

## PRIMO PIANO

# Il costo delle catastrofi

Nel 2020, secondo Swiss Re, le catastrofi naturali provocheranno perdite assicurative per 76 miliardi di dollari, in crescita del 40% rispetto ai 54 miliardi dello scorso anno. Considerando anche i sette miliardi dovuti a sinistri causati dall'uomo, il colosso svizzero stima una perdita complessiva di 83 miliardi di dollari: sarebbe il quinto anno più costoso dal 1970.

“Le perdite sono dettate soprattutto da un numero record di gravi tempeste convettive, come temporali con tornado, alluvioni e grandine, nonché dagli incendi boschivi negli Stati Uniti”, si legge nel rapporto. Swiss Re cita a tal proposito gli oltre 800 incendi che hanno devastato circa sei milioni di acri di terreno e distrutto migliaia di infrastrutture in California, Oregon e Washington. Trenta uragani nella zona settentrionale dell'Atlantico avrebbero invece provocato perdite per 20 miliardi di dollari.

La stima non include le perdite legate alla pandemia di coronavirus. “Come il Covid-19, il cambiamento climatico sarà un enorme test di resilienza globale”, ha commentato Jerome Jean Haegele, group chief economist di Swiss Re. “Tuttavia – ha aggiunto – il coronavirus ha una data di scadenza, il cambiamento climatico no”.

G.C.

## TECNOLOGIE

# Veicoli a guida autonoma: fantascienza o realtà?

**I veicoli a guida autonoma hanno cominciato a circolare in tutto il mondo ma sono numerosi gli interrogativi da risolvere affinché questi prodotti siano finalmente messi a disposizione dei consumatori**

## PRIMA PARTE

Da circa due anni la società tecnologica **Motional** gestisce a Las Vegas una piccola flotta di veicoli autonomi. Si tratta di autovetture in grado di circolare senza un guidatore, ma finora è sempre stata presente al volante una persona in grado di controllare che tutto funzionasse bene.

La famosa società automobilistica **Tesla** ha da poco annunciato il lancio del suo sistema **Full Self-Driving**. Si tratta di un veicolo che pare abbia capacità straordinarie, ma definirlo *full self driving* è forse un po' azzardato e in effetti questo tipo di autovetture verrà fornito con un'avvertenza che dice: “l'auto potrebbe reagire nel modo sbagliato al momento sbagliato, quindi è consigliabile tenere sempre le mani sul volante e continuare a prestare attenzione alla strada”.

In realtà non si trovano ancora in vendita al consumo veicoli in grado di guidare effettivamente da soli, ovvero senza che il conducente debba prestare attenzione e sia pronto a prendere il controllo in qualsiasi momento, e vi sono alcune buone ragioni per tutto questo, per quanto la tecnologia che possediamo sia in grado di produrli da qualche tempo.

Il primo problema, com'è facilmente immaginabile, riguarda la sicurezza: è difficile insegnare a una macchina a reagire correttamente di fronte alle situazioni nuove o imprevedibili nelle quali possiamo imbatteci mentre la conduciamo.

### TANTE LE QUESTIONI DI SICUREZZA ANCORA IN SOSPESO

Ma come determiniamo che un'auto di questo tipo è abbastanza sicura?

Secondo un calcolo fornito dalla società di ricerca americana **Rand Corporation**, per essere certi che i veicoli autonomi offrano la stessa sicurezza fornita dai conducenti umani, bisognerebbe avere la possibilità di testarli per 275 milioni di miglia di guida autonoma e senza guasti. Tanto per fare un esempio, i veicoli della società tecnologica autonoma **Waymo**, assai nota e diffusa negli Usa, hanno percorso a mala pena 20 milioni di miglia dal 2009 ad oggi.

Per fare sì che questi veicoli funzionino in modo veramente indipendente, essi dovrebbero essere in grado di avere il controllo su tutti gli altri mezzi che circolano loro intorno e necessiterebbero di sensori e telecamere altamente sofisticati, che possono sempre guastarsi o essere ostruiti dal maltempo o dai detriti stradali.

Consentire a queste auto di comunicare tra loro permetterebbe ai computer di guida di prendere più facilmente decisioni per mantenere velocità e sicurezza, ma al momento non esistono regole per garantire che vetture di produttori diversi siano in grado di conversare.

(continua a pag. 2)



(continua da pag. 1)

Inoltre, non dobbiamo dimenticare che gli hacker hanno già dimostrato di essere in grado di prendere facilmente il controllo dei cosiddetti **veicoli intelligenti**, inserendosi nel sistema di guida attraverso gli apparecchi di comunicazione di cui sono dotati, il che espone tutti a pericoli di cui non è difficile immaginare la portata.

L'adozione di infrastrutture specifiche, come i semafori intelligenti e le reti di telecamere, potrebbero avvisare utenti, pedoni e ciclisti della presenza di condizioni stradali pericolose e aiuterebbero a prevenire gli incidenti. Ma si tratta di apparecchiature costose: e dunque chi si accollerebbe le relative spese? E i cittadini sarebbero disposti ad accettare una maggiore sorveglianza sulle strade?

## CHI È RESPONSABILE IN CASO DI INCIDENTE?

La seconda questione attiene all'attribuzione della responsabilità.

Finché le funzioni di guida autonoma prevedono che il conducente sia sempre pronto a prendere il controllo, egli resterà responsabile per eventuali incidenti causati. Le case automobilistiche sarebbero invece responsabili solo in caso di guasto del veicolo, anche se per apparecchiature tanto sofisticate il concetto stesso di guasto si dilaterrebbe notevolmente, accogliendo ad esempio fattispecie di danno che comprenderebbero inadempienze nella gestione dei dati gestiti e trasmessi.

Ma cosa succede se un'autovettura autonoma provoca un incidente? Sarà responsabile il produttore, perché ha progettato un sistema difettoso? Le legislazioni dei vari Paesi non sembrano ancora pronte a gestire queste tipologie di danno in modo adeguato.

In Usa, lo Stato della Florida ha recentemente approvato una legge che afferma che la persona che viaggia su un veicolo autonomo è considerata l'operatore del veicolo stesso e, pur non definendo esplicitamente il relativo carico di responsabilità, ha provato a gettare le basi per fornire una chiave in questo senso. Tuttavia, la questione è ancora affrontata in modo frammentario e si sono verificati casi troppo sporadici per determinare dei precedenti validi. Le case automobilistiche sono quindi restie a correre il rischio di mettere in circolazione veicoli a guida completamente autonoma, finché non si disporrà di una legislazione idonea.

## CINQUE CATEGORIE DI AUTOMATIZZAZIONE

Al momento distinguiamo cinque diverse categorie di automatizzazione per questo tipo di veicoli. Esse si basano sul ruolo ricoperto dal conducente. In pratica, man mano che il ruolo attivo del primo si riduce, il sistema automatico si assume gradualmente i compiti di guida, consentendo agli occupanti dell'auto di dedicarsi sempre più ad altre attività. I gradi di automatizzazione sono definiti come **Livelli SAE**, dal nome dell'ente che ha pubblicato il relativo standard internazionale.

Tabella che indica i vari livelli di guida automatizzata secondo SAE International



Nel livello **SAE 0** non è attivo alcun sistema automatico e il conducente è responsabile della guida, dell'accelerazione e della frenata della vettura.

Il primo livello di automazione (**SAE 1**) compie un passo verso la guida automatizzata ed è caratterizzato da sistemi di assistenza che assumono il controllo di accelerazione o frenata in talune situazioni, ma il conducente deve sorvegliare costantemente il veicolo ed essere pronto a intervenire. Tra essi vi sono ad esempio l'assistente al parcheggio o il sistema di frenata di emergenza automatica che, a una velocità inferiore ai 50 km/h, è in grado di dimezzare il rischio di tamponamento.

Il livello **SAE 2** corrisponde alla guida semiautomatizzata, in cui il sistema si occupa di accelerare, frenare e sterzare in situazioni specifiche. Anche in questo caso, però, il conducente deve continuare a sorvegliare il

suo funzionamento, per essere in grado di riprendere il controllo in qualsiasi momento. Esempi sono l'assistente per la guida in colonna, composto dal dissuasore di velocità adattivo (*Adaptive Cruise Control, ACC*) e dall'assistente per il mantenimento della corsia (*Lane Keeping Assistant, LKA*). Questi sistemi di assistenza intervengono nella prevenzione degli incidenti provocati dalla disattenzione del conducente o dalla mancata sorveglianza dell'ambiente che circonda il veicolo.

(continua a pag. 3)



(continua da pag. 2)

Il livello **SAE 3** corrisponde a una guida altamente automatizzata. Il veicolo assume il controllo sull'accelerazione, la frenata e sullo sterzo, senza che il conducente sia tenuto a una costante sorveglianza. Quest'ultimo deve comunque restare in grado di riprendere completamente il controllo della guida, ove il sistema lo inviti a farlo con un preavviso sufficiente.

Poiché alcuni studi hanno dimostrato che i conducenti impiegano un certo tempo a riprendere il pieno controllo, si tratta di un rischio importante per la sicurezza nella circolazione stradale ed è questo il motivo per cui le funzioni di guida di questo livello, come il pilota automatico per la guida in colonna dei nuovi modelli Tesla e Audi A8, non sono state ancora autorizzate alla circolazione stradale in molti Paesi.

Il livello **SAE 4** prevede una guida ad automazione completa, in cui il sistema assume la piena conduzione del veicolo in casi specifici (*Operational Domain Design, ODD*), affrontando automaticamente tutte le situazioni possibili: in questo caso, il conducente non deve più dedicare la propria attenzione al traffico e può occuparsi d'altro.

Tra i casi in cui si prevede di impiegare i veicoli ad automazione completa potrebbero esservi specifici tratti opportunamente definiti, come le autostrade, magari su apposite corsie separate: in questo caso il traffico è tecnicamente meno complesso e il rischio di un malfunzionamento sarebbe ridotto, rispetto al traffico cittadino.

Il massimo livello di automazione è la guida senza conducente, il livello **SAE 5**, in cui il veicolo assume totalmente il controllo della guida dalla partenza all'arrivo, con tutti gli occupanti che fungono esclusivamente da passeggeri. Queste autovetture non dispongono nemmeno di un dispositivo di sterzo o di pedali. Si tratta di un nuovo concetto di trasporto in grado di essere fruito anche da persone a mobilità ridotta, come anziani o bambini, ma sulla realizzabilità di questo livello di automatismo i pareri degli esperti sono ancora divisi.

**Cinzia Altomare**

(La seconda parte dell'articolo sarà pubblicata su *Insurance Daily* di venerdì 18 dicembre)

## COMPAGNIE

# Vaccino Covid-19, una rete Lloyd's per assicurarlo

**Al via la Global health risk facility, una collaborazione pubblico-privato, con la partecipazione di 14 (ri)assicuratori globali, che copre i rischi distributivi dei sieri che vaccineranno la popolazione mondiale contro il nuovo coronavirus**

Fatto il vaccino contro il Covid-19, ora occorrerà distribuirlo e proteggerlo. **Lloyd's** e la società **Parsyl** hanno annunciato il lancio della **Global health risk facility (Ghrf)** che metterà a disposizione "miliardi di dollari di copertura assicurativa, oltre a servizi per la mitigazione dei rischi, per aiutare a proteggere e dare supporto alla distribuzione mondiale dei vaccini per il Covid-19 e di altri prodotti sanitari essenziali". Lo si apprende da un comunicato delle parti. Il lancio della Ghrf ha il sostegno dell'**International development finance corporation (Dfc)** statunitense, che ha approvato fino a 26,7 milioni di dollari per la facility. Il finanziamento sarà utilizzato per capitalizzare il nuovo **Sindacato 1796**, pubblico-privato, e permetterà a Ghrf di offrire polizze assicurative "economicamente vantaggiose per la spedizione di vaccini e prodotti medici verso i Paesi in via di sviluppo".

Si tratta di un sistema complesso cui partecipano una molteplicità di attori. Ghrf e il Sindacato 1796 sono stati sviluppati da Parsyl in partnership con **Ascot Underwriting** in qualità di managing agent e in collaborazione con **Axa XL, McGill and Partners** e, appunto, i Lloyd's di Londra. **EY**, invece, ha fornito supporto all'iniziativa per creare l'entità assicurativa ai Lloyd's e la struttura del **Risk management accelerator**. Gli assicuratori coinvolti, oltre ad Axa XL e Ascot, sono: **Beazley, Chubb, Talbot, Qbe, Tokio Marine Kiln** e **Aegis**. Tra i riassicuratori del Sindacato 1796 ci sono **Convex, Canopus, Hamilton** e **RenaissanceRe**. McGill and Partners ha svolto il ruolo di broker. **Norton Rose Fullbright** è stato il consulente legale nella creazione del Sindacato 1796. Tutti gli affari per la Ghrf saranno presentati attraverso **Parsyl Insurance**, un coverholder dei Lloyd's.

"Mentre il mondo si sta preparando al più grande programma di vaccinazioni nella storia dell'umanità – ha commentato **John Neal**, ceo dei Lloyd's –, è di fondamentale importanza, per far fronte a questa emergenza sanitaria globale, assicurare la distribuzione sicura ed efficace del vaccino. Siamo emozionati per il lancio della Global health risk facility ai Lloyd's, un fantastico esempio del modo in cui il nostro mercato assicurativo globale si è unito per offrire una nuova e innovativa soluzione e un modello per far fronte alle complesse sfide dei rischi globali poste dalla pandemia".

**Fabrizio Aurilia**

INNOVAZIONE

## Telepass, la sfida con Healthy Virtuoso

**Lavoratori più attivi e in salute del 34% rispetto alla media nazionale grazie alla challenge lanciata con l'app dedicata al fitness e al benessere**

Anche **Telepass** ha aderito alla *health challenge* di **Healthy Virtuoso**, sfidando i propri dipendenti a mantenere, anche durante i mesi di lockdown uno stile di vita sano e salutare. La competizione, resa possibile grazie all'app dedicata al fitness e al benessere, prevede premi per i dipendenti che dimostrano di aver adottato un sano stile di vita, calcolato sulla base di parametri come passi compiuti e ore di sport.

"Grazie a **Healthy Virtuoso** abbiamo lanciato la **Telepass Health Challenge 2020**: due mesi intensi per sfidarci tra colleghi in una competizione tutta digital per migliorare il nostro benessere psico-fisico e mantenere uno stile di vita salutare", ha commentato **Gabriele Benedetto**, amministratore delegato di **Telepass**. I risultati sono stati subito evidenti. Partendo da una media di 5.122 passi giornalieri, in linea con la media

nazionale, i dipendenti della società sono arrivati a sfiorare una media di 8.000 passi, più del 34% rispetto al dato registrato prima del lockdown fra l'intera popolazione.

"I risultati della challenge sono stati sorprendenti: vedere l'entusiasmo sempre crescente dell'azienda nel corso delle settimane ci ha confermato l'importanza di un mind setting sempre più rivolto al benessere a tutto tondo dei suoi dipendenti", ha osservato **Andrea Severino**, ceo e co-founder di **Healthy Virtuoso**. "Mai come oggi - ha concluso - ho percepito la passione e l'impegno che le aziende stanno mettendo sul campo per assicurarsi un corretto bilanciamento psico-fisico delle persone con cui lavorano".

Giacomo Corvi

POLIZZA RC PROFESSIONALE  
**INTERMEDIARI  
ASSICURATIVI**



[www.polizzaRCintermediari.it](http://www.polizzaRCintermediari.it)  
**POLIZZA RESPONSABILITÀ CIVILE 2021**

## INTERMEDIARI ASSICURATIVI

Iscritti alle Sezioni A - B del RUI

MASSIMALE PER ANNO SINISTRO	FRANCHIGIA ZERO	FRANCHIGIA 1.000	FRANCHIGIA 5.000	FRANCHIGIA 10.000	FRANCHIGIA 25.000
2.500.000	€ 519,75	€ 467,78	€ 385,00	€ 327,25	€ 269,50
3.000.000	€ 590,63	€ 531,56	€ 437,50	€ 371,88	€ 306,25
4.000.000	€ 637,88	€ 574,09	€ 472,50	€ 401,63	€ 330,75
5.000.000	€ 685,13	€ 616,61	€ 507,50	€ 431,38	€ 355,25

Gli importi indicati corrispondono al premio minimo. Il premio della polizza sarà conteggiato sul fatturato 2020

**Condizioni operanti:**

- ✓ Responsabilità solidale Legge 221/2012
- ✓ Rivalsa Fondo di Garanzia per iscritti Sez. B) del RUI
- ✓ Retroattività dalla data di iscrizione al RUI
- ✓ Attività relative a forme pensionistiche complementari

**www.polizzarcintermediari.it è gestito da ASSIMEDICI Srl**

20123 Milano, Viale di Porta Vercellina 20 - Tel. 02.91.98.33.11 - Fax 02.87.18.10.98

[www.polizzarcintermediari.it](http://www.polizzarcintermediari.it) E-mail [info@polizzarcintermediari.it](mailto:info@polizzarcintermediari.it) PEC [info@assimediti.eu](mailto:info@assimediti.eu)

Partita Iva 07626850965 - Iscr. RUI B000401406 del 12.12.2011 Cap. Soc. 50.000,00



**Insurance Daily**

**Direttore responsabile:** Maria Rosa Alaggio [alaggio@insuranceconnect.it](mailto:alaggio@insuranceconnect.it)

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

T: 02.36768000 E-mail: [redazione@insuranceconnect.it](mailto:redazione@insuranceconnect.it)

Per inserzioni pubblicitarie contattare [info@insuranceconnect.it](mailto:info@insuranceconnect.it)

Supplemento al 17 dicembre di [www.insurancetrade.it](http://www.insurancetrade.it) - Reg. presso Tribunale di Milano, n. 46, 27/01/2012 - ISSN 2385-2577