

PRIMO PIANO

Itas, in arrivo un ad

Piccola rivoluzione in casa Itas Mutua: l'assemblea dei delegati della compagnia, riunitasi a Trento lo scorso venerdì, ha approvato una serie di modifiche allo statuto sociale. Al centro delle novità, che avevano già ricevuto un positivo parere preventivo da parte dell'Ivass, c'è l'inserimento della figura di un amministratore delegato nel management della compagnia: sollecitata dall'Istituto guidato da Salvatore Rossi, la modifica consentirà di uniformare l'assetto della mutua alla prassi degli organi vigilati. "Le modifiche non vanno a intaccare in alcun modo l'esclusività della natura mutualistica di Itas", ha assicurato il presidente Fabrizio Lorenz in una nota. "L'Ivass - ha aggiunto - ci ha mandato un segnale e noi abbiamo accolto tutte le osservazioni in un'ottica di miglioramento". Nella stessa cornice, è stato inoltre approvato il regolamento per la nomina del nuovo cda, che sarà eletto nell'assemblea programmata a fine aprile.

Un'altra modifica riguarda la remunerazione dei soci sovventori, introdotta al fine di recepire nello statuto le nuove disposizioni della normativa Solvency II e migliorare così la solidità della compagnia. Prevista infine l'introduzione di un criterio reputazionale per i membri del cda. Tutte le modifiche saranno inoltrate all'Ivass per l'approvazione definitiva.

Giacomo Corvi

TECNOLOGIE

Le sei classi dell'auto del futuro

Già oggi l'automazione dei veicoli è definita da sei livelli crescenti: solo i primi tre sono riconosciuti dalla legge. L'evoluzione tecnologica dei mezzi di trasporto determina impatti sociali a cui la normativa deve dare risposta

L'evoluzione tecnologica degli autoveicoli rappresenta un processo in atto da tempo ed espressioni quali guida assistita o autonoma stanno diventando di uso comune, seppure il loro significato non sempre sia chiaro. Ugualmente, appare vago l'impatto che i sistemi di automazione avranno nella vita di tutti i giorni e nel panorama normativo nazionale e internazionale.

È forse possibile individuare i primi tratti di questo cambiamento, che segna senza dubbio la fine di un'epoca, muovendo dall'analisi di ciascun livello di automatismo che può (o potrà) possedere un veicolo da oggi sino all'anno 2025-2030, quando i mezzi di trasporto saranno in grado di circolare senza necessità di alcun intervento umano.

LA PARZIALE AUTOMAZIONE DI OGGI

La **Society of automotive engineers** (ente di normazione nel campo dell'industria aerospaziale e veicolistica in generale, con sede in Michigan, Usa) ha introdotto sei classi, con numerazione da 0 a 5, di possibile automazione¹. La classe 0 definisce in realtà le automobili di ieri, la cui guida è totalmente affidata al conducente.

La classe 1 è rappresentata dalle auto a cosiddetta guida assistita, veicoli dotati di sistemi (frenata assistita, sistemi di rilevamento della corsia, park assist, Abs, cruise control) che lasciano il controllo del veicolo al conducente, ma che sono in grado di effettuare un'analisi delle condizioni di circolazione e, se del caso, di fornire assistenza. Si tratta della maggioranza delle autovetture attualmente circolanti, la cui introduzione sul mercato non ha richiesto alcun adeguamento normativo particolare.

(Continua a pag.2)



1 La classificazione operata da Sae è stata adottata di fatto da tutti gli Stati.



INSURANCE REVIEW su FACEBOOK

Seguici sulla pagina cliccando qui

(Continua da pag.1)

Il secondo livello, costituito dalla cosiddetta *automazione parziale*, è sostanzialmente simile al precedente in quanto comprende i veicoli in grado di intervenire in modo autonomo in determinate situazioni (solitamente frenata e accelerazione) o nel caso in cui sia rilevato un pericolo; la direzione e il controllo del traffico restano però di esclusiva responsabilità del conducente, che è tenuto a mantenere alta l'attenzione. Tale ultimo elemento riveste particolare rilevanza, in quanto la maggior automazione offerta dai veicoli potrebbe rendere la circolazione più insidiosa: all'aumento dei sistemi di assistenza pare corrispondere infatti un significativo aumento della distrazione del guidatore, specie in relazione a percorsi o condizioni di traffico ritenute non rischiosi (si veda la recente ricerca condotta² dall'**Insurance institute for highway safety**, l'organizzazione no-profit fondata in Virginia, Usa, nel 1959, che si occupa di studiare nuove modalità di riduzione degli incidenti stradali). I risultati della ricerca di cui sopra, unitamente ai dati raccolti dagli operatori abitualmente coinvolti nell'assistenza ai sinistri stradali, hanno spinto le case produttrici di automobili a studiare e integrare all'interno dei veicoli di nuova fabbricazione *app* e funzioni che possano ridurre i rischi derivanti dalla disattenzione del guidatore, quali per esempio *app* di disattivazione automatica di ricezione e scrittura di messaggi di testo negli smartphone.

SOLO TRE I LIVELLI PERMESSI

È opportuno chiarire che, a oggi, possono circolare liberamente su strada soltanto vetture appartenenti ai livelli 1 e 2³: al di là dell'ancora non completa affidabilità tecnica dei software, l'autonomia degli autoveicoli pone questioni etiche e problemi quali la responsabilità (del produttore del veicolo, del programmatore del software, del proprietario-transportato per omesso aggiornamento del sistema, del veicolo quale nuova persona giuridica?) in caso di sinistro ovvero la previsione di nuove forme di copertura assicurativa (per il caso di hackeraggio del software, per esempio) che necessitano di un'armonizzazione normativa ancora assente. Nell'ambito dell'Unione europea, soltanto la Germania ha iniziato a regolamentare le auto a guida autonoma, istituendo una commissione legislativa *ad hoc* che ha previsto tra l'altro che ogni auto autonoma debba essere dotata di una scatola nera che registri le criticità del veicolo. (Continua a pag.3)

2 La ricerca è stata condotta sulla base dei dati raccolti negli Stati Uniti negli ultimi due anni, in cui gli incidenti mortali sulle strade sono aumentati del 14%.

3 Si pensi, per quanto riguarda l'Italia, che l'art. 46 del Codice della Strada (D.Lgs n. 285 del 1992,) definisce tutt'ora veicoli "tutte le macchine di qualsiasi specie, che circolano sulle strade guidate dall'uomo".



ENTRA A FAR PARTE DI ANAPA!

**INSIEME POSSIAMO
ANDARE LONTANO!**

CLICCA QUI PER ISCRIVERTI

CLICCA QUI RINNOVARE

(Continua da pag.2)

VERSO LA CRESCENTE AUTONOMIA

Il terzo livello, la cosiddetta *automazione condizionale*, costituisce il primo livello di una vera automazione: i sistemi di cui è dotata l'autovettura sono in grado di sostituire completamente l'autista nell'esecuzione di determinate manovre (in alcuni tratti autostradali o in fase di parcheggio, ma non nel normale traffico cittadino); al pilota è comunque chiesto di restare vigile e pronto a subentrare nel controllo dell'automobile in caso di pericolo. Il co-fondatore di **Lyft**, **John Zimmer**, ha stimato che entro un paio d'anni veicoli di questo tipo potranno essere utilizzati in *car sharing* o in servizio di trasporto automobilistico privato (come **Lyft** e **Uber**), ma esclusivamente lungo itinerari fissati e a una velocità contenuta.

Il quarto livello (che secondo diversi produttori seguirà direttamente al livello 2) è rappresentato dalla cosiddetta *alta automazione*, in cui l'automobile sarà in grado, lungo qualunque tragitto urbano o extraurbano, di monitorare e comprendere l'ambiente circostante grazie a un sistema di sensori (tra cui telecamere e sistemi **Lidar**) e a un computer di bordo. Il pilota potrà riprendere il controllo dell'auto in qualsiasi momento, ma la tecnologia sarà così avanzata da non richiedere alcun intervento umano; è a questo punto che verosimilmente si assisterà a una netta riduzione del numero e della gravità di incidenti sulle strade (report diffuso dal **National highway traffic safety administration**, l'agenzia del dipartimento dei trasporti degli Stati Uniti d'America specializzata nella riduzione dei rischi sulle strade).

IMPLICAZIONI SOCIALI E LEGALI

Infine il quinto livello è costituito dalla piena automazione e per il momento è lontano: il veicolo sarà in grado di selezionare da solo il percorso migliore e di regolare automaticamente velocità, frenata e direzione in qualsiasi condizione di strada e di traffico. In sostanza, la vettura sarà in grado di interagire con le altre automobili e con la strada senza bisogno di alcun intervento umano.

È a questo punto che si presenteranno scenari del tutto nuovi in ambito sociale, etico, normativo, risarcitorio e assicurativo, poiché il veicolo sarà di fatto un soggetto autonomo rispetto all'uomo (ormai mero trasportato) in grado di compiere scelte non sempre condivisibili (si pensi, tra tutte, alla scelta di quale bene sacrificare in caso di sinistro) sulla base della specifica programmazione ricevuta e forse di una sorta di memoria acquisita dal software mediante l'utilizzo. L'autonomia decisionale dei veicoli sarà tale che il Parlamento europeo discute ormai da tempo l'attribuzione di una forma di riconoscimento, quale può essere l'assegnazione di una *personalità giuridica autonoma*, a queste nuove forme di intelligenza artificiale.

Laura Ricci,
 senior Lawyer di Osborne Clarke

DALLE AZIENDE

Novità in AIG per crescere insieme ai propri partner

Roberto Ferrarini nominato Mga & Alternative distribution manager. Mauro De Luca diventa Service programs manager per l'Italia

AIG ha annunciato la nomina, con effetto immediato, di **Roberto Ferrarini** a Mga & Alternative distribution manager, riportando a **Simone Amati**, distribution & innovation manager per l'Italia.

Nel nuovo ruolo Roberto si inserirà all'interno del team dedicato alla gestione della rete distributiva e si occuperà di supportare e coordinare il business relativo alle Mga e di sviluppare nuovi canali distributivi per garantire la crescita costante e sinergica di AIG. Si dedicherà anche alla crescita delle *Specialties* per i prodotti *Infortuni* e *Malattia*, in virtù della sua apprezzata e consolidata esperienza in questo settore.

Contestualmente **Mauro De Luca**, in precedenza membro del team *Distribution*, ricoprirà il ruolo di *Service programs manager* per l'Italia all'interno della divisione *Personal insurance*, riportando direttamente a **Massimiliano Zampieron**, Head of personal insurance.

Mauro, nel suo nuovo ruolo, porterà l'esperienza già maturata nell'ambito *Consumer* e quella sviluppata durante la sua permanenza nella struttura di *Distribution* in questi ultimi anni, garantendo così il giusto mix di competenze necessarie per sviluppare un settore di business emergente per AIG in Italia.

"Siamo certi – evidenzia Amati – che questi cambiamenti contribuiranno alla crescita ulteriore di AIG nel mercato italiano, grazie a nuovi canali distributivi e a un mix di prodotti sempre più ampio per la nostra clientela e per i nostri business partner".



INNOVAZIONE

Verso gli smart contract, passando per la blockchain

Tre studi, condotti dal Politecnico di Torino e dall'Innovation team di Reale Group, analizzano potenzialità e possibili applicazioni delle nuove tecnologie nel settore assicurativo

È salita alla ribalta delle cronache come la tecnologia alla base dei bitcoin. Eppure, secondo molti, la blockchain presenta potenzialità ancora inesplorate. E potrebbe, in un futuro neppure troppo remoto, rivelarsi uno dei principali motori di cambiamento di settori altamente tecnici come le assicurazioni.

Il condizionale è d'obbligo ma le possibili applicazioni sono tante. Al punto tale da essere finite al centro di tre studi, condotti dal dipartimento di automatica e informatica del Politecnico di Torino e dall'Innovation team di **Reale Group**, che sono stati recentemente pubblicati su importanti riviste internazionali. "Questa entusiasmante tecnologia applicata al settore assicurativo ha un potenziale che non vediamo l'ora di esplorare", ha commentato **Matteo Cattaneo**, head of innovation & corporate strategy di Reale Group. "Con la blockchain – ha aggiunto – portiamo un ulteriore esempio del nostro impegno a sfruttare le nuove tecnologie e promuovere l'innovazione nel nostro settore".

Conoscere per applicare

Tutti ne parlano ma pochi sanno davvero cosa sia e come funzioni la blockchain. E così il primo obiettivo dello studio è diventato quello di definire, secondo canoni precisi, questa sorta di "libro mastro che si autocompila". Condivisa e consultabile, la blockchain registra tutte le transazioni che vengono realizzate al suo interno, inserendole in un blocco e creando una catena di dati che tiene traccia di tutto quello che è avvenuto. Insomma, nessun soggetto terzo di garanzia e gestione: la blockchain è una piattaforma che si riproduce autonomamente.

Il passo successivo è dato dalla possibilità di inserire altre informazioni: certificati di nascita, testamenti, documenti di argomento medico o automobilistico. Pezzi di informazioni che, messi insieme, danno vita a smart contract, ossia protocolli informatici che verificano e consentono l'esecuzione



di accordi. E che si candidano a essere una delle principali rivoluzioni del settore.

Dall'IoT alla polizza modulabile

Il passaggio, secondo gli studi, potrà avvenire soltanto con il fattivo contributo dell'Internet of things. Collegando i sensori dell'oggetto assicurato alla blockchain, per esempio, sarà possibile dar vita a polizze modulabili, in grado di attivarsi o modificarsi in presenza di particolari condizioni. Un'assicurazione contro la siccità, tanto per citare un caso, potrebbe attivarsi autonomamente al decorrere di un certo giorno senza pioggia, concordato precedentemente. O ancora, sarà possibile sottoscrivere un lascito per i figli e chiedere alla rete di sbloccarlo al compimento di una certa età. Solo suggestioni, almeno per il momento. Poi domani chissà.

G. C.

Insurance Daily

Direttore responsabile: Maria Rosa Alaggio alaggio@insuranceconnect.it

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

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

Per inserzioni pubblicitarie contattare info@insuranceconnect.it

Supplemento al 12 Marzo di www.insurancetrade.it – Reg. presso Tribunale di Milano, n. 46, 27/01/2012 – ISSN 2385-2577