

**Documento di consultazione n.1/2013**

**(Regolamento IVASS/MISE/GARANTE PRIVACY su "scatola nera")**

**Attuativo dell'art. 32, comma 1 bis, del decreto legge 24 gennaio 2012 n. 1, convertito in legge 24 marzo 2012, n. 27**

**Legenda**

**Nella riga "Commentatore" i singoli soggetti dovranno inserire la loro denominazione abbreviata.**

**Nella riga "Osservazioni generali" i singoli soggetti potranno inserire commenti di carattere generale.**

**Nelle colonne "Articolo" e "Comma" andranno inseriti, rispettivamente, l'articolo e il comma a cui si riferisce l'osservazione e la proposta di modifica.**

**Nella colonna "Osservazioni e proposte" andranno inserite le osservazioni e le proposte di modifica.**

<b>Commentatore</b>	<b>CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI ATTUARI</b>
<b>Osservazioni generali</b>	

Articolo	Comma	Osservazioni e proposte
1	j	<p>Definizione di "veicolo": la definizione di "veicolo" lascia intendere che il contratto con "scatola nera" debba essere offerto <b>OBBLIGATORIAMENTE</b> per tutti i veicoli, compresi ciclomotori, macchine agricole ecc., con tutte le conseguenze che si possono immaginare, anche di ordine tecnologico e quindi di costi.</p>
4	1	<p><u>Si chiede di specificare cosa si intende con il termine 'circoscritti'</u></p> <p>La costruzione di un modello tariffario per la determinazione di un premio il più possibile commisurato allo specifico livello di sinistrosità di ciascun rischio assunto richiede delle accurate analisi statistiche sulla più ampia base di dati possibile nonché una ricerca continua di variabili e indicatori tariffari da inserire nel modello. Pertanto, le informazioni specificate nel punto a) del comma 1 andrebbero intese come set minimo. Ciò permetterebbe l'utilizzo di ulteriori dati (indicatori di <i>driving behaviour</i> come accelerazioni, frenate, velocità, sterzate brusche, etc...) purché siano conformi a quanto disposto al comma 5 art. 4.</p>
4	2	<p><u>Si chiede di specificare cosa si intende con l'espressione 'in forma aggregata'</u></p> <p>Ci si riferisce ad una sorta di distribuzione, per le singole modalità delle variabili indicate al comma 1 lettera a), dei veicoli assicurati presso l'impresa e sui quali sono stati installati i meccanismi elettronici in oggetto nell'intervallo di tempo (periodo di durata non inferiore a...) richiesto dall'impresa?</p> <p><i>Si ritiene che le informazioni citate, come da osservazione successiva anche eventualmente integrate, siano informazioni determinanti per utilizzare il meccanismo elettronico ai fini del miglioramento della personalizzazione tariffaria/introduzione nuove variabili di tariffazione.</i></p> <p><i>Determinante sarebbe, dunque, prevedere un processo che permetta di associare alla distribuzione del numero di veicoli in oggetto, il numero e il costo dei sinistri avvenuti nel periodo di tempo selezionato dalle imprese. A titolo esemplificativo, nel caso in cui una Compagnia nella sua struttura tariffaria non preveda la variabile tariffaria "fasce orarie di utilizzo del veicolo" e riuscisse ad avere, utilizzando questo meccanismo, anche in forma aggregata, in successivi e significativi (come numero di rilevazioni) periodi, le informazioni relative alla distribuzione dei veicoli per fasce orarie di utilizzo del veicolo e la possibilità di associare a queste informazioni quelle relative al numero e al costo dei sinistri avvenuti, potrebbe effettivamente utilizzare queste informazioni per valutare l'inserimento della nuova variabile tariffaria e definirne i coefficienti di personalizzazione. Se le informazioni ci fossero per il singolo assicurato, l'associazione sarebbe immediata.</i></p>

4	2	<p style="text-align: center;">Testo del documento in consultazione</p> <p style="text-align: center;">“Le informazioni di cui al comma 1, lettera a), rilevate dai dispositivi elettronici, sono rese accessibili alle imprese, a fini tariffari, solo in forma aggregata, con riferimento a periodi di durata non inferiore a .....giorni”.</p> <p style="text-align: center;">Proposta modifica</p> <p style="text-align: center;">“Le informazioni di cui al comma 1, lettera a), rilevate dai dispositivi elettronici, sono rese accessibili alle imprese, a fini tariffari, solo in forma aggregata, con riferimento a periodi di durata non inferiore a <b>un giorno</b>”.</p> <p style="text-align: center;"><i>Commento alla proposta di modifica: ai fini di una corretta tariffazione serve un valore il più possibile puntuale, e si identifica come minima frequenza quella giornaliera</i></p>
4	3	<p style="text-align: center;">Testo del documento in consultazione</p> <p style="text-align: center;">“I dati di cui al comma 1, lettera b) che non danno luogo a crash vengono rilevati e memorizzati dai predetti meccanismi elettronici per un arco temporale non superiore a ..... secondi, dopo il quale vengono sovrascritti e cancellati.”</p> <p style="text-align: center;">Osservazione</p> <p style="text-align: center;"><i>Se non si possono utilizzare i dati di superamento della soglia di accelerazione/decelerazione per avere informazioni sullo stile di guida, anche in assenza di crash, non c'è motivo di conservarli; nel caso invece si potessero utilizzare anche a tal fine, vale la proposta di cui al comma 2, cioè 1 giorno.</i></p>

<b>6</b>		<p style="text-align: center;"><u>Osservazione</u></p> <p>Ai fini della verifica della dinamica del sinistro e della compatibilità dei danni denunciati, per i sinistri in convenzione (CARD) sarebbe utile che la compagnia gestionaria potesse conoscere i dati della scatola nera eventualmente installata sul veicolo assicurato dalla compagnia debitrice; infatti è il valore della decelerazione di quest'ultimo che determina il danno al veicolo non colpevole</p>
<b>8</b>	<b>4</b>	<p style="text-align: center;"><u>Osservazione</u></p> <p>Se un veicolo dotato di scatola nera è riconoscibile da una vetrofania, viene meno la possibilità, auspicata dal regolamento, di fronteggiare i c.d. "sinistri fantasma"</p>
<b>8</b>	<b>6</b>	<p style="text-align: center;"><u>Osservazione</u></p> <p>Si chiede di specificare, in caso di disattivazione gratuita e semplice, che nel contratto dovranno essere regolate anche le condizioni economiche per il periodo rimanente senza scatola nera.</p> <p style="text-align: center;"><u>Si chiede dal punta di vista tecnico come, qualora fosse richiesta l'interruzione, possa essere gestita la 'restituzione' dello sconto concesso.</u></p> <p>Nell'ipotesi in cui fosse richiesta l'interruzione della scatola nera, si potrebbe intravedere una possibilità di aumento della sinistrosità, in conseguenza anche di un'eventuale intenzione di frode. In questo caso, la scatola nera verrebbe staccata proprio nel momento in cui potrebbe dare il suo maggior contributo. Pertanto, anche il calcolo della restituzione dello sconto in quota proporzionale al tempo residuo della polizza potrebbe alterare l'equilibrio della tariffa nonché il soddisfacimento del fabbisogno. Per tale motivo l'ammontare dello sconto da restituire dovrebbe non essere proporzionale al tempo, in quanto il periodo di non copertura con la scatola nera potrebbe essere quello con sinistrosità maggiore.</p> <p>A nostro avviso nemmeno un soluzione che prevede l'introduzione di una franchigia potrebbe risolvere la questione, poiché l'importo dell'eventuale frode coprirebbe lo sconto da restituire e porterebbe al problema di collegamento del contratto ad altra tariffa diversa da quella relativa al contratto base.</p> <p>Inoltre, bisognerebbe distinguere la tariffa con scatola nera collegata al contratto base da una tariffa autonoma della compagnia con scatola nera. Infatti, per la prima nel momento dell'interruzione si potrebbe immaginare</p>

		una migrazione al contratto base senza scatola nera, fermo restando quanto detto relativamente alla restituzione dello sconto. Nel secondo caso, invece, in caso di interruzione, sorgerebbe il problema di ricollocare il contratto ad altra tariffa costruita su diverso fabbisogno, nonché di collegare contrattualmente la tariffa "scatola nera" con un'altra tariffa, ad esempio quella relativa al contratto base. Pertanto bisognerebbe definire anche in caso di migrazione da una tariffa all'altra le soluzioni possibili.
<b>8</b>	<b>9</b>	<p>Testo del documento in consultazione</p> <p>"I dati personali raccolti per le finalità di cui agli articoli 5 e 6 devono essere conservati per un periodo di tempo non superiore a quello necessario al perseguimento di detti scopi, decorso il quale debbono essere resi anonimi o cancellati. In particolare, i dati possono essere conservati, per le finalità di cui all'articolo 5, per il periodo strettamente necessario alla determinazione della tariffa e, comunque, non oltre il termine di .....anni, mentre, in caso di sinistro, non oltre il termine previsto dall'articolo 2947 c.c.."</p> <p>Proposta modifica</p> <p>"I dati personali raccolti per le finalità di cui agli articoli 5 e 6 devono essere conservati per un periodo di tempo non superiore a quello necessario al perseguimento di detti scopi, decorso il quale debbono essere resi anonimi o cancellati. In particolare, i dati possono essere conservati, per le finalità di cui all'articolo 5, per il periodo strettamente necessario alla determinazione della tariffa, <del>e, comunque, non oltre il termine di .....anni,</del> mentre, in caso di sinistro, non oltre il termine previsto dall'articolo 2947 c.c.."</p>