

L'utilizzo dei dati personali nel pricing

- 1. come gestire l'acquisizione dei dati da parte dei vehicle makers -> compagnie assicurative**
- 2. sicurezza dei dati nel sistema di acquisizione, trasmissione e repository**

1. Utilizzo del dato prodotto sul veicolo e gestito dal produttore del veicolo

I dati prodotti dal veicolo sono rilevanti per le compagnie assicurative ai fini della determinazione del rischio e, di conseguenza, costituiscono la base ai fini tariffari, antifrode e per la gestione efficace delle politiche liquidative.

I TSP, poi, utilizzano gli stessi dati non solo per fornire servizi alla compagnia assicurativa ma anche per fornire, sempre attraverso la compagnia assicurativa, servizi di valore per il cliente assicurato (es.: e-Call, b-Call, Stolen Vehicle Recovery, FNOL):

- Posizione del veicolo (tramite GPS) e comportamento alla guida (tramite accelerometro/giroscopio) sono i più importanti dati dinamici per l'UBI rispetto alle informazioni generiche sul veicolo che restano "statici" per tutto il periodo di copertura assicurativa
- La presenza di sistemi ADAS, sempre più diffuso nel parco circolante, è un fattore incrementale di informazioni. Alcuni di questi sistemi, come ad esempio il sistema automatico di frenata, si sono dimostrati efficaci nel ridurre il rischio, così come una guida più attenta e meno "aggressiva" richiesta dalle autovetture ibride. Al contrario altri elementi, quali l'utilizzo dello smartphone, creano distrazione alla guida e risultano aggravare tale propensione.
- L'arricchimento dei dati prodotti dal veicolo anche attraverso l'integrazione con dati relativi a meteo, tipologia strade percorse, orari/tempi di guida e loro correlazione con cluster di rischio, offre oggi notevoli possibilità verso la personalizzazione del premio basato sui dati dinamici. Anche i dati prodotti da OEM raccolti e normalizzati dai TSP costituirebbero un valore per un miglioramento dei processi di assunzione del rischio, di pricing e gestione del sinistro.
Ne deriva che Lo stile di guida necessita di essere contestualizzato per una più accurata valutazione delle probabilità di crash
- il ruolo del TSP, nel pieno rispetto del GDPR, verso le compagnie assicurative sarà ancora più importante con il progressivo allargamento della presenza di sistemi telematici installati di primo impianto dai produttori dei veicoli. Infatti, la quantità di dati acquisiti dai sistemi OEM necessita di TSP specializzati

nella loro aggregazione, normalizzazione e qualificazione ai fini assicurativi, quindi in grado di integrare le logiche dei dati in processi utili per gli use-case assicurativi.

In tal senso, le motivazioni che attribuiscono importanza del ruolo dei TSP sono principalmente:

- l'impossibilità nel breve/medio termine per le compagnie di avere dati normalizzati e standardizzati direttamente dagli OEM. Di fatto ogni OEM ha oggi il suo "modello dati" per lo più non comparabile con quanto le compagnie trattano con i TSP nel modello "after market"
 - difficoltà nel trovare specializzazioni "insurance" all'interno degli OEM che hanno disegnato i loro sistemi e "modelli dati" per altri scopi (esempio diagnostica e gestione flotte). In alcuni casi il dato generato dagli OEM dovrebbe quindi essere arricchito per rientrare negli standard richiesti in termini di qualità e granularità per la produzione di crash report
 - i TSP costituiscono di fatto un motore di innovazione ed erogazione di servizi per i Clienti
- Non meno trascurabile è il tema della normalizzazione e standardizzazione del dato prodotto dai diversi sistemi OEM che impatta anche il processo di governance e controllo del dato stesso che la Compagnia utilizza e che dovrà essere regolamentato dai Supervisor stessi.
 - Dal lato del mercato, si determina, inoltre, la necessità di lasciare libero il cliente di scegliere il proprio provider assicurativo evitando che questo sia imposto dal produttore del veicolo con relativa limitazione della concorrenza di soluzioni offerte.
 - Sempre più produttori di veicoli stanno sviluppando una offerta dei dati generati dai sistemi OEM per la monetizzazione degli stessi con valori che oscillano tra i 5 e gli 8 Eu mese non facilitando, in tal modo, il contenimento dei costi di digitalizzazione per il comparto assicurativo ed il successivo impatto sul contenimento dei costi assicurativi.
 - L'utilizzo di una elettronica after market che consenta di catturare il dato prodotto dal veicolo e suo trasferimento al TSP, l'utilizzo dello smartphone (collegato o meno via bluetooth al veicolo) quale strumento di acquisizione parallela delle informazioni e relativo arricchimento ed instradamento verso il TSP determina l'apertura flessibile del sistema con costi di gran lunga più contenuti e la relativa elasticità del cliente di aderire alla offerta assicurativa più congeniale, offerta che è sempre più arricchita da variabili di servizio.
 - Da parte delle Compagnie Assicuratrici, una minore focalizzazione sul comportamento del singolo driver e maggiore confronto con il significativo campione di dati relativi a percorrenze e sinistri che il TSP è in grado di effettuare attraverso piattaforme di AI consente una più equilibrata valutazione del rischio ma anche di passare dallo sconto individuale alla gestione e fidelizzazione del cliente attraverso sistemi educativi e premianti basati sul rischio effettivo.
 - Non ultimo, l'evoluzione di un processo di trasformazione completamente digitalizzato nella gestione del Claim consente alla compagnia assicurativa l'abbattimento dei costi di gestione, l'ottimizzazione delle riserve, la riduzione delle frodi ed un rapporto con gli assicurati di estrema trasparenza.
 - Infine, in prospettiva, esiste anche un tema di "responsabilità" che va di pari passo con l'adozione di tecnologie tipo guida autonoma o ADAS evoluti: di chi sarà la responsabilità quando il fallimento di queste tecnologie causerà un sinistro? Sarà legata al prodotto piuttosto che alla persona? In tal caso il ruolo dei



TSP come attori indipendenti diventa di maggiore importanza, soprattutto in quegli ambiti legati alle ricostruzioni del crash

2. Sicurezza dei dati nel sistema di acquisizione, trasmissione e repository

TSP Association sta lavorando, con il supporto del Gruppo di Lavoro sulla Cybersecurity di Confindustria Digitale alla elaborazione di un framework per i TSP associati.

È un tema su cui vi è assoluta sensibilità da parte dell'Associazione ancorché non richiesto dalla normativa.

Vulnerabilità/Limiti di sicurezza del sistema telematico che include la black box, l'acquisizione e trasmissione dei dati, la loro contraffazione e l'hackeraggio del veicolo attraverso la porta di accesso sono i temi su cui si è focalizzato il lavoro.

Puntiamo alla qualificazione dei TSP in termini di sicurezza del dato e quale contributo all'ottenimento di dati utili alla compagnia assicurativa

In tema di trasmissione, già oggi i dati viaggiano crittografati, anche con sistemi di cifratura su VPN e si avvalgono dei sistemi di trasmissione collaudati e protetti propri degli operatori telefonici.

I data base tengono conto di GDPR e criteri di cyber risk essendo già il disegno dei processi operativi e delle infrastrutture tecnologiche cloud ed hardware costruiti in osservanza ai GDPR secondo criteri di privacy-by-design

Vodafone Automotive | W.A.Y | TIM | Lojack Italia | Europ Assistance | Generali Jeniot | IMA | Intrado | OCTO

TSP Association

Via San Maurizio, 21 - 20123 Milano - Tel. 02 00632825 - info@tsp-association.eu - www.tsp-association.eu

