Tiratura 01/2015: 16.000
Diffusione 01/2015: 13.000
Lettori: n.d.
Dati rilevati dagli Enti certificatori o autocertificati

GIORNALE DELLE ASSICURAZIONI

Dir. Resp.: Angela Maria Scullica

01-GIU-2015
da pag. 44
www.datastampa.it

BLACKBOX Il parere dell'Ania

«Molti i limiti all'utilizzo dei dati»

Secondo l'Associazione delle compagnie italiane, la nuova riforma impone una concezione troppo ristretta della privacy, limitando in maniera eccessiva l'uso delle informazioni ricavate dalle scatole nere. Questo precluderebbe alle aziende assicurative la possibilità di offrire servizi per assistere i consumatori e far calare ulteriormente i premi.

Rossella Sebastiani

L'autrice di questo articolo è responsabile normativa auto dell'Ania.

Nel disegno di legge *Concorrenza*, come è noto, sono previste numerose norme di riforma della Rc auto - in parte riprese dall'articolo 8 del decreto legge *Destinazione Italia*, stralciato dal provvedimento in sede di conversione in legge. Le misure puntano a sviluppare ulteriormente la competitività nel settore, con nuovi benefici economici a favore del cittadino, anche nell'acquisto della Rc auto.

Alcune disposizioni del disegno di legge mirano a contenere il costo dei sinistri e a sviluppare una lotta alle frodi (che, secondo Boston consulting, sono il doppio della media europea) e alle speculazioni, che rappresentano il principale motivo del caro-polizza in Italia. A opinione dell'Ania, quindi, il provvedimento - pur migliorabile - può avvicinare i prezzi a quelli degli altri paesi europei. Consolidando, tra le altre cose, un calo che è già in atto da oltre due anni: nel biennio 2013-2014, infatti, il prezzo della Rc auto ha subito un decremento dell'11% - il maggiore in ambito europeo; il trend continua in misura significativa anche nella prima parte del 2015 (rilevazione a campione di Ania sui prezzi di oltre dieci milioni di polizze Rc auto).

Il calo delle tariffe ha coinciso con un'iniziativa dell'Ivass che ha predisposto, a partire dall'ultimo trimestre 2013, una specifica indagine denominata Iper (sigla che sta per "Indagine prezzi effettivi della Rc auto"). L'osservatorio ha il compito di determinare i prezzi effettivamente pagati da milioni di automobilisti (compresi quelli che alla scadenza annuale cambiano compagnia per spuntare condizioni migliori). In questo modo potrà cessare - almeno secondo le parole di **Salvatore Rossi**, presidente dell'authority - il cosiddetto «balletto delle cifre» sull'andamento dei prezzi di listino.

I risultati più recenti di questo rilevamento, relativi all'ultimo trimestre 2014, vedono il prezzo medio della Rc auto in calo del 7,8%, cioè da 515 a 475 euro (di cui oltre 100 di imposte e contributi). Secondo una stima Ania, sulla base di uno studio effettuato da Boston consulting group, si è ridotta anche la differenza con la media degli altri principali paesi europei, passata da 213 (2008-2012) a 177 euro (fine 2014), con una diminuzione di oltre il 10% negli ultimi due anni. Il dato dipende da due ragioni: dalla circolazione meno frequente delle auto (dovuta al rincaro dei carburanti e alla crisi economica) e da alcuni interventi normativi del legislatore italiano nella lotta alle speculazioni nella Rc auto (accertamento più rigoroso delle micropermanenti, previsto dal decreto legge "liberalizzazioni", 1/2012).

Impulso dalle normative Un impulso al calo delle tariffe auto potrà sicuramente arrivare anche dalla diffusione delle scatole nere e di altri dispositivi di rilevazione dell'attività dei veicoli. Una delle norme contenute nel decreto legge "liberalizzazioni" (articolo 32), riprese e in parte modificate dall'attuale disegno di legge *Concorrenza*, obbliga le compagnie a praticare sconti significativi e di pubblicizzarli in caso di installazione, da parte del cliente, di una scatola nera o di un altro dispositivo che registri l'attività del veicolo. Questa novità riguarda, in realtà, non solo le *blackbox*, ma più in generale anche altre clausole (liberamente offerte dalle compagnie) che comportino la

Divieto
La norma in discussione vieta alle compagnie e ai telematic service provider di «rilevare la posizione e le condizioni del veicolo in maniera continuativa o comunque sproporzionata rispetto alla medesima finalità».

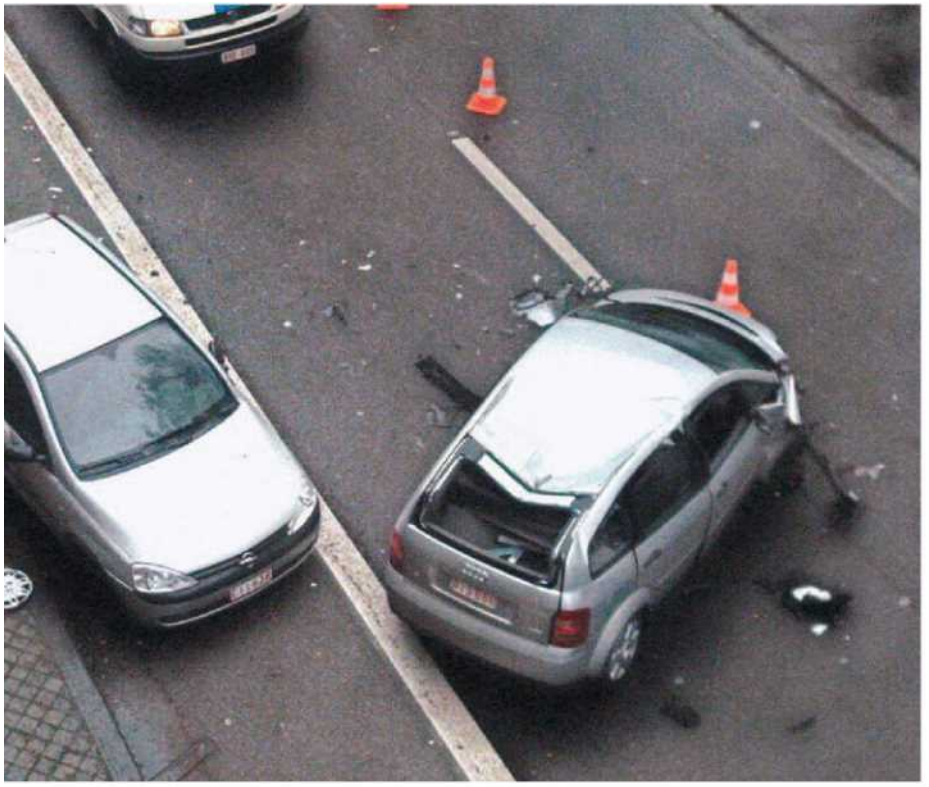
data stampa
dal 1980 monitoraggio media

Tiratura 01/2015: 16.000
Diffusione 01/2015: 13.000
Lettori: n.d.
Dati rilevati dagli Enti certificatori o autocertificati

GIORNALE DELLE ASSICURAZIONI

Dir. Resp.: Angela Maria Scullica

01-GIU-2015
da pag. 44
www.datastampa.it



collaborazione dell'assicurato nella lotta a speculazioni e frodi (ciò avviene, per esempio, quando il cliente accetta l'ispezione preventiva del veicolo o la riparazione presso carrozzerie convenzionate con l'azienda assicurativa).

Luci e ombre **Rispetto al provvedimento precedente, che risale al 2012, l'attuale disegno di legge "Concorrenza"** (e, precisamente, l'articolo 8) evidenzia alcune novità positive. Come, per esempio, la chiarezza sulla natura facoltativa dell'offerta assicurativa abbinata a scatole nere. O il loro valore probatorio in giudizio. Oppure, ancora, indicazioni più precise sulle modalità attuative della "portabilità" (cioè della gestione della blackbox nel caso in cui l'assicurato cambi compagnia di riferimento).
Tuttavia, anche in questo disegno di legge alcune disposizioni che, a parere dell'Ania, non agevolerebbero l'ulteriore diffusione delle scatole nere. Quali? Presto detto: le norme che riguardano i profili legati alla privacy degli automobilisti. Norme che introducono restrizioni nell'utilizzo dei dati registrati dalle *blackbox*. E che sono formulate in modo non chiaro - e comunque in modo tale da rendere impossibile l'utilizzo delle scatole nere per molti servizi assicurativi, pur apprezzati dagli automobilisti, anche diversi da quelli collegati alla Rc auto.
In particolare, nel disegno di legge (articolo 8, comma 5) è previsto che i dati siano «trattati dall'impresa di assicurazione nel rispetto delle disposizioni del codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196. L'impresa di assicurazione è titolare del trattamento dei dati ai sensi dell'articolo 28 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 196 del 2003. È fatto divieto all'impresa di assicurazione, nonché ai soggetti a essa collegati, di utilizzare i dispositivi di cui al presente articolo al fine di raccogliere dati ulteriori rispetto a quelli destinati alla finalità di determinazione delle responsabilità in occasione dei sinistri e ai fini tariffari, o di rilevare la posizione e le condizioni del veicolo in maniera continuativa o comunque sproporzionata rispetto alla medesima finalità».
La privacy, appunto. Un tema per cui, nel caso delle blackbox, le regole di utilizzo esistono in Italia da oltre dieci anni. Fino a oggi, l'eventuale installazione della scatola nera negli autoveicoli per motivi assicurativi è avvenuta grazie a una libera iniziativa imprenditoriale di offerta. E, naturalmente, per una scelta precisa del consumatore, che ha deciso di sottoscrivere, con la Rc auto, anche un contratto con un *telematic service provider* (Tsp) per la fornitura dei servizi correlati con la scatola nera. Naturalmente, l'assicurato che aderisce all'offerta deve prestare un consenso esplicito alla raccolta e all'utilizzo dei suoi dati personali, come precisato nei contratti e nell'informativa sulla privacy fornita sia dall'assicuratore, sia dal provider. Nello stesso tempo, il trattamento dei dati per la "geolocalizzazione" del veicolo tramite Gps contenuti nelle scatole nere, viene notificato al garante.
Ma torniamo alla norma in questione, e all'articolo 8 di cui abbiamo già parlato. La misura prevede due divieti che - se non adeguatamente corretti nel corso dell'iter parlamentare che è stato avviato da poco - potrebbero avere impatti paradossali e contrari rispetto a quelli sperati dal legislatore, che intende incentivare l'impiego assicurativo delle scatole nere.
Eccoli. Prima di tutto, si vieta alle compagnie assicuratrici di utilizzare «i dispositivi di cui al presente articolo al fine di raccogliere dati ulteriori rispetto alla finalità di determinazione delle responsabilità in occasione dei sinistri e ai fini tariffari». La norma sembra prendere in considerazione esclusivamente i due utilizzi delle scatole nere previsti dall'articolo 32 del decreto legge 1/2012, a cui il disegno di legge *Concorrenza* fa riferimento: la norma prevede che, nel campo assicurativo, l'utilizzo dei dispositivi elettronici sia limitato alla Rc auto. Questa formulazione avrebbe l'effetto paradossale di rendere "fuorilegge" la raccolta dei dati effettuati tramite le scatole nere per altri servizi assicurativi, offerti in numero crescente dalle compagnie, grazie all'evolversi della tecnologia. Eccone alcuni: assistenza in caso di sinistro, guasto o aggressione (*emergency call*, funzione che, nell'Ue, sarà obbligatoria sui nuovi veicoli dal 2017); furto o rapina del veicolo; *driver coaching* e *traffic management*, che sono in grado di aumentare la sicurezza stradale.
La norma, inoltre, vieta alle compagnie e ai Tsp di «rilevare la posizione e le condizioni del veicolo in maniera continuativa o comunque sproporzionata rispetto alla medesima finalità». Questa misura evidenzia una conoscenza tecnica inesatta delle modalità di funzionamento delle scatole nere; di conseguenza, il suo impatto è negativo. Sotto il profilo operativo, infatti, il divieto di rilevare

data stampa
dal 1980 monitoraggio media

Tiratura 01/2015: 16.000
Diffusione 01/2015: 13.000
Lettori: n.d.
Dati rilevati dagli Enti certificatori o autocertificati

GIORNALE DELLE ASSICURAZIONI

Dir. Resp.: Angela Maria Scullica

01-GIU-2015
da pag. 44
www.datastampa.it

Raccolta dei dati
Secondo l'Ania, la raccolta "in continuo" delle informazioni è perfettamente lecita, nel rispetto dei criteri generali di accuratezza, pertinenza e "non eccedenza" stabiliti dal codice della privacy. Inoltre i dati registrati per legge possono essere conservati esclusivamente per il tempo necessario per le elaborazioni previste dai contratti di utilizzo dei dispositivi e devono essere successivamente cancellati dai Tsp.

in maniera continuativa la posizione e le condizioni dei veicoli renderebbe di fatto impossibile l'uso di questi dispositivi a fini assicurativi.

Dati da registrare A questo proposito, bisogna distinguere le modalità tecniche di registrazione da quelle di utilizzo autorizzate dal titolare dei dati. Sotto questo ultimo profilo, la raccolta "in continuo" delle informazioni è perfettamente lecita, nel rispetto dei criteri generali di accuratezza, pertinenza e "non eccedenza" stabiliti dal codice della privacy. Inoltre i dati registrati per legge possono essere conservati esclusivamente per il tempo necessario per le elaborazioni previste dai contratti di utilizzo dei dispositivi e devono essere successivamente cancellati dai Tsp. Per esempio, nella prassi consolidata - e sempre in caso di autorizzazione da parte del conducente - la scatola nera può registrare in via continuativa la posizione del veicolo, ma il Tsp, l'operatore di telematica assicurativa, e la compagnia che se ne avvale sono autorizzati a utilizzare i dati soltanto secondo modalità rigidamente predefinite. E cioè: posizione specifica dell'auto solo in caso di incidente e dati di posizione in forma aggregata solo con l'obiettivo di personalizzare la tariffa - per rilevare in via generale informazioni influenti per valutare il rischio di circolazione: tipi di strade percorse (urbane, extraurbane, autostrade), orari di utilizzo del veicolo (notte/giorno o periodo della settimana) e stile di guida (velocità media, accelerazioni e decelerazioni). Questa modalità operativa consente di applicare sconti che devono essere, per il ddl *Concorrenza*, in ogni caso superiori agli eventuali costi sostenuti dall'assicurato in partnership con la compagnia. Se i Tsp non potessero più registrare in via continuativa gli spostamenti del veicolo con la scatola nera, questa non avrebbe più l'opportunità di comunicare in tempo reale alla centrale operativa il verificarsi dell'incidente sia per la Rc auto (per ricostruire la dinamica dell'incidente) sia per l'assistenza (invio dei soccorsi sul luogo dell'incidente per salvare vite umane o, almeno, tentare di contenere gli effetti dannosi dell'impatto).

In conclusione, nell'utilizzo delle scatole nere e dispositivi simili, le compagnie hanno sempre osservato il pieno rispetto del diritto alla privacy stabilito dalla legge, coniugandolo con altre legittime esigenze dell'automobilista assicurato: assistenza, ritrovamento del veicolo rubato, notizie su traffico e info mobilità, ma anche diritto a non subire attività fraudolente come potenziale vittima di richieste di risarcimento per danni preesistenti o incidenti simulati. Si tratta, come è noto, dei sinistri "fantasma": se ne sono stimati oltre 50 mila nel 2014 solo nell'ambito dei sinistri gestiti con la procedura di risarcimento diretto, regolata dalla convenzione Card fra compagnie.
E proprio in chiave di difesa degli assicurati, contro i sinistri "fantasma" e altri casi di truffe, appare apprezzabile - al contrario delle norme restrittive finora illustrate - l'altra innovazione del disegno di legge *Concorrenza* (articolo 8, comma 1) che dà valore di prova in giudizio alle elaborazioni delle scatole nere: i loro dati serviranno quindi a capire se il sinistro si sia effettivamente verificato e poi a ricostruire la dinamica dell'incidente.
Grazie a queste tecnologie sempre più sofisticate e alle informazioni che si possono acquisire con le scatole nere, la liquidazione dei sinistri potrà arricchirsi di ulteriori efficaci elementi probatori, con effetti deterrenti di sinistri non avvenuti realmente e di false dichiarazioni nella denuncia del sinistro. L'Ania si augura quindi che le disposizioni del disegno di legge che restringono in modo improprio l'uso delle scatole nere siano opportunamente modificate dal parlamento. ■

data stampa
dal 1980 monitoraggio media