a partire dal 2015. Anche in quel caso è richiesto il requisito della portabilità per le apparecchiature che i costruttori automobilistici dovranno installare. E la soluzione italiana potrebbe rappresentare un apripista per l'intero continente.

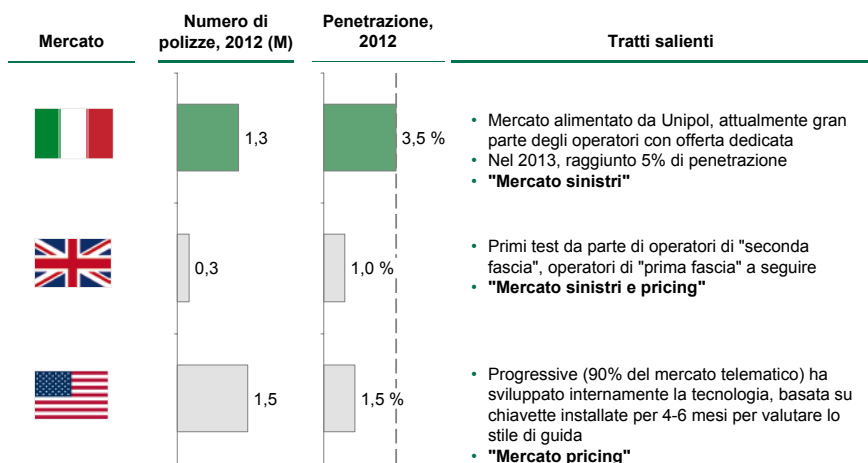
Una buona legge dovrebbe promuovere l'innovazione, favorire lo sviluppo del mercato, tutelando i consumatori. Sono finalità che non sempre si rispecchiavano nel decaduto provvedimento del governo e che invece potrebbero ora essere conciliate

adattando opportunamente, nella regolamentazione secondaria, il quadro normativo tornato in vita.

L'innovazione prossima ventura

La necessità di non compromettere l'innovazione con provvedimenti di natura dirigista è tanto più importante perché la telematica automotive sta vivendo una fase particolarmente rapida di cambiamenti tecnologici. Le novità innescate dalle scatole nere stanno per trascinare verso nuove filiere di prodotti. Con il regolamento

Struttura del mercato italiano diversa da US e UK



Fonte: analisi BCG

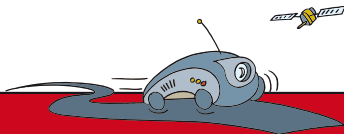
THE BOSTON CONSULTING GROUP

europeo sulla eCall verranno obbligatoriamente installati nelle nuove vetture europee sistemi in grado di lanciare un segnale d'allarme per l'invio di un'ambulanza ogniqualvolta un incidente d'auto superi una determinata soglia di impatto. E a quegli stessi terminali potrebbero essere agganciati numerosi altri servizi aggiuntivi semprechè il regolamentatore europeo garantisca la crescita di un sistema aperto e non chiuso. Sul piano tecnologico già sono in corso sperimentazioni per allargare il

modello delle black box in mercati contigui (ad esempio quello dei trasporti ferroviari merce o dello stoccaggio dei rifiuti) dove i sistemi di localizzazione possono garantire la tracciabilità dei prodotti. E scatole nere iniziano a fare la loro comparsa anche in polizze innovative collegate alla protezione dell'abitazione (da rischi di incendio, allagamenti o furti) o nel campo dell'assistenza sanitaria. Per quanto riguarda l'industria dell'auto la nuova frontiera è rappresentata soprattutto dall'inclusione di

una telecamera negli attuali dispositivi telematici. Anche in questo caso la sperimentazione è in pieno corso e riguarda l'offerta di servizi di protezione e controllo nei mezzi pubblici, e di assistenza alla guida. Non è lontano, forse, il momento in cui si potrà attivare un "pilota automatico" nelle vetture riducendo drasticamente il numero di incidenti e di vittime. È una corsa verso il progresso che proseguirà impetuosa nei prossimi anni a meno che non giunga un legislatore maldestro a frenarla.

UNA GRANDE OCCASIONE



La scatola nera rappresenta una grande opportunità per l'industria assicurativa e i suoi clienti. La diffusione di strumenti telematici non solo aiuta gli assicuratori a misurare e a gestire in modo più preciso i rischi, anche a fini antifrode, ma fornisce agli assicurati una protezione maggiore in caso di incidente, piuttosto che nell'ipotesi di furto del veicolo. I vantaggi offerti dalla tecnologia vanno nelle due direzioni. Le scatole nere, proprio perché svolgono una pluralità di funzioni, rappresentano la via maestra per ottenere un abbassamento dei prezzi della r.c. auto. La riduzione delle frodi si traduce in minori costi dei risarcimenti. La personalizzazione tariffaria consentita dai dispositivi

determina vantaggi superiori ai classici sistemi di valutazione, come il bonus malus. La personalizzazione del rischio, entro i limiti della tecnica assicurativa (che esige la formazione di categorie di rischi omogenei in base al principio di mutualità) è un vantaggio sia per il consumatore sia per l'assicuratore. Contrariamente a quanto si crede, la c.d. a simmetria informativa è una condizione che subisce l'assicuratore quando si trova di fronte un contraente di cui all'inizio sa pochissimo. Le scatole nere permettono di conoscere le caratteristiche dell'assicurato, in modo da tarare meglio la sua propensione al rischio. Il vantaggio per il consumatore è di essere misurato sulla sua reale rischiosità. Nei modelli più sofisticati di black box, già attualmente disponibili sul mercato, il costo della polizza è determinato in base all'uso effettivo dell'automobile, le percorrenze chilometriche, gli stili di guida, il rispetto delle regole. Di una più precisa misurazione dei rischi si avvantaggeranno soprattutto (in termini tariffari) gli automobilisti onesti e prudenti delle aree più critiche del paese che attualmente sopportano in parte le conseguenze di diffusi fenomeni fraudolenti e pratiche scorrette.

Per queste considerazioni riteniamo che l'utilizzo delle scatole nere dovrebbe essere promosso dal legislatore con opportune misure. Se, ad esempio, talune province del paese annullassero o limitassero le imposte locali prelevate sui contratti r.c. auto che prevedono i dispositivi telematici, l'incentivo si sommerebbe alle riduzioni tariffarie già largamente praticate dalle compagnie. E gli automobilisti che attualmente eludono l'obbligo assicurativo avrebbero una ragione in più per mettersi in regola. Fatti i conti l'effetto finale sarebbe anche quello di annullare le potenziali perdite di gettito per le amministrazioni.

Vittorio Verdone
Direttore centrale Auto Ania

che c'è dentro la **scatola**



Inizialmente erano oggetti piuttosto voluminosi difficili a nascondere in una vettura, un problema non da poco per un dispositivo nato come potente antifurto satellitare. Poi con il tempo le dimensioni delle scatole nere, dette anche black box, si sono progressivamente ridotte ed ora sono grandi poco più di

un accendino. Se guardiamo al loro interno, ben compresi dagli ingegneri elettronici, troviamo sostanzialmente quattro componenti chiave: un accelerometro, un dispositivo di localizzazione satellitare (GPS), un sistema di comunicazione GSM ed un microprocessore con memoria.

1 - L'accelerometro

Si tratta di un dispositivo tecnologicamente molto recente. Alcuni anni fa, gli accelerometri erano grandi come una stampante, ora invece sul dito di una mano ne stanno comodamente quattro o cinque. Misura i cambi di traiettoria, le accelerazioni e le frenate del

veicolo, oltre che, naturalmente, eventuali crash, l'unità di misura è detta **forza g**.

Esistono vari tipi di accelerometri, ma cosa veramente li differenzia è la massima forza g e la velocità di lettura. Si può parlare di crash quando l'accelerazione supera il valore di 2g. In incidenti molto gravi si registrano accelerazioni anche di 200g, dove sul corpo agiscono forze pari a 200 volte il nostro peso. Tutto ciò equivarrebbe a una spinta di 10 tonnellate e in quel caso non esistono tecnologie capaci di proteggere le persone.

L'accelerazione è un evento rapidissimo, che si misura in millisecondi e un accelerometro deve essere altrettanto rapido per effettuare registrazioni corrette degli eventi. Un accelerometro scadente registra un massimo di 8g ed esegue 100 letture al secondo, un dispositivo di ottima qualità registra fino a 50g ed è capace di 1500 letture al secondo.

2 - GPS - sistema di localizzazione satellitare

Registrare che cosa sta facendo il veicolo, o che è avvenuto un crash, è solo il primo passo perché se non conosciamo il luogo dell'incidente non si saprebbe, ad esempio, dove inviare i soccorsi. Il **GPS** registra la

posizione del veicolo e la sua velocità usando una costellazione di satelliti. GPS è oggi un termine volgarizzato, usato per indicare generi-

DIETRO LA PAROLA

■ Per i più curiosi, diciamo che è improprio parlare di **forza g** perché andrebbe usato il termine accelerazione G, ma siccome quello che il corpo avverte in caso di accelerazione è nei fatti una forza si usa il termine di forza g. 1g è esattamente l'accelerazione gravitazionale

camente sistemi di localizzazione satellitare. Altri sistemi satellitari sono: GLONASS Russo, BEIDOU Cinese, COMPASS Asiatico, IRNSS Indiano, GALILEO Europeo.

3 - GSM

Non occorre soltanto memorizzare i dati in locale, ma questi devono anche raggiungere rapidamente il service provider, il vero gestore delle informazioni.

Per farlo, le scatole nere utilizzano la rete cellulare GSM, esattamente quella dei nostri telefonini, per comunicare i dati. Le scatole nere non trasmettono in modo continuativo: in Italia ne sono installate circa due milioni e se fossero

connesse tutte simultaneamente sarebbe davvero un bel problema tecnologico. Per questo motivo la trasmissione avviene tipicamente ogni due chilometri, oppure a seguito di eventi cosiddetti trigger ("grilletto") che fanno scattare il dispositivo: crash, sbandata, frenata improvvisa, eccesso di velocità e così via.

4 - Microprocessore con memoria

La memoria più importante del dispositivo è quella di tipo permanente, grazie alla quale i dati non vanno persi anche se la scatola nera viene scollegata dalla batteria o addirittura distrutta in

DIETRO LA PAROLA

■ Il **GPS** nasce per applicazioni militari, costruito dagli Stati Uniti come guida di mezzi automatici o di ausilio alle truppe a terra, è introdotto artificialmente un errore per consentire un uso civile. I sistemi militari decodificano e sottraggono questo errore consentendo una precisione di localizzazione di alcuni centimetri

caso di grave crash. Queste memorie, dette **Flash**, conservano i dati anche senza elettricità e non sono molto diverse da quelle usate nelle chiavette USB. Le scatole nere devono registrare da alcuni secondi prima ad alcuni secondi dopo il crash, quindi per risolvere il problema dei secondi antecedenti al crash, dal momento che non si sa esattamente quando questo arriverà, la scatola nera registra continuamente e ininterrottamente tutti i dati per poi cancellarli successivamente.

DIETRO LA PAROLA

- Un piccolo aneddoto sul nome della **memoria Flash**. Le prime memorie non volatili (sono chiamate così le memorie che anche senza elettricità conservano i dati) erano terribilmente lente e difficili da scrivere - le famose EPROM - e si cancellavano esponendole a una luce ultravioletta. Quando finalmente uscì la nuova generazione di memorie enormemente più veloci, furono chiamate Flash sia a ricordare la rapidità di cancellazione sia a ricordare il vecchio processo di cancellazione con la luce uv.

Interviene il legislatore: dal decreto di **Monti** a quello, stralciato, di **Letta**

L'impetuoso sviluppo delle scatole nere in Italia, liberamente promosso dal mercato assicurativo, è stato negli ultimi anni oggetto di crescenti attenzioni da parte del legislatore. Se i nuovi dispositivi consentivano (in virtù della loro intrinseca capacità di contrastare le frodi e monitorare lo stile di guida dei conducenti) di offrire polizze a buon mercato soprattutto nelle aree del paese maggiormente sotto pressione, i governi che si sono succeduti alla guida del paese negli ultimi anni, li hanno spesso "interpretati" come una facile scorciatoia per giungere a cali generalizzati nella r.c. auto.

È una deriva dirigista che ha avuto inizio nel gennaio del 2012 quando l'esecutivo guidato da Mario Monti introdusse in un decreto l'obbligo, a carico delle compagnie, di praticare "una riduzione significativa" dei premi per le polizze che prevedevano l'utilizzo dei dispositivi telematici. E proseguita quasi due anni più tardi (dicembre 2013) dal governo di

Enrico Letta che, nel decreto "Destinazione Italia", è giunto ad imporre una percentuale minima (7%) per quegli sconti. Le norme sulla r.c. auto dell'ultimo provvedimento, comprese quelle sulle scatole nere, sono state stralciate nei giorni scorsi - verranno riproposte in un disegno di legge dall'incerto iter legislativo - ridando vigore al quadro normativo preesistente. Non vi dovrebbe comunque essere un completo ritorno al passato visto che il dibattito ed il confronto svolti nel corso dell'ultimo tormentato iter legislativo hanno comunque avuto il merito di dirimere alcuni dubbi interpretativi sorti con il primo intervento del regulator. Queste le tappe dell'escalation normativa.

Gennaio 2012, Monti detta le regole

Il governo presieduto dall'ex rettore della Bocconi, nel tentativo di interrompere la crescita dei prezzi nell'assicurazione obbligatoria, determinata da una dinamica dei costi andata fuori controllo, dettò le prime regole di com-

portamento alle compagnie sull'offerta di polizze con scatola nera. Qualora l'assicurato "acconsenta" all'installazione di meccanismi elettronici nella propria autovettura - affermava testualmente il decreto - "i costi di installazione, disinstallazione, sostituzione, funzionamento e portabilità" sarebbero rimasti a carico delle compagnie che, in aggiunta, avrebbero dovuto corrispondere ai clienti anche una "riduzione significativa" rispetto ai premi standard. Quella formulazione già interveniva a sproposito nell'alterare il libero gioco del mercato ma, in sede di interpretazione del dettato legislativo, divampò la polemica. Un'interpretazione dell'allora regolatore del mercato assicurativo (l'Isvap, ora Ivass), fatta propria dal ministero dello Sviluppo Economico, sostenne l'obbligo da parte delle imprese assicuratrici di offrire polizze "scontate" con le black box mentre le compagnie rivendicavano la libertà di poterlo fare o meno. Sostenendo che in alcune aree del paese particolarmente colpite dal fenomeno delle

all'assemblea dell'Ania il ministro Flavio Zanonato preannuncia un cambio di linea

frodi, l'utilizzo di una black box avrebbe comportato risparmi di costi tali da giustificare gli sconti. Ma in altre regioni non vi sarebbero invece stati margini economici sufficienti. Praticando ugualmente gli sconti vi sarebbe stato l'effetto paradossale di dover aumentare le tariffe "di base" facendo in pratica pagare la scatola nera a chi non la utilizzava.

L'impatto spinse l'Ania a rivolgersi al Tar e, successivamente, al Consiglio di stato (che deve ancora esprimersi) per dirimere il conflitto. Nel frattempo Monti passò la mano a Enrico Letta ed il nuovo governo nell'estate del 2013 annunciò un cambio di orientamento. Partecipando all'assemblea annuale dell'Ania il ministro dello Sviluppo Economico Flavio Zanonato dichiarò di condividere l'interpretazione degli assicuratori sulla piena libertà d'offerta dei nuovi prodotti. In questo nuovo scenario si giunse, a fine 2013, al nuovo decreto sulla r.c. auto.

Letta impone gli sconti fissi

Chiarendo il punto controverso della precedente normativa l'art.8 del Dl "Destinazione Italia" stabilì che l'offerta di contratti con scatola nera avrebbe rappresentato comunque una facoltà, e non un obbligo, per le compagnie. Ma allo stesso tempo stabilì una cifra fissa (il 7%) per gli sconti per le polizze con la scatola nera. Una scelta dirigista con cui la politica intendeva forzare la mano alle libere forze del mercato.

I "GRANDI" OCCHI DI PIERO FORNASETTI



Da "Piero Fornasetti 100 anni di follia pratica"
Triennale design museum - Milano 2013-2014

Ma la misura destinata a fare maggiormente discutere era quella che istituiva presso il centro di coordinamento sul traffico del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un "servizio unico di raccolta dei dati" provenienti dai dispositivi elettronici. L'obiettivo era quello di garantire l'interoperabilità delle scatole nere, evitando di doverle rimuovere quando un automobilista cambia compagnia ed il provider dei servizi telematici. In questo caso i dati trasmessi dalle scatole nere sarebbero stati indirizzati al centro ministeriale per essere ritrasmessi alla nuova compagnia dell'automobilista.

La soluzione prescelta, tuttavia, sollevava molti interrogativi visto che i dati delle black box attualmente sono intellegibili solo da parte dei rispettivi provider, che utilizzano software proprietari. E le compagnie non ricevono un flusso di dati grezzo ma informazioni già "lavorate" dai loro fornitori di servizi (ad esempio sulle caratteristiche di un incidente). C'era il concreto pericolo che il "centro di coordinamento" si potesse trasformare in un grande provider pubblico, spiazzando quelli privati.

Non solo. Nelle scorse settimane è stato evocato anche il rischio di un "grande fratello"

sancito il divieto di disinstallazione e manomissione delle scatole nere

pubblico che avrebbe finito per incamerare (e potenzialmente controllare) tutti i dati sulla guida e gli incidenti degli automobilisti in possesso di una scatola nera. Con la tentazione di multare in automatico le violazioni alla guida registrate dalle apparecchiature. Lo stralcio del decreto ha fugato simili preoccupazioni reintroducendo le norme preesistenti varate dal governo Monti.

Il ritorno al passato

I dubbi interpretativi che avevano caratterizzato il decreto del 2012 verranno ora riproposti? In teoria sì, visto che quelle norme non sono cambiate di una virgola. Ma è lecito attendersi che il dibattito di questi mesi sia quantomeno servito a chiarire i punti più controversi evitando

il protrarsi dei conflitti ancora in atto. In discussione non c'è soltanto la questione della facoltatività dell'offerta su cui anche il governo ha finito per accogliere il punto di vista degli assicuratori. Il ritorno alle norme di Monti ripropone in teoria anche un altro nodo relativo alla possibilità degli assicurati di "spegnere" a piacimento la scatola nera.

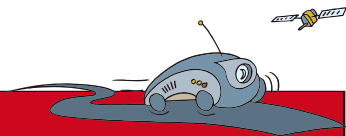
Al riguardo, la bozza di un regolamento attuativo - redatta dal ministero dello Sviluppo Economico di concerto con Ivass e garante della Privacy - contempla anche il diritto da parte degli automobilisti "di interrompere immediatamente il trattamento dei dati relativi all'ubicazione, anche attraverso modalità telefoniche o telematiche".

È una disposizione fortemente criticata dal mondo assicu-

rato perché se i dispositivi possono essere disattivati a scelta del conducente ne viene inevitabilmente compromessa la funzione di deterrenza antifrode.

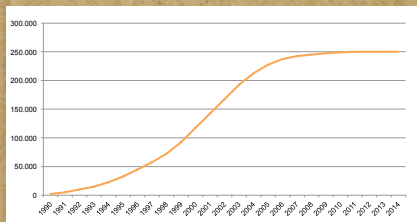
Nei fatti è stata sconsigliata anche nell'ultimo decreto legge governativo (dicembre 2013) quando ha stabilito il "divieto di disinstallazione e manomissione delle scatole nere da parte degli assicurati" dando così ragione alle preoccupazioni delle compagnie.

È pur vero che la norma è stata successivamente stralciata ma si presume che il Governo, se nel frattempo non ha cambiato parere ancora una volta, possa ribadire il medesimo orientamento (assieme alle altre due authority) con il varo definitivo del regolamento.



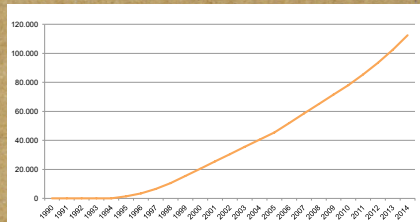
IL TREND

Dispositivi circolanti in Italia
per servizi di recupero macchine rubate



fonte: Tsp association

Dispositivi per la gestione
di flotte aziendali



IL REBUS DELLA PORTABILITÀ

Come evitare che i nuovi congegni elettronici diventino un freno alla concorrenza rendendo più costoso il diritto dei consumatori a cambiare compagnia? Per affrontare il problema la norma decaduta del decreto legge del Governo "Destinazione Italia" aveva dato notorietà al termine astruso di "interoperabilità" preferito a quello, più comprensibile, di portabilità. I termini della questione sono gli stessi. Se un automobilista in possesso di una polizza con scatola nera decide alla scadenza di cambiare impresa assicurativa, la black box deve essere disinstallata ciò che comporta un costo (all'incirca di 30-40 euro in relazione alla complessità del meccanismo), benché a carico della compagnia. Costo che raddoppia se l'automobilista fa la scelta di sottoscrivere un altro contratto telematico con un nuovo provider assicurativo. È un onere che può essere eliminato evitando di dover sostituire l'apparecchio iniziale? Le soluzioni possono essere diverse ma in relazione alla scelta che si compie l'onere viene trasferito da un soggetto ad un altro. Si potrebbe riconfigurare il software della vecchia black box adattandolo al linguaggio della nuova compagnia, oppure giungere ad un accordo tra i due provider (della compagnia A e B) così da permettere uno scambio di dati. La soluzione del Governo Letta era particolarmente invisa ai provider dei servizi telematici perché, in effetti, interponeva un nuovo organismo pubblico (il "servizio pubblico di raccolta dei dati") in un business privato. Con la conseguenza per gli operatori di dover condividere con il nuovo intruso software proprietari e modelli di comunicazione. Al di là delle considerazioni generali, per giunta, la soluzione individuata nel

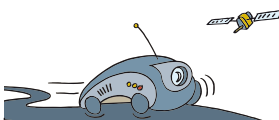
decreto governativo era facile a dirsi ma assai complicata a realizzarsi stante la diversità dei dispositivi esistenti e dei loro software. La minaccia rappresentata dal provvedimento governativo aveva comunque spinto i provider dei servizi a trovare un'unità d'intenti mai raggiunta in passato. E a presentare una controproposta che poi era stata recepita in alcuni emendamenti. In pratica il regolatore avrebbe dovuto limitarsi a definire un protocollo per la trasmissione dei dati relativi al servizio di base (quello che consente di fotografare la dinamica di un incidente). In caso di passaggio dell'automobilista a un'altra compagnia il provider del vecchio assicuratore avrebbe inviato i dati al provider del nuovo utilizzando il protocollo comune. Il secondo provider avrebbe riconosciuto al primo una commissione per il servizio. In questo modo non ci sarebbe stato più bisogno di dover disinstallare le scatole nere ad ogni cambio di compagnia con risparmi evidenti. E i provider avrebbero potuto più facilmente ammortizzare nel tempo i costi delle black box. L'articolo sulla r.c. auto del decreto "Destinazione Italia" è stato stralciato ma l'emendamento sulla interoperabilità, anche nell'attuale cornice legislativa, potrebbe ugualmente assolvere al suo scopo integrato nel regolamento del Ministero per lo Sviluppo Economico, authority sulla Privacy e Ivass sulle modalità di raccolta e gestione dei dati provenienti dai dispositivi telematici. Quel regolamento, già oggetto di una consultazione, deve ancora essere emanato e contiene una sezione molto generica sul tema della portabilità. Ora potrebbe essere resa molto più dettagliata in coerenza con le indicazioni dei provider.

l'offerta del **mercato** in continua **trasformazione**

È una lunga marcia, iniziata alla fine dello scorso secolo e che negli ultimi anni ha conosciuto una brusca accelerazione. Come spesso è accaduto con altri settori industriali "contaminati" dalla telematica e dall'elettronica, l'innovazione ha spesso cambiato a tal punto i prodotti iniziali da generare nuove filiere aprendo opportunità in un primo tempo impensate. Ma, se dovessimo indicare la peculiarità delle scatole nere nelle automobili, dovremmo riconoscere il contributo determinante ai nuovi servizi automotive giunto dal comparto assicurativo, che ha incontrato sul suo cammino i prodotti innovativi messi a disposizione da una giovane industria nazionale. È un caso di successo scandito in tre tappe.

1. Le black box sono nate negli anni novanta per individuare le automobili o i camion in seguito a un furto. Sembrava naturale sfruttare i neonati servizi di localizzazione per recuperare veicoli rubati. I dispositivi erano nascosti, per non essere facilmente individuati e rimossi

dai ladri. Ma c'erano diversi inconvenienti. Innanzitutto il prezzo, piuttosto elevato, che ne limitava l'acquisto a una fascia ristretta di utenti. E anche le dimensioni delle apparecchiature, che ne rendevano difficile l'occultamento. Da un sondaggio condotto nel 2013 da BCG risulta che, adottando una scatola nera, è triplicata la percentuale delle macchine recuperate dopo il furto.



tutti i servizi della scatola nera in % dei dispositivi installati

Crash	100
Assistenza	95
Furto	60
eCall automatica	15

Per tariffe personalizzate (percorenza, tempo, stile di guida...)	70
--	-----------

Per servizi aggiuntivi (assic. viaggi, sport, parking...)	20
--	-----------

Fonte: Ania

2. Il secondo passaggio, intorno al 2005, è stato molto importante perché è nato dall'intuizione che i nuovi strumenti potevano risultare utili non soltanto per un limitato segmento di veicoli commerciali o di auto di lusso. La disponibilità di dispositivi a basso prezzo combinata ad alcune tecniche commerciali (l'affidamento delle scatole in comodato d'uso, ammortizzandone il costo su più esercizi) ne ha reso economicamente praticabile l'offerta, assieme ai servizi connessi, per un pubblico sempre più largo di automobilisti. Ciò che ha contribuito allo sviluppo del mercato, facendo dell'Italia il paese leader delle scatole nere nel mondo, è stata anche la possibilità di contenere con i nuovi dispositivi l'elevato costo delle coperture assicurative della r.c. auto cui si sono aggiunti, proprio a metà del passato decennio, gli effetti della riforma del risarcimento diretto. In precedenza l'assicuratore aveva scarsi incentivi a migliorare la propria offerta visto che, nei fatti, offriva il suo servizio (il risarcimento

del sinistro) non ai propri clienti ma agli automobilisti di altre compagnie, quelli danneggiati dal proprio assicurato. Quando il sistema è cambiato e le imprese hanno iniziato a rimborsare direttamente i propri assicurati (ottenendo a posteriori un compenso a forfait dalla compagnia del danneggiante) l'offerta assicurativa si è progressivamente ampliata. E le compagnie hanno visto nei nuovi strumenti telematici la possibilità di adattare le polizze alle specifiche caratteristiche dei propri clienti e di offrire loro nuovi servizi. Anche i rincari tariffari hanno pesato nel decretare il successo delle black box. Nell'ultimo decennio, il mercato r.c. auto in Italia è stato caratterizzato da forti aumenti dei premi assicurativi, resi necessari da un costante incremento dei costi (soprattutto per il risarcimento dei danni fisici) e

delle frodi, una piaga divenuta endemica soprattutto in alcune aree del paese. I nuovi dispositivi hanno rappresentato la risposta del mercato assicurativo a queste pressioni consentendo alle compagnie di offrire polizze più economiche a determinate fasce di clientela. In un primo tempo le scatole nere sono state messe al servizio dell'offerta di coperture assicurative a tempo o a chilometraggio limitato (pay as you go) o per gestire flotte di veicoli. Sono poi giunti servizi di assistenza per aiutare gli automobilisti, soprattutto con l'invio di un carroattrezzi, in seguito a un incidente o quando la macchina andava in panne. Successivamente è stata studiata la possibilità di impiegarle nella battaglia contro le frodi. Combinando un servizio di localizzazione a un accelerometro si è capito che era possibile ricostruire con precisione

la dinamica di un incidente e verificare se il "racconto" contenuto nelle richieste di risarcimenti presentate a un assicuratore era compatibile con le risultanze dei dispositivi elettronici.

3. Nella terza fase, in pieno corso, le scatole nere sono utilizzate anche per monitorare lo stile di guida di un automobilista (pay as you drive). Un gran numero di parametri può essere preso in considerazione: la velocità di guida, l'attitudine a brusche frenate o accelerazioni (un indicatore di guida rischiosa), la percorrenza di strade particolarmente a rischio o in orari in cui normalmente si verifica la maggiore percentuale di incidenti. In questo caso anche gli smartphone possono essere utilizzati allo scopo. I cellulari, non sono idonei a verificare la dinamica di un incidente per il fatto che non sono "fissati" permanentemente alla vettura. Ma, combinati ad un Gps, possono efficacemente monitorare lo stile di guida di un automobilista. Il costo è limitato alla erogazione del servizio e non vi sono dispositivi da installare o disinstallare. Il provider inglese The Floow, che offre servizi automotive collegati con smartphone, ha segmentato in una tabella (fig.3) il mercato automobilistico in relazione al costo delle polizze e dei dispositivi. È interessante nota-

IL CONTROLLO DELLE FLOTTE AZIENDALI

Uno dei principali utilizzi delle scatole nere è rappresentato dal controllo delle flotte aziendali, soprattutto dei trasporti merci, al fine di monitorare la condotta di guida degli autisti, controllare la velocità e contenere i costi.

La Environmental Protection Agency (Usa) ha stimato che una velocità superiore di 10 km/h al limite dei 90 km/h produce una minor efficienza del motore tra il 5 ed il 33%. Lo stesso Ente ha verificato che un corretto utilizzo dei mezzi, sfruttando al meglio la telematica, può tradursi in un risparmio fino al 20% anno del costo del carburante.

scatola nera collegata alla centralina elettronica delle vetture

re che anche l'utilizzo dei cellulari durante la guida è monitorato a segnalare la rischiosità di un automobilista (perché attenua la concentrazione al volante). Insomma i telefonini sono utili come scatole nere purché non vengano utilizzati... per telefonare.

Soprattutto in Usa, dove le scatole nere servono prevalentemente per determinare il prezzo delle polizze iniziano a essere utilizzati dispositivi che si connettono direttamente al "bocchettone" delle centraline elettroniche delle vetture.

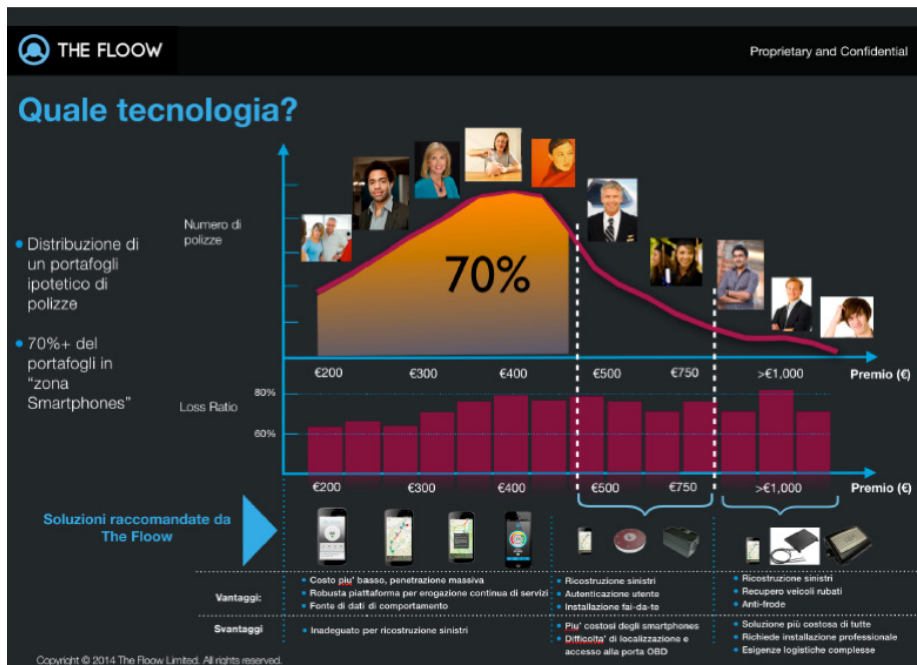
Sono le cosiddette porte OBD, normalmente disponibili sulle automobili prodotte dopo il 1995. La compagnia Progressive invia per posta agli automobilisti interessati il suo "Snapshot", questi lo applicano alla porta OBD e il gioco è fatto. Dopo 30 giorni di prova gli agenti della compagnia sono in grado di dire all'automobilista l'entità dello sconto a cui ha diritto in base al suo stile di guida rilevato da alcuni parametri (chilometri percorsi, numero di brusche frenate, utilizzo della macchina tra mezzanotte e le quattro del mattino). Nel 2013

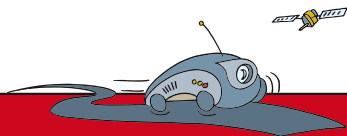
Progressive ha venduto circa 600mila (stima) apparecchiature di questo tipo.

Tra le vare proposte offerte sul mercato non mancano, infine servizi aggiuntivi, che possono essere agganciati a quelli di base. Ad esempio il navigatore (offerto da State Farm in Usa) ma anche rilevatori di velocità, segnalatori di parcheggi (anche convenzionati con le compagnie), gestione del traffico.



Figura 3





UNA RISPOSTA ALLA CRISI DEL BONUS-MALUS

Lo sviluppo delle scatole nere va messo in relazione anche alla progressiva crisi del sistema Bonus-malus con il quale finora è stata misurata la rischiosità di un automobilista, collocandolo in una determinata classe di merito in relazione al numero di sinistri di cui risultava responsabile.

Pur con le varie differenze tra compagnie l'attuale clausola bonus-malus, nella maggior parte dei casi, prevede che, in assenza di incidenti, l'anno successivo venga attribuita a un automobilista la classe di merito inferiore. Per ciascun incidente con responsabilità c'è invece uno scatto all'insù di due gradini.

Con il tempo il meccanismo ha progressivamente mostrato i suoi difetti. C'è innanzitutto un fatto tecnico. Poiché ogni anno responsabile di un incidente è una percentuale relativamente modesta di automobilisti (varia tra il 5 e il 10%) vi è una naturale tendenza all'appiattimento delle classi di merito verso quella più bassa con il risultato di accentuare il ricorso alla mutualità assicurativa, addossando una quota crescente dell'onere dei sinistri anche a coloro che non ne sono responsabili. Nella stessa direzione sono andate anche alcune decisioni legislative, soprattutto le "lenzuolate" dell'ex ministro dell'Industria Pier Luigi Bersani il cui decreto nel 2007 consentì di allargare la stessa classe

di merito del capofamiglia agli altri membri dello stesso nucleo, con il risultato di rendere indifferente sul piano tariffario la maggiore rischiosità di alcuni soggetti, come i neopatentati. Infine occorre rilevare gli effetti perversi prodotti da recenti regolamentazioni comunitarie sulle variabili tariffarie. Ad esempio la direttiva sui "generi" (gender directive, entrata in vigore il 21/12/2012) che impedisce di considerare il sesso come variabile per calcolare i premi assicurativi. Tutto ciò, nella r.c. auto, ha danneggiato proprio le donne (che il provvedimento del legislatore di Bruxelles intendeva invece tutelare) visto che le tariffe in precedenza tenevano conto della loro condotta di guida più prudente.

La crisi del bonus-malus, su cui è in corso una più ampia riflessione anche da parte dell'organismo di controllo del mercato assicurativo (Ivass), sta spingendo il mercato a valutare metodologie alternative per "prezzare" i rischi; qui entrano in gioco le scatole nere. Dopotutto un incidente è il risultato, soltanto in parte casuale, di molte variabili (velocità, qualità delle strade, comportamento e condizione fisica di un automobilista) che i nuovi dispositivi telematici consentono di monitorare e tenere sotto controllo. Ciò ne ha accresciuto l'interesse dal punto di vista delle compagnie e dei loro clienti.

i nuovi provider

È una storia di successo iniziata nella "Tiburtina Valley". È partita da lì, nei centri di ricerca di Telespazio, il campione italiano delle comunicazioni satellitari (gruppo Finmeccanica), la lunga avventura imprenditoriale che ha portato il "made in Italy" del settore automotive a primeggiare nel mondo con circa 3 milioni di auto e mezzi di trasporto equipaggiati con dispositivi elettronici.

Telespazio, nata nel 1957 per gestire i dati provenienti dai primi satelliti per comunicazioni, si affermò progressivamente come uno dei grandi player mondiali per telecomunicazioni satellitari e si trovò pertanto nelle condizioni migliori per approfittare della decisione del governo americano, presa all'inizio degli anni novanta, di aprire a servizi civili la rete satellitare GPS (Global Positioning System) fino allora utilizzata soltanto a scopi militari. La conseguenza fu la nascita e la diffusione di servizi di localizzazione (Location Based Services). Il navigatore, affermatosi pro-



gressivamente nel decennio successivo, è il prodotto più conosciuto di questa nuova filiera tecnologica. Simili attività, nel gruppo Telespazio, erano svolte dalla controllata Com.Net che nel 1998 confluisce in Viasat, joint venture di Seat/Telecom e Magneti Marelli/Fiat. In quel nuovo contesto societario il mondo dell'elettronica per auto incontrava quello delle Tlc e dei servizi di localizzazione satellitare. E nasceva quello che è, ancora oggi, uno dei principali provider italiani di servizi automotive. Quattro anni più tardi, nel 2002, mentre Viasat entrava a far parte del gruppo torinese Elem, un gruppo di manager e ingegneri usciti da quel-

la esperienza davano vita, a Roma, a OCTO Telematics (come il numero dei suoi soci fondatori) affermatosi negli anni successivi come l'altro campione italiano del settore. Attualmente le principali imprese italiane attive nei servizi telematici per auto in collegamento con il mondo assicurativo, sono:

OCTO Telematics

Nata nel 2002 l'azienda romana è nata con il proposito di sperimentare le potenzialità delle nuove tecnologie al di là del settore originario in cui si erano affermate, quello degli antifurti satellitari. Dal 2005 ha legato il suo destino a quello del gruppo Unipol che proprio in quell'anno lanciò sul mercato la prima polizza, abbinata ad una scatola nera, idonea a ricostruire le dinamiche di un incidente. Da lì è iniziata la sua espansione in Italia ed all'estero. La società, attualmente, è presente in 27 paesi e nel 2013

OCTO

ha superato complessivamente i due milioni di clienti. Dalle prime applicazioni atte a identificare e recuperare un veicolo rubato o a fotografare lo svolgimento di un crash, la società ha successivamente sviluppato tecnologie per monitorare lo stile di guida dei conducenti (Pay per use, Pay as you drive) che attualmente offre anche con il supporto di uno smartphone. A differenza dei suoi competitor Octo non produce direttamente le scatole nere che acquista da produttori terzi. Il suo punto di forza è il software e la gestione dei servizi. Ha collaborato con l'Abi (Association British Insurers) inglese alla redazione del codice di autoregolamentazione "telematics good practice guide" sui temi della privacy.

Nel 2010 Meta System Spa, cui faceva capo il controllo della società, ha venduto il 60% delle quote di OCTO Telematics Spa ad alcuni fondi di private equity: tra questi Charme II, Amadeus Capital e Keensight Capital. Nei giorni scorsi gli stessi fondi hanno annunciato la cessione di Octo Telematics al colosso russo Renova Group. Un segnale di come l'automotive "made in Italy" sia divenuta appetibile anche all'estero.

Viasat

È stata l'antesignana del settore automotive italiano con origini che risalgono al 1987 quando Telespazio costruì una specifica unità, la Com.net, per sviluppare le nuove



tecnologie. Ha mosso i primi passi nel campo degli antifurti satellitari, poi sono giunti il cambio di denominazione sociale (Viasat) e l'ingresso nel gruppo torinese Elem. Negli ultimi anni nel business della società hanno acquisito sempre maggiore importanza i servizi più evoluti basati sulla localizzazione, con soluzioni per il mercato assicurativo e per i gestori di flotte aziendali riguardanti l'assistenza (chiamate di emergenza, allarme di incidente), l'infomobilità (informazioni sul traffico e sui punti d'interesse lungo il tragitto di viaggio), il recupero di veicoli rubati, la gestione delle flotte, della guida (pay per use) e degli incidenti (Assistenza cliente, Apertura sinistro, Dossier crash e Perizia Telematica). Viasat è presente in quattro paesi europei oltre all'Italia e può contare su una base di clientela di 400mila scatole nere installate e attive.

Cobra Automotive Technologies

Azienda di Varese nata nel 1975 con il nome di Delta Elettronica, ha assunto l'attuale denominazione nel 2004 ed è quotata alla Borsa di Milano dal dicembre 2006. Cobra è stata una delle prime società attive in Italia nella progettazione e commercializzazione di sistemi di allarme e antifurto

per autoveicoli, che per molti anni ha rappresentato il suo punto di forza. La società è stata anche una delle prime a commercializzare in Italia i radiocomandi per le portiere delle auto. La quotazione è stata l'occasione per espandere la presenza di Cobra in molti mercati esteri ed esplorare nuove aree produttive, come la gestione dei veicoli per conto terzi, o dei sistemi di sorveglianza e antifurto per immobili. Nel settore automotive la diversificazione ha riguardato i sistemi di parcheggio assistito e i servizi di localizzazione e monitoraggio degli stili di guida offerti a società di assicurazione. Attualmente il gruppo è strutturato in due aree di business. La Cobra Telematic services, specializzata nella fornitura di servizi telematici nel settore auto con attività dirette in Italia, Francia, Germania, Brasile, Spagna, Svizzera e UK. Cobra electronic system è invece dedicata alla produzione di sistemi elettronici e componenti nell'industria dell'auto con centri di ricerca in Italia, Corea del Sud e Giappone, mentre l'assemblaggio dei prodotti avviene in Italia e Cina.



Infomobility

È una piccola ma dinamica azienda meridionale fondata nel 1994 e iscritta nella lista delle start up innovative. La gran parte dei suoi 38 dipen-

denti è costituita da tecnici e ricercatori impiegati nei due impianti di Teramo e Cosenza. La sua mission è di proporre soluzioni integrate e innovative nel mercato dell'infomobilità e dei servizi di localizzazione.

Infomobility fornisce servizi di localizzazione satellitare per il monitoraggio della guida (pay-per-use, pay-as-you-drive), emergenza, controllo remoto di persone e mezzi di trasporto. L'attività di ricerca è stata orien-

Infomobility.it®
SISTEMI DI GEO-INTELLIGENZA

tata anche nell'ottimizzare il flusso dei dati che le scatole nere inviano alle strutture di controllo, così da limitare l'onere dei provider telefonici e riuscire a offrire nuovi servizi ai clienti.

Allianz Telematics

È una società facente parte del Gruppo Allianz S.E., con sede legale in Trieste, dedicata allo sviluppo di prodotti e servizi telematici per il mercato automotive. Costituita nel 2011, la società eroga ad Allianz S.p.A. e alle altre imprese facenti parte del Gruppo Allianz S.E. servizi



telematici. Tramite la progettazione e la sperimentazione di sistemi ad alta tecnologia per autoveicoli, Allianz Telematics offre soluzioni nell'ambito della telematica e dell'infomobilità. Inoltre, Allianz Telematics ha ampliato il suo ambito di attività alla realizzazione e alla gestione diretta di prodotti innovativi studiati per il mercato retail e per l'e-commerce.

un **tutor** che ci aiuta a guidare **meglio**

Tutto, in fondo, ha avuto inizio con il tutor in autostrada. Quell'occhio invisibile che controlla la velocità media delle vetture in circolazione, introdotto in Italia nel 2004, ha progressivamente spinto gli automobilisti a condotte di guida più prudenti, contribuendo a ridurre significativamente il numero degli incidenti e dei morti. Con le scatole nere quello stesso principio viene ora applicato alla guida di tutti i giorni, con l'unica differenza che il sistema di controllo non è esterno ma direttamente installato in auto. Si attiva per indicare quando vengono superati i limiti di velocità, o quando una vettura è sottoposta ad accelerazio-



ni o decelerazioni improvvise, soprattutto in strade considerate a rischio. A differenza del tutor, quando i parametri di sicurezza vengono superati non arriva una multa ma l'automobilista può perdere i benefici tariffari che ha ottenuto in cambio dell'installazione della scatola nera. Coloro che monitorano in questo modo il

proprio stile di guida sono ancora una minoranza ma il loro numero è significativo e in continua crescita.

Gli indicatori da prendere in considerazione possono essere i più vari e dovrebbe essere lasciato alla libera scelta di una compagnia stabilire i criteri per classificare la propria clientela. Invece il regulator pretende di imporli dall'alto. La bozza di un regolamento sulle "scatole nere" elaborato dall'Ivass (l'autorità assicurativa), il garante della Privacy e il ministero dello Sviluppo Economico, sottoposto nel 2012 a una pubblica consultazione ma non ancora emanato, sembra circoscrivere rigidamente i dati che possono es-

LE CAUSE DEI SINISTRI. DOVE



un pricing basato sull'uso ha "il potenziale di rivoluzionare l'industria assicurativa dell'auto" (BCG)

LE CAUSE DEI SINISTRI. QUANDO

3,4
I DECESSI OGNI 100 INCIDENTI GRAVI
TRA LE 22 E LE 6 DEL MATTINO



1,9
I DECESSI MEDI OGNI 100 INCIDENTI GRAVI
NELLE ALTRE FASCE ORARIE



sere rilevati ai fini tariffari dai congegni telematici. Sono quelli relativi alla percorrenza del veicolo intesa come: numero dei chilometri percorsi, la tipologia della strada (ad esempio: urbana, extraurbana o autostrada), le fasce orarie di utilizzo del veicolo (ad esempio: diurna/notturna) e i giorni della settimana di utilizzo (ad esempio: feriale/feriivo). Nella lista dei regolamentatore non trovano posto, ad esempio, la velocità di un veicolo (se eccede i limiti imposti in una determinata strada che sta percorrendo), o le

accelerazioni cui sottopone la propria vettura, le brusche frenate oppure le ore continuative passate alla guida. Anche in questo caso, insomma, una potenzialità dei nuovi dispositivi rischia di essere compromessa da un approccio dirigista di chi fa le regole. Per gli assicuratori l'utilizzo di una scatola nera è uno strumento per conoscere meglio il proprio cliente, attraverso il suo stile di guida, adattando il premio assicurativo all'effettivo rischio che sono chiamati a coprire. "In alcuni paesi esteri - spiega Aldo Montefor-

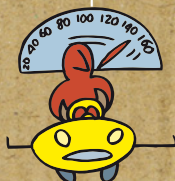
te, Ceo della società inglese The Floow - le compagnie hanno deciso di utilizzare il nuovo sistema per determinare fin da subito il premio. Gli smartphone dei clienti finali, mediante un'apposita app, raccolgono i dati relativi alla mobilità del cliente per un periodo di prova al termine del quale, in relazione all'effettivo andamento dei parametri registrati dai dispositivi, viene stabilito l'importo della polizza ed eventualmente suggerita l'installazione di una scatola nera". "La capacità di misurare esattamente quando,

LE CAUSE DEI SINISTRI. COME

20%
MANCATA PRECEDENZA
(STRADE URBANE)



18%
VELOCITÀ ELEVATA
(STRADE EXTRAURBANE E AUTOSTRADE)



20%
DISATTENZIONE
ALLA GUIDA



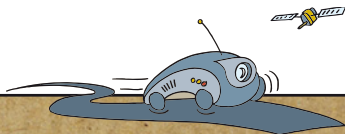
90% degli automobilisti favorevoli al nuovo sistema di tariffazione (sondaggio Towers Watson)

dove e come una macchina è guidata, incluso l'impatto della forza G in una collisione - è sottolineato in un recente articolo di BCG ("Telematics test per gli assicuratori") - ha il potenziale di rivoluzionare l'industria assicurativa dell'auto attraverso un pricing basato sull'uso" invece di determinare il premio con tradizionali elementi come l'età, l'indirizzo e il track record degli incidenti trascorsi. La nozione di "auto-

mobilita privo di incidente" è sostituita da quella di "automobilista sicuro".

Può sembrare la stessa cosa ma non lo è: un sistema di pricing "basato sull'uso" promuove un comportamento attivo degli assicurati per prevenire gli incidenti. In questo modo i loro interessi sono allineati a quelli degli assicuratori, che possono contare su clienti più responsabili. Un ricerca di mercato condotta in Usa

dalla società di consulenza Towers Watsons, presentata nel settembre 2013, è giunta a tre conclusioni: 1) il mercato r.c. auto è pronto a una maggiore diffusione di tecniche di pricing basate sull'effettivo uso della macchina, con quasi il 90% di automobilisti che si dichiarano favorevoli purché non vi sia il rischio di un aumento dei premi assicurativi; 2) le nuove tecniche non hanno un impatto soltanto



VITE SALVATE CON LA SCATOLA NERA

Il tributo di sangue alle strade italiane è sempre pesante, ma diminuisce anno dopo anno. Secondo i primi dati sul 2013 diffusi a gennaio dalla polizia stradale, le vittime da incidente stradale sono state 1791 rispetto alle 2082 con un calo (-14%) molto più pronunciato rispetto a quello relativo alla dinamica più generale degli incidenti (-2,4%). Si tratta, va subito chiarito, di dati parziali che non comprendono le rilevazioni delle Polizie Municipali relative agli incidenti nelle aree urbane.

È però un segnale confortante. La discesa va attribuita soprattutto alla riduzione dell'uso dell'auto in un anno di forte crisi economica e alla maggiore sicurezza intrinseca delle nuove vetture. Ma anche le scatole nere hanno contribuito al calo considerando la percentuale non più trascurabile di automobilisti (il 6% del totale dei veicoli assicurati) che le utilizza. Tra quest'ultimi molti hanno scelto di includere anche un servizio di eCall tra quelli erogati dai dispositivi telematici. In caso di grave incidente, cioè, un

messaggio automatico/manuale viene inviato dalla scatola nera a un centro di assistenza, che provvede ad inviare un'autoambulanza. La tempestività dei soccorsi è spesso decisiva per salvare una vita umana o evitare che un trauma assuma una rilevanza maggiore. Non sono disponibili dati di mercato sull'impatto delle black box, ma un sommario ordine di grandezza è ricavabile dal numero di sinistri che Octo, tra i maggiori provider del settore, ha dichiarato di aver gestito nel corso degli anni: oltre 400mila incidenti. C'è poi l'effetto indiretto delle scatole nere, ovvero quello causato dalla più prudente condotta di guida indotta dall'utilizzo di simili apparecchiature. Anche in questo caso, in mancanza di statistiche specifiche, può essere utile il raffronto con quanto è avvenuto nelle autostrade italiane in seguito all'introduzione del tutor. Nelle tratte dove il sistema è attivo da più tempo - attestano gli stessi dati della Polizia stradale - la mortalità è stata abbattuta del 51% e del 27% il numero dei feriti.

in Perù scatola nera obbligatoria sui pullman di linea pubblici

sui prezzi. Poichè i consumatori chiedono nuovi servizi, le compagnie hanno l'opportunità di dare un maggiore valore alle proprie polizze; 3) la maggioranza degli assicurati con il nuovo sistema di tariffazione è disponibile a cambiare il proprio stile di guida.

I dati sui sinistri automobilistici: (vedi tabelle) mostrano una correlazione diretta tra la percentuale di incidenti e l'utilizzo di una vettura su strade urbane, nelle prime ore del mattino, il mancato rispetto dei segnali di precedenza, la velocità elevata. Ecco allora che tenere sotto controllo simili parametri permette agli automobilisti di conoscere i propri difetti di guida e di correggerli per tempo.

Talvolta i dati provenienti dalle scatole nere vengono

associati ad altre rilevazioni di pubblico dominio, ad esempio relative al traffico, alla situazione metereologica, all'effettiva morfologia delle strade, così da giungere a un sistema di allarmi ancora più preciso e sofisticato.

L'installazione di un dispositivo telematico per monitorare lo stile di guida è una libera scelta degli automobilisti ma, laddove i veicoli svolgono una funzione pubblica, in alcuni paesi è stato reso obbligatorio. È il caso del Perù dove da qualche anno l'utilizzo di una black box è previsto per legge su tutti i pullman di linea. Per la particolare morfologia del territorio andino e le strade spesso scoscese, si verificava un gran numero di incidenti con un seguito di morti e feriti. In un primo tempo i

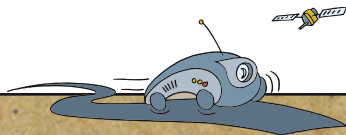
piccoli proprietari dei pullman hanno protestato per le multe che venivano loro addebitate automaticamente a ogni violazione del codice della strada rilevata dai dispositivi elettronici. Poi, come è avvenuto in Italia per il tutor in autostrada, le loro abitudini di guida sono cambiate e il numero di incidenti è diminuito in misura molto significativa.

Se le scatole nere sui pullman fossero state obbligatorie anche in Italia forse sarebbe stato evitabile l'incidente che si è verificato nel luglio 2013 in provincia di Avellino quando un pullman, vecchio di 18 anni e 900mila chilometri, è finito fuori controllo per la rottura dei freni e, divelti i guardrail, è precipitato in una scarpata provocando la morte di 40 passeggeri.

I BLACK POINT DELLE STRADE ITALIANE DIRETTAMENTE NEL NAVIGATORE

Tra le cause del maggior numero di incidenti automobilistici in Italia, rispetto agli altri paesi europei, c'è una conformazione del territorio spesso accidentata ed una rete stradale non sempre mantenuta a dovere. Per segnalare agli automobilisti le insidie che possono incontrare sul loro cammino, la Fondazione Ania per la sicurezza stradale (Fass), costituita dalle compagnie che esercitano le assicurazioni auto, ha stilato una mappa dei principali black point delle strade italiane. Sono, in tutto,

5515 punti a rischio dove, statistiche alla mano, si è verificato un numero anomalo di incidenti stradali. Nel numero dei "punti neri" sono compresi i luoghi dove la segnaletica è inesistente o scarsamente visibile (1009), dove sono presenti buche o fondo stradale sconnesso (2524), incroci (1029) o curve (238) pericolosi. La mappa può essere prelevata sulla pagina web <http://blackpoint.smaniadisicurezza.it> e scaricata direttamente sui principali sistemi di navigazione per auto.



tutela della **privacy**, quali **regole** vanno rispettate

James D. Farley jr, global vice president per il marketing della Ford, voleva fare una battuta spiritosa, invece è scoppiato un putiferio. Intervenendo l'8 gennaio scorso a Las Vegas al salone annuale della Ces, la più grande manifestazione espositiva Usa dell'elettronica di consumo, si è rivolto con volto sorridente alla platea spiegando i progressi dell'elettronica nelle auto statunitensi: "Conosciamo chiunque infrange la legge e sappiamo dove lo sta facendo. Abbiamo montato un Gps sulla vostra vettura e così possiamo sapere cosa state facendo. Ma, a parte questo, non preoccupatevi perché non forniamo questi dati a nessuno". Jim si aspettava un applauso o uno scroscio di risa che invece non è arrivato perché nella platea qualcuno ha cominciato effettivamente a preoccuparsi: "cosa vuole da noi la Ford e perché vuole gestire dati che ci riguardano?" E sul web si sono subito susseguiti messaggi indignati contro il "grande fratello" a quattro ruote colpevole di attentare alla privacy degli americani. Dopo qualche ora il manager



James D. Farley Jr.

è stato costretto a diffondere una nota ufficiale di rettifica: "Ho certamente lasciato un'impressione sbagliata su come opera Ford. Noi non tracciamo i nostri clienti nelle loro automobili senza l'approvazione o il consenso degli interessati".

L'episodio è significativo perché indica la principale preoccupazione che normalmente viene associata alla diffusione delle scatole nere. Quella di un'indebita intromissione nella vita privata degli automobilisti attraverso il gran numero di dati che i dispositivi telematici consentono di gestire. Informazioni che attengono alla mobilità degli automobilisti, ai luoghi che frequentano, ai negozi dove sono soliti fermarsi con la propria vettura per fare ac-

quisti. Oltre quelle, riguardanti più direttamente il proprio stile di guida; velocità, accelerazioni e, certamente, anche eventuali effrazioni che i dispositivi sono potenzialmente idonei a rilevare.

Le regole italiane sulla privacy

In Italia il problema è stato affrontato in un regolamento congiunto dell'Ivass (authority delle assicurazioni), del Garante della Privacy e del Ministero per lo Sviluppo economico, ancora in via di emanazione, che indica le salvaguardie da rispettare perché i nuovi dispositivi non costituiscano un'interferenza nella vita privata dei cittadini. L'introduzione delle scatole nere nelle autovetture può consentire alle assicurazioni - stabilisce la bozza di regolamento - di acquisire in modo analitico le informazioni sui singoli incidenti, così da capirne meglio la dinamica, risarcirli più in fretta e scoraggiare possibili frodi. Ma soltanto in forma aggregata potranno essere mantenuti i dati relativi agli stili di guida di un automobilista collegati a specifiche clausole contrattuali (e relativi sconti tariffari).

L'obiettivo del regolamentatore è stato quello di bilanciare l'esigenza delle compagnie a essere meglio informate sui rischi effettivi che sono chiamate a coprire - una migliore conoscenza di cui si avvantaggiano gli assicurati in termini di sconti tariffari - ma al tempo stesso di evitare abusi.

Raccolta

e archiviazione dei dati

Questa potrà avvenire direttamente da parte delle compagnie o affidando il servizio a soggetti terzi di provata affidabilità. In entrambi i casi dovrà essere garantita - stabilisce il regolamento:

- La riservatezza dei dati
- L'integrità dei dati
- La conoscibilità dei dati quando richiesto "da chi ne ha diritto per legge o per contratto"

Modalità di utilizzo delle informazioni

I dati ricavabili dalle scatole nere, e il possibile utilizzo da parte di un assicuratore, sono stati raggruppati in due grandi famiglie:

1. dati necessari per ricostruire la dinamica dei sinistri: superamento delle soglie di accelerazione o decelerazione in un arco di tempo molto limitato, localizzazione del veicolo al momento dell'allarme, ubicazione del punto d'urto. Questi dati, in occasione di un incidente possono essere conservati da una compagnia ed essere fatti valere nel processo di liquidazione del sinistro. È uno strumento potente di lotta alle frodi e di analisi sulla congruità dei risarcimenti

richiesti a un assicuratore. Naturalmente, in mancanza di un crash, la memoria si "azzera" a ogni determinato intervallo di tempo.

2. dati utili per monitorare la condotta di guida dell'assicurato e la percorrenza di un veicolo: numero complessivo dei chilometri percorsi, tipologia di strada percorsa (se urbana, extra urbana, autostrada), fasce orarie di utilizzo di un veicolo (ad esempio diurna/notturna), giorni della settimana di utilizzo (ad esempio feriale/festivo). In questo caso, prevede il regolamento, le informazioni possono essere conservate nel tempo ma utilizzate soltanto in forma aggregata.

LE "BUONE PRATICHE" DEGLI ASSICURATORI BRITANNICI

Una guida di 68 regole di condotta per rafforzare i presidi legislativi sulla privacy. L'Abi, l'associazione degli assicuratori inglesi, ha fatto ricorso allo strumento dell'autoregolamentazione per evitare indebite interferenze nella gestione dei dati personali sulle polizze telematiche della r.c. auto. La guida, in vigore da aprile 2013, impegna assicuratori, broker, agenti, provider e gestori di dati a implementare i precetti del Data protection act (la legge sulla privacy), osservare regole severe nel trasferire a terze parti le informazioni degli assicurati, a rendere consapevole la clientela (ottenendo un consenso preventivo) delle clausole contrattuali delle polizze collegate alle black box

soprattutto quando queste ultime, trasmettendo dati negativi sulla condotta di guida degli automobilisti, potrebbero comportare il peggioramento delle condizioni contrattuali. In particolare la guida vieta il trasferimento a terzi dei dati personali, comunque preventivamente autorizzata, quando non sia strettamente necessario all'esecuzione dei contratti. È sottoposta a vincoli precisi anche la trasmissione alle autorità delle informazioni personali che può essere disposta soltanto su decisione di un tribunale o con il consenso scritto degli interessati, a meno che i dati non siano rilasciati nell'ambito di un'azione di contrasto o prevenzione delle frodi.

è prevista una specifica “vetrofania” per segnalare che il veicolo è provvisto di una scatola nera

Quindi ad esempio:

Mario Rossi nel semestre giugno-dicembre 2013 per tre volte ha violato l'impegno contrattuale a non guidare la sua vettura nella fascia oraria 0,30-5-30  sì	Mario Rossi il giorno 2 ottobre 2013 si trovava ad Anagni alle 3 di notte e nel corso della notte ha compiuto 300 chilometri con la sua autovettura  no
--	---

Piuttosto, come è già stato osservato in precedenza, non è chiaro il motivo per il quale il regolatore ha limitato ad alcuni parametri i dati che possono essere gestiti dai dispositivi telematici senza lasciare le imprese e gli automobilisti di decidere liberamente il set di informazioni da utilizzare negli schemi contrattuali.

Dritti e doveri

L'assicurato avrà diritto ad accedere ai dati che lo riguardano raccolti attraverso le scatole nere. A questo fine le imprese metteranno a disposizione una specifica applicazione web, protetta da password.

Per fini tariffari la conoscibilità dei dati è consentita soltanto in forma aggregata. In alternativa l'assicurato può inviare una richiesta scritta all'impresa che è tenuta a fornire le informazioni richieste entro 20 giorni. Per circoscrivere ogni aspetto invasivo nei confronti della privacy il regolamento stabilisce inoltre che i dati personali tratta-

ti dalle imprese e dai soggetti terzi “devono essere esatti, aggiornati e completi, nonché pertinenti e non eccedenti rispetto alle finalità che ne hanno giustificato la raccolta”. I contraenti delle polizze debbono essere informati “con formule chiare e di immediata comprensione” delle caratteristiche dei trattamenti svolti sui dati che li riguardano. Ed è prevista anche una specifica “vetrofania” (un adesivo da applicare sui cruscotti) per segnalare che il veicolo è provvisto di una scatola nera. Come si vede le finalità di protezione della privacy hanno finito per ribaltare il concetto stesso di black box che in origine, quando la loro missione era soprattutto quella di favorire il recupero delle autovetture dopo un furto, erano ben nascoste nei vani motore dei veicoli. A rafforzare la rete di protezione la normativa impone obblighi di “strong authentication” per il personale addetto alla gestione dei dati personali ed impone al-

le imprese di mettere in atto procedure idonee atte a proteggere i dati dal rischio di acquisizione, anche fortuita, da parte di soggetti non legittimati al loro trattamento, in particolare attraverso l'uso di adeguate tecniche di cifratura. Come si è già accennato in precedenza la bozza di regolamento comprende anche la discutibile norma che garantisce “al richiedente, in forma gratuita e mediante una funzione semplice, la possibilità di interrompere immediatamente il trattamento dei dati relativi all'ubicazione, anche attraverso modalità telefoniche o telematiche”. L'ultimo decreto del Governo, ora stralciato (ma la cui sostanza potrebbe essere riproposta nella regolamentazione secondaria) imponeva invece di non manomettere o disattivare i dispositivi prevedendo anche la sanzione, a carico dell'automobilista inadempiente, di dover restituire in quota parte gli sconti ottenuti con la scatola nera.

uno **strumento** contro le frodi assicurative

Necessità fa virtù. Una delle principali ragioni che spiegano il successo delle scatole nere in Italia è il loro utilizzo come strumento antifrode. Negli ultimi anni la piaga delle truffe in assicurazione ha raggiunto valori molto elevati in alcune aree del paese, soprattutto nelle zone del mezzogiorno, mostrando preoccupanti collegamenti con le attività della criminalità organizzata. Sul versante assicurativo tutto ciò ha avuto, come conseguenza, quella di incrementare costantemente i costi delle polizze nelle medesime regioni. In questo difficile frangente le black box hanno rappresentato la risposta delle compagnie e degli assicurati onesti per contenere i costi dell'emergenza. I dispositivi telematici consentono di fotografare l'esatta dinamica di un incidente nelle sue principali componenti: localizzazione (con uno scarto di alcuni centimetri), velocità del veicolo, forza di impatto. E pertanto possono essere molto utili per contrastare richieste

esagerate di danni o, addirittura domande di rimborso per falsi incidenti. Dal punto di vista degli assicurati il beneficio non è meno rilevante. La decisione di installare una scatola nera nella propria vettura qualifica automaticamente un automobilista, agli occhi di una compagnia, come un assicurato virtuoso ed onesto, pertanto meritevole di polizze ad un prezzo ridotto. Si spiega così perché la quasi totalità della black box presenti nelle vetture italiane - attesta la rilevazione dell'Ania a fine 2013 - sono utilizzate per monitorare gli incidenti stradali e, di queste, circa un milione risultano in-

stallate su autoveicoli circolanti nel mezzogiorno. Le risultanze statistiche mostrano una correlazione assai forte tra le aree dove le black box sono più sviluppate e quelle dove è maggiore la piaga delle frodi o degli autoveicoli che circolano senza alcuna copertura assicurativa.

La misura dei benefici

Per misurare l'entità dello sconto potenziale che gli automobilisti possono ottenere attraverso la scatola nera si può ricorrere ad una simulazione effettuata dall'Ania nel 2013 in cui mettevano a confronto i costi di installazione e di esercizio dei dispositivi

SCATOLE NERE, NON ASSICURATI E FRODI A CONFRONTO (in valori %)

	nord	centro	sud e isole	totale
scatole nere***	31	20	49	100
assicurati**	50,1	23,9	26	100
stima non assicurati**	31,2	21,9	46,9	100
	media italia			
sinistri con frodi*	0,93	1,27	4,44	2,04

*** stima ania 2013

** rilevazione ania 2012

* rilevazione isvap 2011

vantaggi delle black box differenziati per aree di rischio

telematici (stimati in 75 euro l'anno) con gli importi medi delle polizze nelle diverse regioni. Ebbene a Napoli, dove il premio medio della r.c. auto si attestava in media 656 euro, sarebbe stata necessaria una riduzione del costo dei sinistri del 13% per pareggiare quantomeno l'onere delle apparecchiature. Un obiettivo a portata di mano ed anche superabile per consentire uno sconto significativo. Del tutto diversa, nell'analisi dell'Ania, era la situazione di Aosta dove i medesimi 75 euro (il costo delle scatole nere) si confrontavano con un importo medio delle polizze molto più basso (285 euro) e dove pertanto si sarebbe dovuto conseguire un risparmio irrealistico del 31% nel costo dei sinistri per rendere praticabile l'operazione. In quel caso il gioco non valeva la candela.

Ridotte asimmetrie informative

Al di là dei numeri, comunque, occorre sottolineare la trasformazione qualitativa

che, attraverso le scatole nere, si realizza nel rapporto tra automobilisti e compagnie. Uno degli aspetti più delicati nel business assicurativo è, da sempre, la gestione delle asimmetrie informative tra i due contraenti di una polizza. L'assicurato ha il dubbio che l'assicuratore gli faccia pagare un premio eccessivo per il rischio che intende trasferirgli. Al punto che, ad esempio, nel mondo islamico il contratto assicurativo è considerato strutturalmente iniquo perché, a fronte di un premio certo il risarcimento è invece aleatorio. Anche l'assicuratore ha dubbi analoghi ed è portato a ritenere che il suo cliente non gli abbia raccontato proprio tutto sul perimetro delle attività per le quali chiede un ombrello assicurativo. È un'alea presa in considerazione nel determinare il prezzo di una polizza. La scatola nera modifica questa dialettica perché dando piena trasparenza sul modo con cui un sinistro si è verificato (o sull'ef-

fettiva condotta di guida di un automobilista) annulla il potenziale gap informativo tra le due parti i cui interessi, a quel punto, sono allineati. L'assicuratore è più fiducioso sulla buona fede del proprio cliente e quest'ultimo è spinto a ben comportarsi per non perdere i benefici contrattuali ottenuti con la black box.

La telematica migliora la gestione dei sinistri

Gli aspetti positivi non finiscono qui. I dati provenienti dalle scatole nere migliorano il processo di gestione e rimborso dei sinistri. Lo rendono più celere - la compagnia è informata fin da subito di un crash - e permettono una più precisa attribuzione di responsabilità. I nuovi modelli di black box, attualmente ancora in sperimentazione, forniscono anche una prima stima dei danni che un assicuratore sarà chiamato a risarcire con effetti rilevanti sulla gestione delle riserve e, ancora una volta, sulla velocità dei rimborsi.

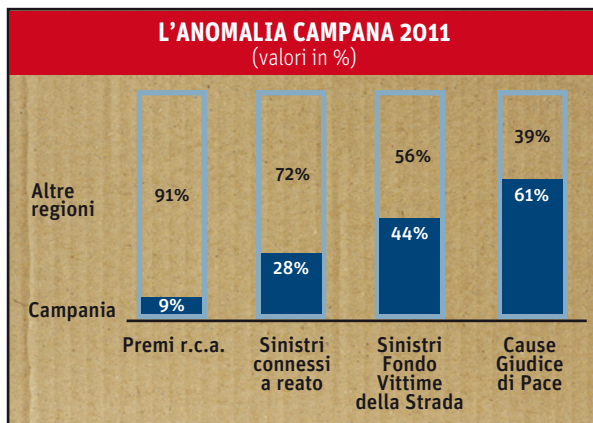
STIMA DEI VEICOLI NON ASSICURATI NEL 2012 (valori in milioni)

area	totale veicoli assicurati	stima veicoli non assicurati	totale veicoli circolanti	incidenti non assicurati
nord	20,8	1,0	21,8	4,6%
centro	9,9	0,7	10,6	6,4%
sud	10,8	1,5	12,3	11,9%
totale italia	41,5	3,1	44,7	7,0%

fonte: Ania

annullato il potenziale gap informativo tra assicurato e assicuratore

Attualmente non sempre gli automobilisti coinvolti in un incidente ne danno la stessa ricostruzione, ciascuno tende ad attribuirne la colpa all'altro e il processo di analisi di quanto è accaduto è talvolta lungo e complesso. Le black box danno un contributo importante per dirimere i dubbi a tutto vantaggio, appunto, della correttezza e della velocità dei rimborsi. Tutto questo, presumibilmente ridurrà anche il contenzioso legale nella r.c. auto che, soprattutto in alcune regioni, rappresenta una componente di costo non indifferente. A questo riguardo occorre rilevare i positivi effetti che si sarebbero prodotti con la norma contenuta nel decreto di fine dicembre del Governo (il DL cosiddetto "Destinazione Italia") laddove consentiva di utilizzare i dati dei dispositivi telematici come prova nei proceimenti civili. E



che avrebbe potuto avere un effetto anche in sede penale - ad esempio in caso di denuncia per truffa - contribuendo a formare il convincimento del magistrato che avesse fatto propria la medesima ricostruzione dei fatti.

La norma è stata stralciata dal decreto assieme alle al-

tre riguardanti la riforma della r.c. auto e dovrebbe essere riproposta nell'ambito di un disegno di legge promesso dal governo.

Ciò non toglie che la magistratura possa ugualmente tener conto, nei suoi giudizi, delle informazioni provenienti dalle scatole nere.

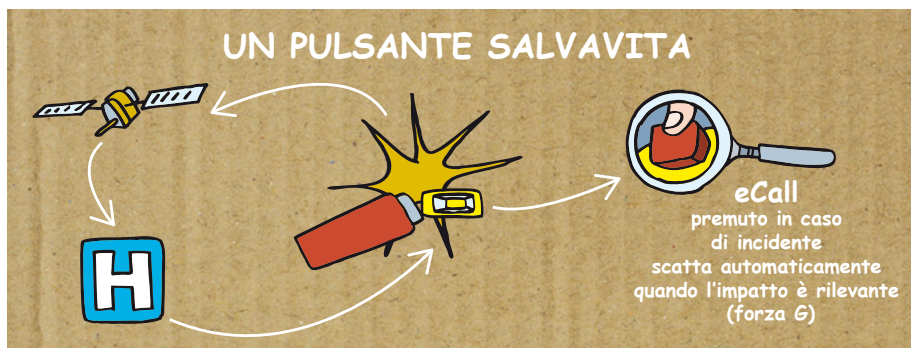
con il **regolamento Eu** scendono in campo le case automobilistiche

All'appuntamento mancano meno di due anni. Dall'ottobre del 2015 in tutti i nuovi modelli di autovetture e veicoli commerciali leggeri europei dovrà essere obbligatoriamente installato un pulsante salvavita. In caso di grave incidente l'automobilista, premendolo, invierà una chiamata di soccorso e, se non sarà in grado di farlo, il sistema provvederà autonomamente. Lo prevede la bozza di regolamento eCall (emergency call) che la Commissione europea è fermamente intenzionata a varare entro l'anno in corso. Con l'SOS attivato direttamente dalla macchina un'autoambulanza potrà raggiungere più celermente il luogo di un inci-

dente riducendo dall'1 al 10%, stima il legislatore europeo, il pesante bilancio di morti sulle strade del continente (27.724 nel 2012) e dal 2 al 15% la gravità delle lesioni riportate in seguito a un crash. I vantaggi non finiscono qui: l'analisi costi-benefici effettuata dal Parlamento di Strasburgo ha considerato anche la riduzione della congestione del traffico dovuto a incidenti visto che le autorità, utilizzando i nuovi dispositivi, potranno più facilmente suggerire agli automobilisti percorsi alternativi.

Il certosino legislatore comunitario ha calcolato anche i risparmi che potranno venire, col tempo, dalla eliminazione delle colonnine Sos in autostrada, sorpassate dai nuovi

dispositivi collocati all'interno delle vetture. Già attualmente i servizi di e-Call sono normalmente compresi, con modalità differenti, in quelli delle scatole nere installate volontariamente. Si attivano dopo ogni crash, soprattutto per inviare un carro attrezzi e aiutare gli automobilisti nel gestire correttamente i sinistri. L'invio di un'autoambulanza dopo un incidente di particolare intensità (misurato in forza G), attivato da una chiamata automatica tramite il dispositivo obbligatorio, diverrà invece l'unica funzione di eCall contemplata nel nuovo regolamento comunitario. Ciò che cambierà sarà anche l'architettura del sistema che diverrà pubblica (cioè incardinata



Gary Shapiro (Cea): "Le automobili stanno rapidamente divenendo piattaforme di tecnologia cellulare"

nella struttura dei sistemi sanitari nazionali) e coordinata a livello continentale. I segnali di allarme provenienti dalle vetture perverranno a centri di raccolta costituiti in ciascun paese e incaricati di inviare i soccorsi.

L'obbligo sulle nuove vetture in commercio dall'ottobre 2015

A installare i nuovi dispositivi saranno direttamente i costruttori automobilistici, sui nuovi modelli di vetture messe in vendita dopo il primo ottobre del 2015. Questa è probabilmente la maggior novità in arrivo con la nuova regolamentazione. In un mercato finora dominato da provider indipendenti (i costruttori delle black box e i fornitori di servizi da queste erogati), legati ad accordi con le imprese di assicurazione, faranno il loro ingresso come nuovi protagonisti le case automobilistiche. Quest'ultime hanno costantemente aumentato il contenuto di elettronica nelle vetture per tenere sotto controllo le principali funzioni di guida. Un tempo, nel cruscotto di un'automobile c'era spazio soltanto per un tachimetro, un contagiri, la spia dell'olio e delle luci. Oggi esso assomiglia piuttosto alla plancia di un aereo con sensori di tutti i tipi che indicano a un automobilista, tra l'altro, se ha indossato le cinture di sicurezza e se i pneumatici sono gonfiati a dovere. Apposite spie danno informazioni

sul consumo di carburante, il corretto funzionamento di apparati di frenata (ESP) e d'emergenza (airbag). Non solo, anche i servizi di intrattenimento sono molto più articolati di un tempo. E, con l'arrivo del navigatore e del bluetooth per il telefono, un'automobile è divenuta localizzabile e interattiva. Un gran numero di dati è gestito dalla centralina elettronica dell'auto, cui normalmente i meccanici accedono per motivi diagnostici attraverso una particolare porta chiamata OBD. E proprio nei pressi di quel terminale, nel futuro, verranno collocati i nuovi dispositivi di eCall. Si limiteranno alle chiamate d'emergenza? Obbligati dalla regolamentazione a installare le nuove "scatole" i costruttori d'auto potranno, in effetti, utilizzarle anche per veicolare altri servizi, entrando in concorrenza con le attuali black box e i loro provider. "Le automobili stanno rapidamente divenendo piattaforme di tecnologia cellulare, poiché i consumatori chiedono maggiore connettività assieme all'efficienza e alla performance del loro veicolo", ha recentemente dichiarato Gary Shapiro, presidente della Cea, l'associazione delle aziende di elettronica Usa. È un'evoluzione che il regolamento della Eu si propone di incoraggiare. Il sistema eCall - afferma un considerando della bozza in discussione - "fa salvo il diritto di tutte le parti interessate, quali i

costruttori di automobili e gli operatori indipendenti, di offrire servizi complementari di emergenza e/o a valore aggiunto, paralleli o che si appoggiano sul sistema eCall di bordo". Certamente, in questa sfida che già si annuncia all'orizzonte, i costruttori partono avvantaggiati perché possono contare sull'unico dispositivo che diverrà obbligatorio per legge (l'eCall). Il punto in discussione è se quel "bocchettone" rimarrà sigillato o se anche altri operatori potranno utilizzarlo per offrire i loro servizi.

Si rinnova la sfida tra sistemi aperti e chiusi

Nel mercato automotive dei servizi telematici potrebbe insomma rivivere la sfida che, alla fine dello scorso secolo, animò l'industria dei computer tra soluzioni aperte (la Windows di Bill Gates) e sistemi chiusi (l'Apple di Steve Jobs). Il regolamento comunitario nasce con un'impostazione competitiva. "Al fine di assicurare la libera scelta dei consumatori e una concorrenza leale, di stimolare l'innovazione e di aumentare la competitività dell'industria delle tecnologie dell'informazione dell'Unione sul mercato mondiale - è sottolineato in un altro considerando della bozza - il sistema eCall di bordo deve essere accessibile gratuitamente e senza discriminazioni a tutti gli operatori indipendenti e deve basarsi su una piattaforma interopera-

Insurance Europe: "necessaria una piattaforma effettivamente aperta, standardizzata e interoperabile"

bile e ad accesso libero per eventuali future applicazioni o servizi a bordo dei veicoli". Tuttavia, l'articolato vero e proprio sembra contraddire quell'approccio introducendo significative limitazioni. "Il sistema eCall di bordo - stabilisce l'art.5 - è accessibile a tutti gli operatori indipendenti a titolo gratuito e senza discriminazioni, almeno ai fini della riparazione e della manutenzione". Simili puntualizzazioni giustificano le preoccupazioni espresse, in particolare, dall'industria assicurativa europea. Così come è scritta, l'accessibilità al sistema di eCall in auto "potrebbe essere ristretta agli obiettivi di riparazione e mantenimento" - ha sottolineato una nota di Insurance Europe, l'as-

sociazione delle compagnie europee - e l'articolo del regolamento potrebbe "privare i consumatori dell'accesso a servizi altamente favorevoli offerti da terze parti". Non basta. Quando acquisteranno un veicolo con tecnologia eCall, gli automobilisti potrebbero essere già provvisti di una copertura assicurativa che contempla il medesimo servizio. Se il sistema sarà chiuso "saranno forzati a cambiare i provider di loro fiducia con quelli scelti dall'azienda costruttrice del veicolo". Perché il nuovo sistema possa interamente dispiegare le sue potenzialità positive è dunque necessario - insiste Insurance Europe - che la trasmissione dei dati sia basata su "una piattaforma effettiva-

mente aperta, standardizzata e interoperabile". Non tutti condividono simili timori. Tra i provider dei servizi telematici si getta acqua sul fuoco. "Il nuovo servizio di eCall - si osserva negli stessi ambienti - è tarato per gestire soltanto sinistri di particolare intensità, il 90% degli incidenti che si verificano nelle città rimarrebbero al di fuori del suo perimetro ma nell'area già servita dalle attuali scatole nere. Inoltre i costruttori di automobili sono fondamentalmente concentrati sul loro core business, quello di costruire buone macchine. Hanno pertanto tutto l'interesse a realizzare accordi con i migliori provider dei nuovi servizi, anche assicurativi, per soddisfare la propria clientela".

Strategie di partnership: differenti qualità per vincere la sfida

A Mercato dominato da case automobilistiche

Capacità richieste

- Attrarre e gestire partnerships
- Offrire servizio con benefici allineati al brand della casa automobilistica

Economie di scala e vantaggio di costo

- Le relazioni porteranno scala e sarà essenziale gestire l'aumento di dimensioni e la capacità di integrare i portafogli cliente
- Spostamento verso un modello in outsourcing con opportunità per gli operatori a basso costo

B Mercato dominato da Smart phones

Marketing con i nuovi media e benefici per i clienti

- Comprendere e gestire i nuovi media
- Adattare rapidamente la strategia ai trend
- Sviluppare continuamente i benefici ai clienti

Capacità analitiche Big Data

- Identificare informazioni utili da molteplici flussi di dati e creare prodotti dedicati

Funzioni dinamiche di back office

- Flessibilità e dinamismo per le funzioni di finanza, IT e operations

C I dati vincono – tecnologie alle compagnie

Capacità analitiche Big Data

- Capacità analitiche avanzate

Servizio al cliente e flessibilità IT

- Capacità di trasferire in maniera automatica i clienti tra le varie piattaforme

la telematica cambia i mercati e permette nuovi servizi assicurativi

Che direzione prenderà la rivoluzione innescata dalle scatole nere? Come sempre avviene nel caso di significative innovazioni tecnologiche il loro effetto tende a estendersi al di là del settore dove hanno avuto origine contaminando aree contigue, dando luogo a sviluppi produttivi in un primo momento impensabili. La miscela che ha decretato il successo delle black box, sostanzialmente rappresentata dall'incontro tra sistemi di localizzazione Gps con le tecnologie della comunicazione (Gsm) ha trovato terreno fertile nell'industria assicurativa alla ricerca di un modo più efficiente per gestire il suo principale ramo di attività danni, quello della r.c. auto. E ora, partendo da questa esperienza, i provider di servizi e le compagnie di assicurazioni stanno sperimentando possibili evoluzioni dello stesso modello.

Car sharing a Milano

Recentemente nel comune di Milano hanno iniziato a fare la loro comparsa servizi di Car-



sharing (auto condivise) di nuovo tipo. Non vi sono più aree di parcheggio dedicate alle vetture utilizzate a tempo, ma l'abbonato può localizzare sulla mappa del proprio smartphone l'auto più vicina, prenotarla e, dopo essere arrivato a destinazione, lasciarla dove meglio crede. Grazie a una scatola nera il gestore del servizio può in continuazione rintracciarla, fornire ad altri utenti interessati la mappa delle auto disponibili e tenerla costantemente aggiornata. Già è facile immaginare le prossime puntate della storia con lo stesso dispositivo telematico, collegato a un sistema di pagamento attraverso uno smartphone, grazie al quale pagheremo l'accesso alle aree riservate dei comuni (area C) oppure parcheggi o ingressi a manifestazioni fieristiche o sportive.

La tracciabilità dei rifiuti

Dovunque vi sia necessità di localizzare rapidamente un mezzo in movimento l'esperienza delle scatole nere può essere esportata con utilità. Sperimentazioni in corso riguardano innanzitutto il comparto del trasporto merci su rotaia. Spesso i vagoni finiscono con il loro carico sui binari morti delle stazioni e con un dispositivo telematico dotato di un localizzatore è più agevole rintracciarli. Una scatola nera può dare un aiuto sostanziale all'efficienza dei servizi di logistica. Un altro settore "contiguo" è quello dello smaltimento dei rifiuti. In questo caso l'installazione di scatole nere nei camion inviati alle discariche può svolgere anche un'altra funzione. Quella di assicurare la tracciabilità dei rifiuti, un aspetto essenziale nel ciclo dello smaltimento e che in passato ha spesso suscitato più di un interrogativo. Dal punto di vista degli assicuratori, i settori considerati più promettenti per esportare l'esperienza delle scatole nere sono quelli della domoti-

black box al servizio della domotica e di nuove prestazioni sanitarie

ca e dell'assistenza sanitaria. Recentemente hanno iniziato a fare la loro comparsa sul mercato prime polizze di protezione dai rischi delle abitazioni in cui sensori collegati con una centralina rilevano incendi, allagamenti o anche tentativi di effrazione. I dati sono inviati allo smartphone dell'assicurato o attivano servizi di emergenza al fine di contenere i danni. Chi decide di installare le apparecchiature telematiche, anche in questo caso, si avvantag-

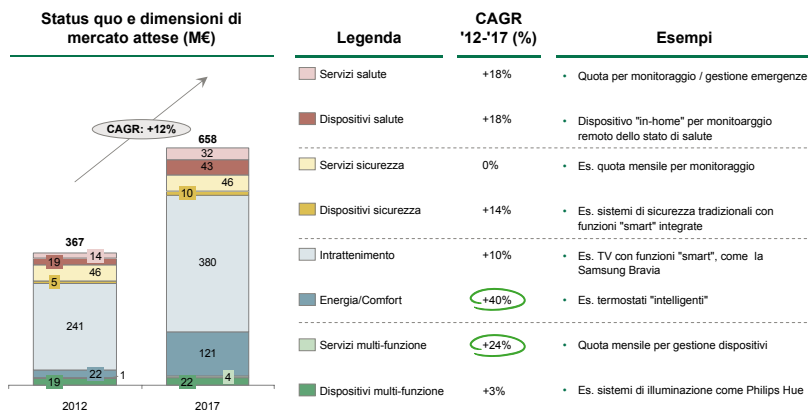
gia di favorevoli condizioni di polizza.

C'è infine il campo dei servizi sanitari dove l'ingresso della telematica è ancora agli inizi. Le procedure di eCall (chiamate di emergenza) che le compagnie hanno messo in piedi per intervenire in seguito a gravi incidenti automobilistici possono essere agevolmente utilizzate più in generale in tutti i casi di gravi malori che possono colpire un individuo. E anche essere abbinate a un costante mo-

nitoraggio delle condizioni di salute dell'individuo attraverso l'inoltro di dati biometrici alle strutture sanitarie.

In una società che diviene sempre più anziana simili polizze divengono sempre più importanti. BCG stima che, a livello europeo, questi servizi dovrebbero crescere in media del 12% l'anno nel periodo 2012-2017 con un picco del 40% l'anno per i servizi di efficienza energetica e le polizze multifunzione (+24%).

Nuove aree di business oltre l'Auto tradizionale: assicurazione di casa e salute (dimensionamento del mercato europeo)



THE BOSTON CONSULTING GROUP

Copyright © 2013 by The Boston Consulting Group, Inc. All rights reserved.

la **tecnologia** prossima ventura

Nel futuro della scatola nera c'è un occhio in più: quello di una telecamera. Già attualmente dispositivi video iniziano a essere installati sulle vetture di alta gamma come aiuto alla guida, soprattutto nella fase di parcheggio.

Hanno fatto la loro comparsa in Usa all'inizio del nuovo secolo per limitare le zone cieche dei Suv e delle automobili di grande cilindrata, fonte frequente di investimento di bambini durante le manovre di parcheggio. Ne ha incoraggiato l'adozione una disposizione normativa del 2008 che mirava a tutelare la sicurezza dei bambini soprattutto in fase di manovra dei veicoli. E ora la National

Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), l'ente governativo statunitense che si occupa di sicurezza stradale, le vorrebbe introdurre come obbligatorie dal 2015 sui nuovi veicoli immatricolati negli Stati Uniti.

Il passo tecnologico successivo è stato quello di creare dispositivi che consentissero non soltanto la ripresa ma anche la registrazione delle immagini (Video Event Data Recorder). Protagonista di questa nuova stagione è stata ancora una volta un'impresa italiana, la Kolimat, recentemente acquisita nel gruppo Octo Telematics con il nuovo nome di Octocam. L'azienda ha sviluppato, soprattutto negli Stati Uniti, importanti

esperienze per il mercato militare nei sistemi di controllo video di mezzi dell'esercito. E, come spesso accade, anche il mercato civile se ne è successivamente giovato.

Sempre in Usa, le prime telecamere con data recorder hanno cominciato a fare la propria comparsa tra i tassisti di New York come efficace strumento di contrasto delle aggressioni. Anche nei taxi di Milano le telecamere hanno iniziato a fare la loro comparsa con le medesime finalità. Un caso celebre di utilizzo della telecamera è quello della papamobile Mercedes ML, utilizzata da Papa Ratzinger per gli incontri con i fedeli. E telecamere sono diffuse anche in Russia e

SUV A RISCHIO BAMBINI



LA PAPAMOBILE



270 sistemi con telecamera installati a Roma sui mezzi urbani dell'Atac

Cina con un obiettivo ancora diverso, quello di dissuadere (documentandoli) episodi di corruzione diffusi tra le forze dell'ordine. La caratteristica dei dispositivi, in questo caso, è quella di consentire la registrazione permanente dei video, come forma di prova. Proprio grazie a questi dispositivi nel febbraio del 2013 è stato possibile riprendere il meteorite gigante caduto in Siberia (vedi video)

Il progetto Fondazione Ania

In questa frontiera tecnologica il più recente sviluppo riguarda l'integrazione della telecamera con le scatole nere che consentono di localizzare un veicolo e documentare l'andamento di eventuali crash. Le finalità di una simile evoluzione sono molteplici. In caso di incidente la sua dinamica può essere ricostruita in modo ancora più preciso, abbattendo in misura sostanziale possibili contenziosi. Gli autisti, con una telecamera che ne registra la guida, sono maggiormente responsabilizzati, ciò che induce una condotta più prudente riducendo il numero di incidenti. È quello che è accaduto in Perù introducendo obbligatoriamente la scatola nera sugli autobus di linea. In quest'ambito, promosso dalla Fondazione Ania per la sicurezza stradale, è nato il progetto "Nuova tecnologia per la sicurezza stradale", basato anche sull'utilizzo della tecnologia Roadscan, un apparecchio che, applicato

IN SIBERIA LE TELECAMERE REGISTRANO LA CADUTA DEL METEORITE



sul parabrezza di qualsiasi autoveicolo o mezzo pesante, memorizza le immagini ed i dati di guida prima e dopo il verificarsi di un incidente o di un altro evento stradale rilevante, ricostruendone l'intera dinamica. Attualmente circa 8.000 sono i sistemi installati, prevalentemente su pullman e autobus.

Da due anni la Fondazione ANIA sta monitorando l'efficacia del sistema sui mezzi pubblici, in collaborazione con ASSTRA (Associazione di categoria che riunisce le imprese di trasporto pubblico) con cui ha siglato un protocollo di collaborazione per realizzare azioni di "risk management e loss prevention", sia tramite l'installazione di 270 sistemi sui mezzi urbani dell'ATAC, sia tramite l'analisi fornita da diverse aziende di trasporti pubblici, in Toscana ed Emilia Romagna. Dal 2014 la sperimentazione si estenderà anche ad una

flotta di TIR aderenti a Federtrasporti con l'installazione di 780 Roadscan, in modo da misurarne l'efficacia anche su questa tipologia di veicoli. Le prime risultanze sono confortanti. Le analisi fornite da alcune aziende di trasporto pubblico che hanno installato i sistemi su gran parte del loro parco veicoli hanno evidenziato riduzioni dell'incidentalità tra il 20 e il 30 per cento.

Una guida a prova di alcol: il progetto alcol lock

È una delle principali cause di incidenti (spesso mortali), è sanzionata con severità dalle leggi ma la guida in stato di ebbrezza spesso non è percepita dagli automobilisti come effettivamente pericolosa. O meglio, molti sottovalutano gli effetti di abbondanti libagioni o sopravvalutano, alla guida, la propria capacità di reazione di fronte a un imprevisto. In

in Usa il 39% degli incidenti mortali effetto dell'alcol

Usa il 39% di incidenti mortali (2011) ha come concausa lo stato di ebbrezza di uno degli automobilisti. Ora giunge l'elettronica a fornire un aiuto e scoraggiare

comportamenti azzardati. Il progetto, ambizioso, è quello di installare nella vettura un sensore in grado di rilevare il grado alcolico del guidatore bloccando l'accensione qua-

lora siano superati i livelli di guardia.

La soluzione non è a portata di mano perché gli alcolemetri tendono a perdere sensibilità con l'uso (anch'essi, in

SCATOLA NERA E STATUTO DEI LAVORATORI

La sperimentazione delle telecamere abbinate alle scatole nere nei trasporti pubblici ha dovuto superare anche un'imasse normativo, il divieto di controllo a distanza dei lavoratori sancito dallo Statuto dei lavoratori (L.300/1970). La legge (art.4) vieta "l'uso di impianti audiovisivi e di altre apparecchiature per finalità di controllo a distanza dell'attività dei lavoratori". Laddove giustificati da "esigenze organizzative e produttive ovvero dalla sicurezza del lavoro" simili impianti possono essere installati previo accordo con i sindacati. Fu proprio il giurista del lavoro Gino Giugni, il padre dello "statuto", a spiegare anni fa come si giunse a quel divieto. Mentre negli uffici del ministero del Lavoro si stavano discutendo gli ultimi dettagli della nuova legge giunse una delegazione di lavoratori di una fabbrica del nord che protestavano perché l'imprenditore aveva collocato telecamere nelle linee di montaggio al fine di controllare la loro produttività. Quella protesta fu talmente

vibrata che spinse i legislatori a tenerne conto nello "Statuto dei Lavoratori". Erano gli anni settanta, un'epoca di forti contrasti sociali e nella quale i PC ed Internet dovevano ancora essere inventati. Oggi quel mondo non esiste più e l'elettronica e la telematica sono entrati a far parte a pieno titolo nel mondo del lavoro. La legge tuttavia è rimasta come presidio contro possibili abusi. Nel caso del progetto Roadscan una telecamera è posizionata anche all'interno dell'autobus permettendo al guidatore di tenere sotto controllo quanto vi accade. Nella gestione di eventuali crash gli aspetti di sicurezza del lavoro sono stati considerati prevalenti (per la riduzione degli incidenti indotta dall'uso dei nuovi dispositivi) ed inoltre ad essere oggetto di registrazione permanente sono soltanto i filmati relativi ai crash. Tutti aspetti che hanno convinto il garante della privacy a dare il suo assenso; classificando il meccanismo come video event data recorder.



dispositivi anti-alcol, Finlandia e Svezia all'avanguardia

fondo, si ubriacano) e inoltre occorre distinguere il livello di alcol del guidatore da quello di altre persone presenti nella vettura. Tuttavia la sperimentazione è in pieno corso e, soprattutto nel nord Europa hanno già fatto la loro comparsa le prime regole. Finlandia e Svezia hanno emanato una specifica legislazione rivolta ai guidatori professionali (autisti di bus, veicoli commerciali, taxi) e già risulta installato un certo numero di apparecchiature sui mezzi (7.000 in Finlandia, oltre 70.000 in Svezia). In Gran Bretagna è stata avviata una sperimentazione con circa 500 sistemi e dal 2011 in Francia una disposizione normativa prevede l'installazione dell'alcol-lock su autorizzazione dell'autorità giudiziaria se il guidatore, che ha provocato un incidente con lesioni di terzi in stato d'ebbrezza, richiede di partecipare ad uno specifico programma di riabilitazione. In Italia la Fondazione Ania per la sicurezza stradale sta analizzando i sistemi alcol-lock maggiormente diffusi, in previsione della possibile realizzazione di un progetto pilota che consenta di monitorare tali comportamenti su un campione rappresentato da una flotta di mezzi pesanti. I sistemi più noti e consolidati prevedono l'avvio del veicolo tramite il soffio del guidatore in una cannula all'interno di un vero e proprio etilometro collegato alla centralina elettronica del veicolo. Qualora il

tasso alcolemico superi la soglia impostata il veicolo non si avvia. Il sistema ha un limite nel fatto di poter essere aggirato facendo soffiare qualcun altro, sobrio, al posto del guidatore.

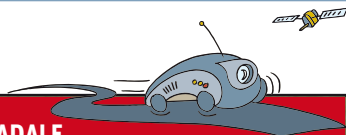
Il dispositivo proposto da un'azienda italiana (la TSEM) propone, invece, una soluzione innovativa. Il sistema grazie alla brevettata tecnologia ANGEL (Analyzer for Gas Expiratory Level) garantisce il costante monitoraggio del tasso alcolemico del guidatore tramite sensori e complessi algoritmi di calcolo che non necessitano in alcun modo dell'azione del guidatore per effettuare il test. La presenza di alcol è rilevata direttamente nell'ambiente e il sistema permette di distinguere il respiro del guidatore da quello dei passeggeri anche quando, come evidenziato dai numerosi test effettuati, i finestrini sono ab-

bassati o è accesa l'aria condizionata. Il dispositivo è di semplice installazione nella parte anteriore del veicolo.

La macchina che verrà

Sarà un computer con le ruote? Nonostante i progressi degli ultimi anni, il matrimonio tra l'elettronica e il mondo dell'auto deve ancora produrre i risultati più rilevanti. Dispositivi elettronici installati sulle macchine vengono sfornati a getto continuo. All'inizio di gennaio la Ford ha presentato un sistema chiamato Vehicle to Vehicle (V2V) communications che installerà sulle proprie auto. Sarà in grado di riconoscere le posizioni delle altre auto, così da evitare collisioni in caso di





INNOVAZIONE AL SERVIZIO DELLA SICUREZZA STRADALE



È evidente che l'innovazione tecnologica applicata agli autoveicoli rappresenta una leva antifrode che ha ricadute economiche importanti per gli assicurati.

Ciò che può risultare meno chiaro è che la tecnologia è la vera frontiera per la riduzione degli incidenti e quindi per l'incremento dei livelli di sicurezza stradale.

Per questo le Compagnie di Assicurazione, attraverso la Fondazione ANIA per la sicurezza stradale, hanno inserito nella propria strategia di intervento, già a partire dal 2006, la sperimentazione di prodotti innovativi. In particolare, sono

state utilizzate le scatole nere sui mezzi pesanti e, anno dopo anno, ne è stata verificata l'efficacia in termini di riduzione degli incidenti; allo stesso modo, il progetto Black Point si è mosso sfruttando le nuove tecnologie e, anche grazie alla diffusione dei navigatori satellitari, ha rappresentato uno dei primi esempi di tecnologia al servizio dell'info-mobilità.

È proprio attraverso la buona riuscita di queste best practice, che si sono aperte nuove opportunità per il mercato e si è deciso di avviare ulteriori sperimentazioni di tecnologie ancora poco diffuse, ma che possono rappresentare, nel breve periodo, i nuovi strumenti attraverso i quali ridurre il numero e la gravità degli incidenti stradali. Mi riferisco alle telecamere a bordo, come un'evoluzione delle scatole nere, che verranno utilizzate sulle flotte dei mezzi per il trasporto pubblico e per il trasporto merci.

L'attenzione è però anche rivolta a valutare l'efficacia dell'utilizzo dell'alcolock, che in alcuni paesi, è il principale strumento di deterrenza nei confronti della guida in stato di ebbrezza.

Essere sempre all'avanguardia, anche dal punto di vista dell'innovazione, e farsi trovare sempre pronti alle nuove sfide del mercato, mostra come il settore assicurativo, attraverso la propria Fondazione, abbia la capacità di stare al passo con i tempi non soltanto per venire incontro alle esigenze economiche degli assicurati, ma anche e soprattutto, nella capacità di intercettare le più sentite e drammatiche istanze sociali.

Umberto Guidoni
Segretario generale

Fondazione Ania per la sicurezza stradale

manovra, o incroci con veicoli che procedono dietro angoli ciechi. Il sistema attiva frenate di emergenza quando una macchina che precede si blocca improvvisamente o

attraversa un incrocio con un semaforo rosso.

A breve avremo montate sui veicoli una nuova generazione di telecamere che offriranno diverse funzioni di sicurezza,

come l'avviso di deviazione dalla corsia, l'avviso anticolisione anteriore, il controllo fari, il riconoscimento automatico dei segnali stradali e il rilevamento pedoni. Se integra-

Nel 2011 la vettura sperimentale italiana Braive arrivata a Shangai senza conducente dopo un viaggio di 14mila chilometri

te con altri sistemi di controllo del veicolo, le telecamere potranno anche assistere il guidatore con funzioni avanzate, come l'assistenza al mantenimento del centro corsia (sulle auto equipaggiate con sterzo elettrico) e la frenata automatica di emergenza (con il radar e il controllo elettronico della stabilità).

La diffusione di questi dispositivi sarà spinta nei prossimi anni dalla necessità di migliorare i sistemi di sicurezza attiva del veicolo. Soltanto così i costruttori di auto potranno ottenere i punteggi più elevati nei crash test Euro NCAP che dal 2015 saranno più severi. Infatti per poter ottenere il punteggio massimo (5 stelle) sarà necessario avere telecamere o radar a bordo, in attesa di diventare obbligatori nei prossimi anni, migliorando la sicurezza stradale di tutti i cittadini, come è già avvenuto in passato con l'ABS (obbligatorio dal luglio 2002) e l'ESC (dal 2012).

Il test più avveniristico in corso è quello della macchina senza pilota di Google che dal marzo del 2013 ha percorso più di 800mila chilometri senza ancora andare a sbattere. È una specie di veicolo lunare, dotato di radar e sensori, frutto di un progetto nel quale la corporation Usa ha investito 2 milioni di dollari.

Anche l'Italia è all'avanguardia

Nel campus dell'Università di Parma i ricercatori di Vislab (Artificial Vision and Intelligent



Systems Laboratory) sono da anni al lavoro sul progetto Braive, una macchina senza conducente. Rispetto all'esperienza Usa, quella italiana si caratterizza per l'uso più spinto di complessi algoritmi di calcolo con i quali vengono interpretati i dati dei sensori di bordo relativi al traffico, ai pedoni ai segnali stradali che Braive è in grado di rilevare e analizzare. La macchina italiana nel 2010 ha percorso

senza conducente 14mila chilometri in un viaggio che l'ha portata a Shangai in occasione del World Expo. Secondo i ricercatori italiani già nel prossimo decennio la macchina senza guidatore inizierà ad essere commercializzata per alcune applicazioni sperimentali (in corsie preferenziali o, adattata ai trattori, in agricoltura) per poi conoscere una progressiva diffusione negli anni successivi.



Qualcuno inizia a studiare i potenziali effetti di un'auto "autonoma". Un recente report (2014) della Rand Corporation, l'istituto di ricerca non profit statunitense, ha indicato i numerosi vantaggi ma anche i diversi inconvenienti di un simile radicale cambiamento del mercato. Lo studio parte dall'analisi delle "esternalità negative" associate all'aumento nel numero degli automobilisti. Ciascun nuovo ingresso aumenta, ad esempio, la congestione del traffico e la possibilità di incidenti per l'intera platea degli automobilisti. È un costo stimato in 13 cent per miglia per ciascun automobilista, un onere addossato alla comunità che si somma a quelli individuali per il mantenimento della vettura. Ebbene la macchina

senza conducente ridurrebbe in modo sostanziale simili esternalità. In aggiunta alla drastica riduzione di incidenti la macchina senza pilota aumenterebbe la mobilità degli anziani e di portatori di handicap, o anche ragazzi troppo giovani per guidare. Verrebbero ottimizzati i consumi e ridotta al minimo la congestione del traffico, risolti i problemi di parcheggio. Se questi sono i risparmi diretti si possono ben intuire anche quelli indiretti ad esempio relativi ai risparmi del sistema sanitario per la riduzione sostanziale del numero di feriti e di morti sulle strade. Per non parlare della maggiore produttività derivante dal fatto che il tempo alla guida potrebbe essere impiegato in attività più produttive.

Sul fronte opposto, però, si incrementerebbe il consumo di auto a scapito di contraccolpi su intere categorie sociali. Se i taxi senza tassisti costerebbero sicuramente di meno, però quest'ultimi correrebbero il rischio di perdere il lavoro. Senza dimenticare l'eventualità di falle nei sensori, il pericolo di hacker e di violazioni alla privacy per i sistemi di comunicazione dei dati. Senza una persona fisica al volante, inoltre, la responsabilità civile degli incidenti passerebbe a carico dei produttori di auto e fornitori di servizi ma, in un simile contesto, anche l'assicurazione dei veicoli perderebbe gran parte della rilevanza che ha attualmente. Per il momento è soltanto un sogno (americano) ma sarebbe proprio un mondo nuovo.



immagine tratta dal Rapporto Rand

documenti e link

Decreto legge “destinazione Italia”

Commento al decreto “Destinazione italia”, Ania (1)

Commento al decreto “Destinazione italia”, Ania (2)

**Bozza Regolamento ministero dello Sviluppo economico,
Ivass e Garante della Privacy**

Decreto ministero Infrastrutture e trasporti (n.5 del 25 gennaio 2013)

“Usage-Based Insurance Consumer Survey”, Towers Watson

“Autonomous Vehicle Technology”, Rend Corporation

Selling Telematics Motor Insurance Policies, ABI (Association of British Insurers)

Position on the proposal on eCall, Insurance Europe

Presentazione Scatole Nere (video), Quattroruote

