30 MARZO 2015 *by* KOALA BROKER

Costi ottimizzati con la connessione L'utente vuole controllare i dati da condividere su strada Assicurazioni: Sinistri In futuro sarà responsabile la vettura prima ancora del guidatore

RC AUTO

Flotte aziendali Piattaforme Software Costi ottimizzati con la connessione Sempre tracciabili spostamenti e abitudini di guida. E ora il controllo punta anche sui consumi e sulla sostenibilità di Federico Cociancich •• La telematica a bordo è il miglior alleato per contenere i costi e gestire in maniera più smart una serie di variabili, come il consumo di carburante, lo stile di guida e il logoramento dell'auto. Oggi inoltre la connettività dei mezzi consente un costante monitoraggio da remoto, ed è ormai alto l'interesse dei fleet manager verso i sistemi integrati e altamente tecnologici. Nulla viene lasciato al caso: il sistema di feed management consente di raccogliere le informazioni con una tracciabilità costante degli spostamenti, delle abitudini di guida e dei consumi di carburante, di geolocalizzare questi dati e di costruire unabase di informazione che può essere utilizzata con gli strumenti dimobile analitycs. Questo non solo per contenere i costi, ma anche per elaborare strategie sempre più efficaci e adatte alle reali esigenze aziendali: in una flotta, infatti, le auto non servono più solo agli spostamenti del personale ma sono strettamente funzionali al business e, in molti casi, si trasformano addirittura in postazioni di lavoro mobili in cui la connettività diventa un elemento fondamentale. Di soluzioni per la gestione delle flotte il mercato ne offre davvero molte, il leader in Europaè TomTom Telematics che può contare su 34mila clienti, ma diverse aziende del mondo It, anche storicamente non legate a servizi di questo tipo, come ad esempio Qualcomm o Vodafone, sfruttano il proprio knowhow per conquistare la loro fetta di mercato. Vodafone Group ha di recente acquisito un'eccellenza italiana, la Cobra Technologies di Varese, per poter offrire sistemi sviluppati integralmente (sia dal punto di vista hardware, sia da quello software e di connettività) e proporsi come partner unico alle grandi aziende automotive per le auto connesse di domani. L'idea è quella di non limitarsi a of frire semplici soluzioni per lagestione della flottao lasicurezza, ma sviluppare nuove idee, assieme ai clienti, per creare nuovi business. Qualcomm ha invece creato una verae propria piattaforma di sviluppo hardware e software (Snapdragon Automotive Solutions), sia per il sistema operativo Android, sia per quello Qnx e aperta a sviluppatori. È destinata alle case automobilistiche e ai fornitori di primo equipaggiamento per realizzare e testare sistemi di infotainment e di controllo remoto di prossima generazione. TomTom ha appena aggiornato il proprio software per la gestione delle flotte aziendali, WebfleetOptiDrive,cheoraintegraconsiglidi guidaintempo reale per permettere ai conducenti di tenere un comportamento sempre più ecologico, economico e sicuro. Durante il percorso il driver riceve feedback sul proprio stile di guida e consigli che riescono addirittura ad anticipare il percorso. Il

sistemautilizzainfatti i dati del veicolo e quelli della mappa relativa al tragitto per avvisare il conducente in merito alla neces sita di alzare il piede dall'accelerato re o cambiare marcia e su quale dovrebbe es sere la velocità ottimale da mantenere. In Europa c'è anche una grande attenzione verso la sostenibilità ambientale, e anche se nel nostro paese non è ancora così rilevante, i numeri in gioco sono importanti e le aziende automobilistiche per prime stanno ideando nuovi scenari di mobilità perle smart cities del fu turo. Ogni giorno vengono consumati più di 12,5 milioni di litri di carburante e l'obiettivo della Commissione europea per il clima prevede la riduzione del 20% entro il 2020, rispetto alle emissioni del 1990 (e del 50% entro il 2030). Le tasse globali sui trasporti in Europa (accise sui carburanti e altre tasse) incidono per il 4,8% sul totale della tassazione; escludendo invece le accise, il peso della tassazione siriducealloo,5%. Eccoquindicheèimmediato percepire i vantaggi di un sistema della gestione della flotta come quello proposto da TomTom che promette una riduzione dei consumi intorno al 10-12%, a fronte di un ritorno sugli investimenti di soli 6-9 mesi. Qualunque siala soluzione scelta, uno degli elementi determinanti in futuro sarà la connettività e l'integrazione con i sistemi di infotainment e idevice personali come smartphoneetablet.Sonoinfattigiàdiversiisoftwaredi gestione delle flotte con apposite app per smartphone, che permettono anche ai singoli driver di poter accedere in tempo reale ai propri dati. E c'è anche chi stagiàguardando oltre : le aziende leader del settore Ict stanno mettendo le basi per le future reti 50, che, supportando un eterogeneo set di interfacce integrate, si prestano particolarmente bene all'utilizzo nelle comunicazioni machine to machine. L'implementazione commerciale per le reti di questo tipo è prevista per il 2020 ma è quindi necessario iniziare a lavorarci sin da ora. J Privacy Tutela Trasparenza L'utente vuole controllare i dati da condividere su strada Dai produttori Usa arriva una prima concessione sulle informazioni raccolte di Alessandro Longo •• Guidiamo da ore, quando sul display dell'auto compare un avviso: «Sei stanco, fermati tra due chilometri. Un caffè lo offriamo noi». Ci può fare piacere o no, a seconda se teniamo più a consigli personalizzati o alla nostra privacy. È uno scenario noncosìlontano. Unrecente sondaggio della Commissione Ue rivela che il 51% dei consumatori è interessato ad avere un'auto connessa, mail 38%laprenderebbe solo seèrispettatalaprivacy.Chiedonocioéduecose:che i dati generati siano anonimi e di poterli controllare. Vogliono cioè poter decidere quali informazioni condividere con l'esterno. Trasparenza e controllo totale sui dati. Sono principi base del paradigma privacy che sta prendendo formaconilregolamentoDataProtection elaborato da Bruxelles. In bozza però già da due anni, mentre continuano i colloqui tra le autorità europee e la Federal Trade Com mission Usa. È un po' questo il nodo da affrontare: trovare un terrenocondivisosullaprivacy. Finora non ci si è riusciti. È stato per anni un problema quello dei dati dei cittadini europei gestiti dai colossi internet Usa. A gennaio il commissario Ue per l'Economia e la società digitali, Günther Oettinger, ha ribadito l'importanza della privacy nelle auto connesse. Oltreoceano si è fatto un grosso passo avanti a fine 2014, quando 19 produttori Usa di auto si sono impegnati, per la prima volta, a rispettare alcune regole. Trasparenza, cioè diritto degli utenti a ricevere informazioni chiare e dettagliate su come sono utilizzati i dati. Libertà di scelta su quali dati potranno essere usati. Rispetto del contesto : i dati personali potranno essereraccoltiecondivisiconmodalitàcoerenti conii contestochelihaoriginati.Idatidevono essere raccolti solo nei limiti necessari per raggiungere finalità di business legittime. Successivamente dovranno essere anonimizzati. Ultimo principio, la sicurezza: i produttori si impegnano ad adottare misure adeguate per proteggerli da un utilizzo abusivo. Anche se sono regole adottate volontariamente, sono vincolanti sotto il profilo antitrust. Questo passo dei produttori Usa riduce le distanze con le aspettative delle autorità Ue, che vorrebbero una "privacy by design": una garanzia ancora più marcata perché iscritta al l'origine nelle stesse funzioni tecnologiche in grado di raccogliere i dati. In Italia la questione ha prodotto finora uno schema di regolamento del Garante Privacy sulle scatole nere nelle vetture. È una bozza, ferma dal 2013, «quando abbiamo mandato il regolamento all'Ivass (Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni) e poi non ne abbiamo saputo più nulla», dicono dal Garante. Le regole affermavano che solo parte dei dati registrati può essere utilizzato adeterminare le tariffe Re auto e comunque solo in forma aggregata, ma non deve essere considerato lo stile di guida. I desideri del mercato si spingono

molto più avantUan Robertson, responsabile marketing di Bmw, ha detto che aziende tecnologiche e sponsor Usagiàvorrebberoaccedereaidatigenerati dalle auto connesse: «Ma finora abbiamo resistito alle richieste». Per esempio, vorrebbero sapere la posizione Gps e da quanto tempo il motore è in funzione, per mandare la pubblicità di ristoranti vicini. «In futuro potremo andare da un concessionario autoequellocidirà l'autopiùadattaalnostro stile di guida e ai percorsi abituali – dice Guido Scorza, avvocato esperto di privacy nel mondo digitale -. È uno scenario attraente o preoccupante,asecondase all'utente saràdato pieno controllo su queste informazioni». «J Assicurazioni Connected car Sinistri In futuro sarà responsabile la vettura prima ancora del guidatore di Giuditta Mosca Gli assicuratori si interrogano sulle conseguenze del sempre più indissolubile rapporto tra automobili e tecnologia. Le auto connesse e quelle dotate di guida automatica obbligano a rivedere le politiche delle compagnie di assicurazioni, chiamate a spostare la responsabilità dal conducente alle vetture e, per quanto tutto ciò possa sembrare un problema futuribile, fa parte di un futuro tanto prossimo da essere già iniziato, anche se gli effetti più tangibili si vedranno nel 2023, l'anno in cui secondo McKinsey i veicoli autonomi abbandoneranno ufficialmente la fase di test. Il tema è stato al centro dell'evento "Auto 2025. Scenari tecnologici e risvolti assicurativi", organizzato dal Gruppo Unipol a Roma. Le prove generali sono tutt'ora in corso in alcuni aeroporti, nelle miniere e nella logistica interna di aree di stoccaggio. Un esempio alle nostre latitudini è quello dellalinea C dellametropolitana capitolina, i cui treni si muovono senza conducente; l'opera verrà però completata quasi certamente dopo il 2023. Per avere un veicolo alla " Google car" bisognerà attendere il 2037, secondo le stime. Auto capaci di prevenire incidenti e di scorgere pericoli che l'uomo non è in grado di anticipare, ma anche capaci di migliorare le condizioni viarie e ridurre il traffico. Tutti elementi che inducono le assicurazioni a spostare l'oggetto delle formule di responsabilità civile dall'uomo alla macchina. Vanno però individuati tutti i rischi che permettono di scorrere lungo quest'asse, dai guasti dei sistemi di controllo agli errori di calcolo, dai malfunzionamenti dei mezzi trasmissivi all'inesattezza dei dati raccolti. L'auto del futuro avrà una scatola nera del tutto simile a quella dei velivoli. Anche in questo caso si tratta di un futuro già iniziato, sono sempre di più i camion e le automobili che montano dei device "Event Data Recording" (Edr)capacidirilevarevelocità, posizionedello sterzo, stato di funzionamento del motore e dei freni, le condizioni meteo e il peso della vettura. Si tratta, in questo caso sì, di apparecchi in continua evoluzione non solo tecnica e tecnologica ma che cercheranno di risolvere i problemi di sicurezza e privacy, al momento due grandi incognite. I sistemi Bdr non sono nuovi, sono stati introdotti nei campionati Cart nel '93 per poi espandersi alla Formula Uno, mondo che ha alimentato anche prodotti software derivati e applicati al monitoraggio, ad esempio con "The Next Generation", prodotto di punta di Computer Associates. Le automobili a guida autonoma aumenteranno la richiesta di polizze, permettendo anche a disabili e diversamente abili di spostarsi con la propria autovettura. Ma il numero dei sinistrièdestinatoadiminuire,aprendoquindia nuovi algoritmi per il calcolo dei premi. Franco Ellena, direttore generale di UnipolSai, sottolinea il concetto: «In teoria un'auto più sicura causa meno incidenti e in pratica l'evoluzione dei premi segue quella della frequenza. Ipotizzando quindi un calo degli incidenti è prevedibile anche una flessione dei premi. Tutto da verificare di quanto». Il comparto britannico delle assicurazioni non intende aspettare troppo tempo per diffondere la cultura della rilevazione dei dati di guida: entro il 2024 gli abitacoli saranno dotati di sistemi che raccoglieranno dati utili a stabilire le responsabilità in caso di incidente e che ridurranno il rischio di sinistri, ad esempio interrompendo telefonate e riducendo il volume della musica, al verificarsi di condizioni meteorologiche ritenute avverse e rilevate tramite appositi sensori. E a chi dovesse rifiutarsi di sottostare a queste nuove logiche, le assicurazioni promettono premi maggiorati. A chi appartengono i dati raccolti dalle con nected car? E quelli elaborati dalle scatole nere? Quali parametri dividono in modo insindacabile le responsabilità dei produttori? Questiealtriquesitinonhanno ancora una soluzione chiarae condivisa, come sottolinea Ellena: «Leconnected car sonoancoradeiprototipi e ad oggi non possono circolare. Prima che diventino una realtà di massa, tra una decina d'anni, occorreawiare un dibattito tra gliattori di questo processo che ci porti a considerare tutte le implicazioni di un nuovo concetto di responsabilità che oggi non esiste e definirne i diversi profili,

del costruttore e dell'utente. In futuro, ad esempio, la connected car potrebbe causare un incidente per un malfunzionamento o un errore di programmazione nel computer di bordo. Definire di chi è la responsabilità del sinistro è uno dei temi da mettere a fuoco attraverso un confronto tra legislatore, costruttori e assicuratori». «Ci sono vari aspetti da chiarire – prosegue Ellena -, al momento non sappiamo se e come un eventuale pilota sia in grado di intervenire per un fatto accidentale come l'attraversamento improvviso di un pedone o un ostacolo sulla carreggiata da evitare: si dovrà tenere conto anche di questo. Probabilmente sarà necessario definire i criteri per cui un veicolo può es sere immatricolato, le tecnologie di bordo dovranno essere testatee poi omologate. Inpraticanasceunconcettodiresponsabilitàdiversoe il primo passo sarà proprio quello di cominciare a ragionare con queste nuove declinazioni». Non da ultimo il problemadellaprivacy che, ancora, sembraesserelontanodaunasoluzione plausibile e che dovràinvece essere trovata, anche a costo di prevedere la temporanea disattivazione, da parte dell'utente, dei sistemi di rilevazione. I produttori di automobili, i fornitori di tecnologia e le compagnie assicurative sono quindi chiamati a lavorare fianco a fianco per mettere a punto l'auto del futuro. L'automobile non è più solo un mezzo di trasporto ESTERNO internet UTENTI @ O INTEGRAZIONE CON INTERNET OF THINGS (Gps, connessioni satellitari, Wi-fi, smartphone) Condizioni del traffico Mobilità nel complesso Condizioni meteorologiche Connessione con industria assicurativa (scatola nera) Informazioni turistiche entertainment • • k PERSONALIZZAZIONE (centralina auto, Wi-fi) Configurazione dei controlli e della logistica interna Preferenze del sistema multimedia Connessione a sistemi ecommerce Informazioni sanitarie sui passeggeri sAUTOMOBILI x V CAPACITA COGNITI VE (Gps, Wi-fi, centralina auto) A m AUTODIAGNOSI (Gps, Wi-fi, centralina auto, SISTEMI v2v) Connessione con altri servizi di mobilità Analisi dei problemi dell'automobile Condivisione con altri veicoli dei problemi e delle possibilità di soluzione GUIDA SENZA PILOTA (Gps, Satellite, Wi-fi, V2V.V2I) Guida automatizzata (il guidatore deve essere presente) Parziale (il pilota controlla le funzioni automatiche) Elevata (il sistema richiede l'intervento del pilota in caso di necessità) Totale (il sistema gestisce tutte le situazioni in maniera autonoma, senza controllo del pilota) Guida autonoma (nessun intervento del guidatore)1 Limitata (funziona in alcune aree in cui veicoli, infrastrutture e ambiente sono controllate) Totale (integrato con gli altri veicoli in normali condizioni di guida) SOCIALIZZAZIONE (Gps, Wi-fi, SISTEMI v2v, V2I) Connessione con altri veicoli e infrastrutture per condivisione di informazioni Utilizzo dei veicoli per altri scopi (sicurezza) Assistenza di altri veicoli Adattamento alla guida'e alle abitudini del guidatore e dei passeggeri Adattamento all'ambiente esterno per ottimizzare le performance Adattamento alle condizioni esterne per ottimizzare le performance Frontiere Progetti Esperienze Esperienze

Copyright koalabroker.it -