

PRIMO PIANO

Alluvioni, rivedere la direttiva

Un terzo di tutte le perdite catastrofali europee dal 1998 al 2018 sono state il risultato di inondazioni e hanno causato danni per 157 miliardi di euro. Solo le cinque inondazioni più costose di quel periodo hanno causato una perdita di 52,4 miliardi.

Considerando tutti i danni da eventi idrogeologici, il settore assicurativo, nel periodo considerato, ha coperto solo il 27% delle perdite. Dal 2007, la direttiva Ue sulle inondazioni ha fornito una serie di prescrizioni agli Stati membri, tra cui una serie di interventi di messa in sicurezza del territorio e il monitoraggio di mappe di rischio più precise.

Secondo Insurance Europe, sebbene la direttiva sia stata utile e positiva, è giunto di momento di rivederla: in primis, dicono gli assicuratori, la direttiva dovrebbe imporre agli Stati membri di adottare misure per incoraggiare il ricorso alle polizze specifiche. Servirebbe anche che il campo di applicazione si estendesse oltre le inondazioni fluviali; mentre sono necessarie regole chiare e complete per regolare il consumo del suolo e l'edificazione, in particolare per le aree soggette a inondazioni. Sarebbe importante, in conclusione, un uso più efficace dei dati raccolti in questi anni di applicazione della direttiva, per monitorare meglio il rischio alluvione.

F.A.

TECNOLOGIE

Quanto saranno sicure le auto autonome?

Molto meno di quello che pensiamo, almeno secondo uno studio dell'Insurance Institute for Highway Safety: le vetture in grado di guidare da sole potranno evitare soltanto un terzo delle collisioni. L'industria del settore non ci sta, e attacca le basi della ricerca

Per il vulcanico **Elon Musk**, le auto autonome saranno presto più sicure delle vetture tradizionali. "Sarei sorpreso se non avvenisse entro la fine del prossimo anno", aveva detto alla metà del 2019 il fondatore e ceo di **Tesla**, tradendo l'ottimismo tipico di chi si occupa di auto in grado di guidarsi da sole. La sicurezza è un tema centrale per il settore. Innanzitutto perché nessuno si metterebbe nelle mani di una macchina che non garantisce elevati standard di affidabilità. E poi perché è convinzione comune che, grazie all'ausilio di visori e software di intelligenza artificiale, le auto autonome potranno guidare meglio di qualsiasi altro guidatore in carne e ossa e, di conseguenza, limitare il numero di incidenti sulle strade.

Di tutt'altro avviso è invece uno studio pubblicato dall'**Insurance Institute of Highway Safety**, centro di ricerca finanziato da alcune compagnie assicurative statunitensi. L'analisi, realizzata su un campione di oltre 5mila incidenti censiti dalla **National Highway Traffic Safety Administration**, arriva infatti a una conclusione del tutto diversa: le auto autonome potrebbero impedire solo un terzo delle collisioni.

OLTRE DISTRAZIONI E CATTIVE ABITUDINI

La ricerca si basa su uno scenario in cui tutte le auto sono a guida autonoma e in cui i software di controllo hanno sviluppato un'avversione al rischio paragonabile a quella umana. Ebbene, poste queste basi, la ricerca afferma che le auto autonome sarebbero in grado di evitare soltanto gli incidenti imputabili alla disattenzione del guidatore e al verificarsi di stati di alterazione dovuti a sonnolenza, problemi fisici e assunzione di alcool o sostanze stupefacenti. "Le auto del futuro potranno impedire incidenti causati da errori di percezione o provocati da una momentanea inabilità del guidatore", si legge nella ricerca. "Questo sarà possibile perché telecamere e sensori di veicoli completamente autonomi saranno in grado di monitorare la strada e di identificare meglio di un essere umano i potenziali pericoli, oltre chiaramente a non essere soggetti a distrazioni e momentanee inabilità".

A conti fatti, però, il risultato non centra le aspettative. Secondo lo studio, le auto autonome potranno impedire soltanto il 34% degli incidenti. "È probabile che auto completamente autonome potranno alla fine identificare i pericoli meglio delle persone, ma abbiamo visto che questo da solo non basterà a evitare la maggior parte delle collisioni", ha affermato **Jessica Cicchino**, vice presidente dell'istituto per il settore delle ricerche e co-autrice dello studio.

ANCORA TROPPO UMANO

Secondo **Alexandra Mueller**, ricercatrice dell'istituto che ha guidato lo studio, sarà già una sfida enorme riuscire a costruire auto autonome che guidano come le persone. "Eppure – ha affermato – bisognerà che guidino ancora meglio per mantenere tutte le promesse che abbiamo sentito". (continua a pag. 2)



(continua da pag. 1)

Un'avversione al rischio paragonabile a quella umana, posta come elemento di base della ricerca, non sembra infatti sufficiente per prevenire la stragrande maggioranza degli incidenti. Collisioni provocate da errori predittivi, decisionali o esecutivi non potranno essere evitati da auto che guidano come un essere umano. A ciò vanno poi aggiunti i cosiddetti incidenti inevitabili, causati da guasti come scoppi o rotture dell'asse.

La ricerca cita, a tal proposito, il caso dell'incidente che ha coinvolto nel marzo del 2018 un'auto autonoma di **Uber**. "Il sistema di guida autonoma ha inizialmente faticato a riconoscere correttamente la 49enne Elaine Herzberg sul bordo della strada", si legge nella ricerca. "Dopo averla identificata – prosegue – il sistema non è stato in grado di predire che avrebbe attraversato proprio di fronte al veicolo, non riuscendo a eseguire la corretta manovra evasiva per evitare di colpirla". L'episodio costituisce il primo incidente mortale che ha coinvolto un'auto autonoma. Per evitare che ciò si ripeta, secondo Mueller, "sarà fondamentale che i produttori diano la priorità alla sicurezza piuttosto che alle preferenze dei guidatori: solo così le auto autonome potranno mantenere la promessa di essere più sicure dei guidatori umani".

LA REPLICA DEL MERCATO

Lo studio ha avuto un'ampia risonanza. E, com'è inevitabile, ha scatenato la dura risposta delle aziende costruttrici. La **Partners for Automated Vehicle Education** ha replicato con un post su Medium, sottolineando "la natura fondamentale speculativa della ricerca". Secondo la coalizione, sono sbagliate le condizioni di fondo dello studio e, nello specifico, l'idea che un'auto autonoma possa seguire le preferenze dei guidatori e, di conseguenza, sacrificare la sicurezza a favore della velocità. "Può aver senso in una storia di fantascienza, ma nella realtà nessuno sviluppatore ha mai preso in considerazione questa ipotesi", scrive la coalizione. L'intero mercato, prosegue, "rimarca continuamente che la sicurezza è la sua stella polare".

Poste queste basi, diventa privo di senso anche l'assunto per cui le auto autonome potranno prevenire gli incidenti soltanto se saranno progettate per garantire la sicurezza. Per usare le parole della coalizione, "è un po' come dire che un sasso non potrà rotolare lontano se non è rotondo".

SEMPRE MEGLIO CHE NIENTE

Il botta e risposta fa ben comprendere la vivacità del dibattito. **Jack Weast**, vice presidente di **Mobileye**, ha rivelato che l'industria di settore sta stilando un elenco di tutte le possibili condizioni della strada e di tutti i comportamenti umani che le auto autonome dovranno essere in grado di prevedere e controllare. "Gli incidenti scenderanno a zero soltanto quando non ci saranno più guidatori umani", ha profetizzato Weast. "Tuttavia – ha aggiunto – i sistemi di guida autonoma possono già ora combinare le leggi della fisica e i risultati di studi comportamentali per ottenere performance migliori di qualsiasi guidatore umano".

È ancora presto per prevedere se il traguardo degli zero incidenti sarà mai raggiunto. Certo è che, quasi paradossalmente, la ricerca dell'istituto potrà alla fine giocare a favore dell'industria dell'auto autonoma. L'**Alliance for Automotive Innovation** ha a tal proposito rilasciato una dichiarazione sull'argomento a una rivista di settore statunitense. "Questo studio conferma il ruolo che tecnologie avanzate a bordo dei veicoli possono ricoprire nel salvare vite umane, e pensiamo che ridurre le vittime della strada anche solo di un terzo sia una cosa di cui andare orgogliosi", afferma l'organizzazione. "Ora – conclude – puntiamo a fare qualcosa di più".

Giacomo Corvi

CRIF Digital Next

Your next digital step
toward Open Insurance & Sustainable Business

digitalnext.crif.it

CRIF
Together to the next level

INTERMEDIARI

Subagenzia per azioni: è questo il modello da seguire?

Secondo Giancarlo Locatelli, presidente di Moscova&Partner Spa, la risposta è sì: si tratta di una formula che valorizza la professionalità dell'intermediario iscritto in E, lo tutela e lo fa crescere

C'è un modello di subagenzia che promette di rivoluzionare il classico rapporto di collaborazione subordinata tra agente e subagente. Si tratta di **Moscova&Partner Spa**, la subagenzia di **Milano Moscova Srl**, agenzia **Allianz**. Il modello è peculiare: Milano Moscova Srl, invece di collaborare con tanti singoli subagenti, si avvale di una Spa iscritta in E i cui singoli collaboratori (iscritti nell'elenco RUI degli E di E) sono contemporaneamente azionisti e soci della subagenzia. Sembra un meccanismo complesso, ma in realtà è una formula che, come ha raccontato il presidente **Giancarlo Locatelli** a *Insurance Daily*, "rappresenta un modello innovativo e conveniente per i subagenti".

La società, costituita circa due anni fa, è una struttura dedicata ai subagenti. "Non c'è un contratto di subagenzia, che secondo noi è un accordo problematico nel quale non sempre sono tutelati tutti i diritti del subagente: a volte non ci sono i trattamenti di fine collaborazione, mentre sussistono obblighi di esclusiva", ha spiegato Locatelli. Nel caso di Moscova&Partner Spa, il subagente, per diventarne partner, sottoscrive un'azione con prestazione accessoria, un titolo disciplinato dall'articolo 2345 del Codice Civile.

Digitalizzare l'intermediario (non solo l'agenzia)

Il partner della Spa può ottenere fino al 100% delle provvigioni sulle polizze che vende attraverso un metodo retributivo che premia l'uso delle nuove tecnologie e della digitalizzazione. "Allianz ha digitalizzato tutto il processo, puntando sull'agenzia digitale ma non sull'intermediario digitale" ha commentato Locatelli, aggiungendo che, "a livello di provvigione non cambia nulla se un intermediario digitalizza tutto o non digitalizza niente". Per rendere realmente remunerativo il processo digitale di Allianz, Moscova&Partner Spa ha chiesto quindi a una software house di analizzare tutti i passaggi

dell'intermediazione: dall'anagrafica digitale alla firma grafometrica, dall'Otp all'invio dei documenti via mail, fino alla sottoscrizione in mobilità. Se tutto il processo è digitale, il subagente potrà anche ottenere il 100% della provvigione.

La Spa è un acceleratore

"Siamo partiti un paio di anni fa – ha continuato il presidente – e siamo contenti dei volumi e del consenso che abbiamo guadagnato. Siamo sempre alla ricerca di partner, ma non cerchiamo neofiti della professione. Ora siamo una trentina ma possiamo continuare a crescere, anche deliberando un aumento di capitale riservato per i nuovi eventuali soci".

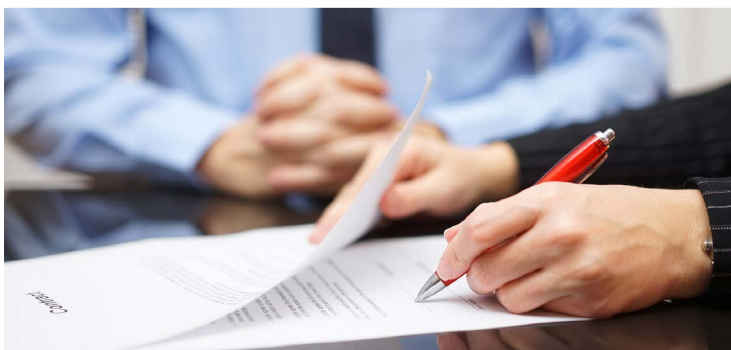
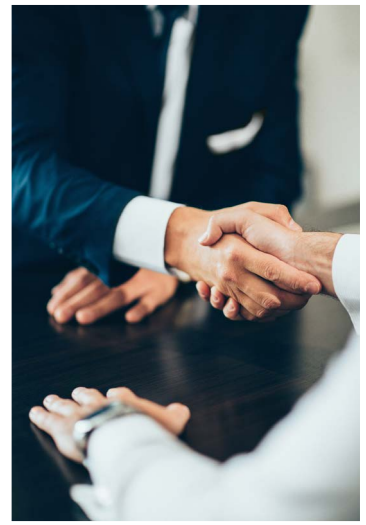
La Spa è un acceleratore per l'agenzia Milano Moscova Srl, la quale gode del valore a termine, perché il portafoglio resta ovviamente dell'agente.

Gli ambiti di attività di Moscova&Partner Spa sono vari: dal ramo vita, risparmio e previdenza, al motor, al danni non auto. "Facciamo fatica a sviluppare il mid corporate perché il processo di distribuzione non è totalmente digitalizzato, però tutto ciò che è full digital per Allianz lo è anche per i nostri partner", ha precisato Locatelli.

Una casa sicura

Secondo il presidente, il modello della Spa è "unico e forte", perché rappresenta "la casa sicura degli intermediari di qualità". Il subagente, nella formula in questione, è un partner perché è un socio, quindi possiede parte della società e i suoi utili aumentano col crescere del portafoglio degli azionisti.

"È un meccanismo virtuoso – ha argomentato Locatelli – perché c'è una concreta valorizzazione della professionalità del subagente: questo modello dovrebbe essere il modello del contratto collettivo nazionale del subagente perché con l'ingresso in una Spa i partner possono svolgere il loro lavoro nella maniera più sicura, protetta e garantita. A molti colleghi – ha concluso – è cambiata la vita dopo essere entrati nella società".



Fabrizio Aurilia

#75
giugno 2020

INSURANCE REVIEW

Strategie e innovazione per
il settore assicurativo

Insurance Review

Strategie e innovazione per il settore assicurativo

La rivista che rende l'informazione specialistica
dinamica e immediata.
Uno strumento di aggiornamento e approfondimento
dedicato ai professionisti del settore.

Abbonati su www.insurancereview.it
Abbonamento annuale € 80,00 (10 numeri)

oppure scarica l'app Insurance Review



Puoi sottoscrivere l'abbonamento annuale nelle seguenti modalità:

- Compilando il form on line all'indirizzo www.insurancetrade.it/abbonamenti
- Inviando un'email a abbonamenti@insuranceconnect.it

Modalità di pagamento:

- On line con Carta di Credito all'indirizzo www.insurancetrade.it/abbonamenti
- Bonifico bancario Antonveneta IBAN IT 94 U 01030 12301 0000 0158 0865

RISCA
RIPARTI

ATTUALITÀ

22 DISTRIBUI

enza utile
aese

Coronavirus,
gli agenti
chiedono aiuti

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 22 giugno di www.insurancetrade.it – Reg. presso Tribunale di Milano, n. 46, 27/01/2012 – ISSN 2385-2577