

**DOCUMENTO DI RISPOSTA ALLA
CONSULTAZIONE PUBBLICA DELLA COMMISSIONE EUROPEA
“COSTRUIRE UN’ECONOMIA DEI DATI EUROPEA”**

1. Valutazioni generali

L'industria assicurativa sta vivendo un momento di profonda transizione grazie all'innovazione digitale. La *disruption* rilevata da un'indagine condotta da Accenture nel 2014¹ fra 141 società di assicurazione in 21 paesi, tra cui l'Italia, è mostrata, da un lato, dal forte incremento negli investimenti in *InsurTech* (tecnologia applicata al settore assicurativo), e dall'altro lato, dai nuovi trend tecnologici che influenzano l'evoluzione dei modelli di business del settore assicurativo. I principali sono l'intelligenza artificiale, la *platform economy*, la *digital trust* e più in generale la trasformazione digitale.

L'applicazione del digitale su vasta scala nel settore assicurativo infatti costituisce oggi una variabile strategica, sia in quanto leva di razionalizzazione e innovazione dei processi sia come canale per ripensare i servizi e le relazioni con i clienti. L'assenza di un vero e proprio *level playing field* in alcuni dei settori interessati dalla rivoluzione del digitale, tuttavia, fa sì che le opportunità potenziali di innovazione e miglioramento dell'efficienza siano in gran parte ancora non colte.

In tale contesto, **Unipol Gruppo Finanziario S.p.A. (di seguito Gruppo Unipol)** guarda con interesse al lavoro avviato dalla Commissione europea per la costruzione di un'economia europea dei dati e pertanto intende avvalersi della presente consultazione per presentare le proprie osservazioni sulle questioni concernenti in particolare il tema dell'accesso ai dati e della concorrenza nell'era dei *Big Data* ed il tema della responsabilità con riguardo alle tecnologie emergenti.

Muovendo dalla considerazione che i dati e la *data analytics* costituiscono una risorsa essenziale per la crescita economica e l'innovazione, la Commissione mira a definire un quadro politico e giuridico che consenta di sfruttare appieno il potenziale dei dati nei più svariati settori (salute, ambiente, energia, sistemi di trasporto intelligenti, *smart cities*). La promozione di nuovi modelli di impresa nel settore dei dati, l'aumento della disponibilità e l'utilizzo dei dati nonché il miglioramento delle condizioni di accesso ai dati costituiscono ulteriori obiettivi dell'iniziativa.

Il Gruppo Unipol ritiene che tali obiettivi siano di fondamentale importanza per il settore assicurativo, perché per rimanere competitivi gli assicuratori devono saper rispondere in modo sempre più puntuale alle nuove esigenze della clientela tramite l'ideazione e la realizzazione di prodotti innovativi, e devono poter cogliere le

¹ Si tratta della *Digital Innovation Survey* condotta da Accenture nel 2014. Per maggiori informazioni si veda il comunicato stampa del 5 gennaio 2015: <https://www.accenture.com/it-it/company-insurance-challenge-digital-age-acquisitions-innovative-startups>

opportunità offerte dal digitale per ottimizzare i processi operativi, automatizzare e ridurre i costi, e proseguire nell'integrazione dei canali innovativi con le reti tradizionali, ponendo in essere strategie di servizio sempre più dinamiche.²

Secondo uno studio condotto da Deloitte³ (novembre 2016), ad esempio, si stima che entro il 2020 la quota di polizze telematiche emesse negli 11 Paesi oggetto dell'indagine (Italia compresa) possa raggiungere il 17%, che rappresenta un mercato con un valore superiore ai €15 mld. In Italia ci si aspetta che il mercato telematico, che rappresenta il 15%, nel 2020 possa raggiungere il 27% del totale.

Un dato significativo che evidenzia la necessità di un quadro regolamentare che garantisca un ecosistema interoperabile e connesso, in cui i rappresentanti dei molteplici settori coinvolti nella catena del valore – ad esempio, società assicuratrici, fornitori di soluzioni telematiche per assicurazioni e case automobilistiche – possano operare massimizzando le opportunità offerte dal digitale, a beneficio della società nel suo complesso.

2. Accesso ai dati e concorrenza

Per consentire agli operatori del settore assicurativo di far leva sul potenziale generato dall'evoluzione digitale, la questione dell'accesso ai dati è prioritaria.

Il documento di lavoro della Commissione che accompagna la Comunicazione, alla luce del lavoro di ricerca condotto da Deloitte per la Commissione sul tema della condivisione dei dati⁴, mostra come nella maggioranza dei casi i dati tendano ad essere generati e analizzati all'interno di una medesima impresa o al massimo da un operatore in subappalto, ma difficilmente scambiati con parti terze. Lo scambio di dati tra operatori indipendenti rappresenta quindi ancora un'eccezione, con la conseguenza che la *data analytics* viene ad essere utilizzata solo per migliorare l'efficienza di processi interni o la *performance* di servizi relativi a prodotti non legati ai dati, e non per lo sviluppo di servizi innovativi.

Ad avviso di chi scrive, le ragioni principali risiedono, da un lato, nella mancanza di fiducia (*trust*) tra gli operatori interessati, che non sempre favorisce la creazione di

² Si veda il recente piano di azione per i servizi finanziari destinati ai consumatori presentato dalla Commissione europea in data 23 marzo 2017, che illustra le modalità, incentrate sull'uso della tecnologia, per offrire in maniera competitiva ai consumatori europei una scelta più ampia di servizi finanziari (conti bancari, assicurazione auto, trasferimenti di denaro) e un migliore accesso agli stessi in tutta l'UE.

³ Si tratta dell' "*Indagine sul mercato assicurativo Auto in Europa: L'ascesa delle polizze auto digitali*" (Novembre 2016). Per maggiori informazioni si veda: https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/it/Documents/strategy/161201_European%20motor%20study-HD-CMJJN.pdf

⁴ Si veda pag. 14 e seguenti del *Commission Staff Working Document on the free flow of data and emerging issues of the European data economy Accompanying the document Communication Building a European data economy* (SWD(2017) 2) (10 gennaio 2017).

piattaforme industriali dove gli stessi operatori possano accedere ai dati, trasferirli e riutilizzarli, secondo processi generalmente riconosciuti e standardizzati.

Dall'altro, vi è la normativa UE in materia di privacy, oggetto di una recente riforma che diventerà applicabile a partire dal mese di maggio 2018, che presenta diversi impatti sull'operatività delle aziende europee soprattutto in materia di *Big Data* e che in alcuni casi preclude alle stesse i benefici derivanti dalle innovazioni tecnologiche, costituendo elemento di svantaggio rispetto alle imprese di altri continenti.

La differenza esistente nell'applicazione del diritto alla privacy tra Europa e Stati Uniti, che prevede per le aziende un sistema di autoregolamentazione per il rispetto della privacy dei consumatori, ha comportato infatti un *deficit* di competitività piuttosto rilevante che ha di fatto contribuito a creare ritardo in Europa in termini di sviluppo del digitale su tutti i settori e a limitare la crescita di "colossi digitali indigeni" del calibro di Google o Amazon.

Nella Comunicazione "*Verso una florida economia basata sui dati*"⁵, la Commissione prende atto di questo ritardo e del fatto che in Europa il numero di imprese floride nel settore dei dati è inferiore rispetto agli USA, dove i grandi attori hanno riconosciuto la necessità di investire in strumenti, sistemi e nuovi processi basati sui dati.

Tra le principali barriere all'ingresso che continuano a frenare l'innovazione, la Commissione riconosce la complessità dell'attuale quadro giuridico e l'accesso insufficiente ai grandi *dataset* e alle infrastrutture abilitanti.

Quando si parla di *Big Data*, oltre alle problematiche poste dal rispetto dei principi del trattamento dei dati personali (ovvero la limitazione della finalità nella raccolta e nel trattamento dei dati e la minimizzazione dei dati), un'ulteriore sfida è legata al fatto che questi sono generalmente posseduti da pochi soggetti, che si trovano così avvantaggiati in alcuni settori rispetto agli altri concorrenti nell'esercizio fruttuoso della *data analytics*.

In un intervento durante la conferenza DLD (*Digital-Life-Design*) (gennaio 2016), Margrethe Vestager, Commissario Europeo per la Concorrenza, ha espresso le sue preoccupazioni per l'attuale scenario internazionale in materia di *Big Data*, dichiarando che "*se i dati necessari per tagliare i costi sono detenuti da poche aziende, queste aziende hanno il potere di tagliare fuori dal mercato tutte le altre*".⁶

⁵ COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI *Verso una florida economia basata sui dati* (COM(2014) 442) (2 luglio 2014).

⁶ "*Competition in a big data world*" DLD 16 (Monaco, 17 gennaio 2016): https://ec.europa.eu/commission/commissioners/2014-2019/vestager/announcements/competition-big-data-world_en

Con riguardo al settore della mobilità connessa e automatizzata, ad esempio, i sistemi telematici a bordo dei veicoli sono di fatto attualmente progettati in modo tale che solo i costruttori stessi dei veicoli sono autorizzati ad accedere direttamente ai dati generati dal veicolo. Ne deriva una posizione di ‘preminenza monopolistica’ sui dati del veicolo a favore delle case automobilistiche che costituisce una grave minaccia per la concorrenza e la libertà di scelta del consumatore, con conseguenti effetti di *lock-in*.

Già nella Comunicazione che identifica le “Priorità per la normazione delle TIC (tecnologie dell’informazione e della comunicazione) per il mercato unico digitale”⁷, la Commissione europea aveva sottolineato come i dati rappresentino il carburante dell’economia digitale. Pertanto, una condivisione e uno scambio di dati transnazionale efficienti sono considerati fondamentali per il mercato unico digitale, sia per le “catene del valore dei dati” (ad esempio, l’accesso ai dati sui veicoli per i prestatori di servizi) che a livello transettoriale.

Sulla stessa linea, nella strategia relativa ai sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, quale prima tappa verso una mobilità cooperativa, connessa e automatizzata, la Commissione europea segnalava⁸ l’importanza della cooperazione intersettoriale per garantire il successo della diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (C-ITS), ponendo l’attenzione sul fatto che per massimizzarne l’impatto economico e sociale, tale diffusione debba focalizzarsi sull’utente.

Un approccio questo che si ritiene condivisibile, perché se i dati generati dal veicolo fossero resi direttamente accessibili a operatori indipendenti, senza intermediazioni da parte delle case automobilistiche, ci sarebbero vantaggi sia per i produttori stessi, che potrebbero scambiare queste informazioni con terze parti, sia per altre aziende, come le imprese assicuratrici, che potrebbero integrarsi nel business della mobilità, ma soprattutto per gli automobilisti, che avrebbero così accesso a servizi ben più evoluti, a vantaggio delle proprie scelte di mobilità.⁹

⁷ COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Priorità per la normazione delle TIC per il mercato unico digitale (COM(2016) 176) (19 aprile 2016).

⁸ COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Una strategia europea per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, prima tappa verso una mobilità cooperativa, connessa e automatizzata (COM(2016) 766) (30 novembre 2016).

⁹ Nel suo intervento “*Big Data and Competition*” (EDPS-BEUC Conference on Big Data) (Bruxelles, 29 Settembre 2016), la Commissaria europea alla Concorrenza Margrethe Vestager tratta il tema del *data pooling* ovvero la raccolta di informazioni da parte degli operatori di mercato, che in materia di *Big Data* è particolarmente importante, posto che all’aumentare delle informazioni a disposizione aumenta anche l’intelligenza stessa rilevabile nell’insieme dei dati raccolti. In tale contesto la Commissaria cita l’esempio della mobilità connessa e automatizzata, caratterizzata dall’elevato numero di sensori e dal consistente flusso di informazioni che se condiviso in un “pool” potrebbe essere usato per migliorare la costruzione delle auto o per insegnare alle auto che si guidano da sole a operare in maniera indipendente (https://ec.europa.eu/commission/commissioners/2014-2019/vestager/announcements/big-data-and-competition_en).

È dimostrato infatti che l'utilizzo della telematica satellitare sulle auto abbia prima di tutto una valenza di “salvavita” in quanto strumento di assistenza, protezione e sicurezza per chi è al volante. Inoltre, questo tipo di tecnologia rappresenta uno strumento molto utile per smascherare le frodi, permettendo una trasparenza ed efficienza nella gestione dei sinistri da parte delle imprese assicurative che si può trasformare in significative riduzioni dei premi di polizza per l'utente finale.

Per preservare l'indipendenza imprenditoriale, la concorrenza leale e mantenere condizioni di parità nell'era digitale, anche con altri paesi extra-UE, i fornitori di servizi indipendenti hanno quindi bisogno di un *level playing field*, ovvero di garanzie di **parità di accesso** alle stesse funzionalità ed informazioni e con lo stesso lasso di tempo dei costruttori dei veicoli. Solo allora infatti i consumatori automobilisti avranno una vera e propria scelta di fornitori di servizi e potranno essere in grado di autorizzare il diretto e non controllato accesso ai dati relativi al loro veicolo per i servizi che sceglieranno. Al contempo, gli operatori del settore assicurativo avranno l'opportunità effettiva di diventare l'elemento integrante di mobilità e servizi automobilistici in connettività e di introdurre prodotti innovativi con condizioni più favorevoli per i consumatori.

3. Responsabilità

Nella Comunicazione in oggetto, la Commissione si sofferma, tra le altre, anche sulla problematica della responsabilità con specifico riguardo ai prodotti e servizi derivanti dalle tecnologie dell'Internet delle Cose (*Internet of Things*) e da sistemi autonomi. In questo contesto, la Commissione intende anche raccogliere dati concreti per una corretta valutazione dell'adeguatezza della direttiva sulla responsabilità per i prodotti difettosi (85/374/CEE)¹⁰ a rispondere alle sfide in materia di Internet delle Cose o della robotica.

Di particolare interesse per il settore assicurativo e nello specifico per Gruppo Unipol sono gli aspetti che riguardano il settore della mobilità connessa e automatizzata, ovvero le fattispecie di danni causati da difetti o dal malfunzionamento di un dispositivo intelligente che combina beni tangibili (ad esempio un'automobile), beni digitali (una app) e servizi (servizi di dati).

La complessità di una siffatta fattispecie è dovuta dal fatto che al momento non esiste un quadro regolamentare che stabilisca in maniera chiara e trasparente il sistema di responsabilità per i dispositivi completamente automatizzati, come le auto che si guidano da sole, in cui i danni possono essere causati, ad esempio, da un problema di connessione. La normativa vigente europea in materia di responsabilità infatti non è adatta agli attuali prodotti e servizi basati sui dati, per cui **senza una chiara definizione**

¹⁰ DIRETTIVA DEL CONSIGLIO del 25 luglio 1985 relativa al ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli stati membri in materia di responsabilità per danno da prodotti difettosi.

della responsabilità, gli operatori del settore assicurativo non saranno in grado di assicurare gli individui, i produttori o i progettisti di tecnologia contro quei rischi.

La direttiva 85/374/CEE, come modificata dalla direttiva 1999/34/CE, prevede che se un prodotto difettoso provoca danni ai consumatori, il produttore deve provvedere al risarcimento degli stessi indipendentemente dal fatto che vi sia o meno negligenza o colpa da parte del produttore. Il danneggiato deve provare il difetto, il danno e il nesso di causalità tra il danno e il difetto; tuttavia, non è tenuto a dimostrare la negligenza o la colpa del produttore. La direttiva si applica anche al danno causato dalla morte o da lesioni personali. Questo significa che, nell'ipotesi in cui si applicasse la suddetta direttiva, allo stato attuale, in presenza di incidenti stradali, anche mortali, causati da veicoli automatizzati, le vittime dovrebbero essere in grado di provare i difetti, i danni legati all'utilizzo delle tecnologie nel sistema della mobilità connessa, il nesso di causalità ed eventualmente poter ottenere il dovuto risarcimento dalle case automobilistiche.

Due osservazioni appaiono opportune in tale contesto.

In primo luogo, occorre precisare che diversamente da quanto previsto nella direttiva 2009/103/CE¹¹, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, la direttiva 85/374/CEE non prevede un istituto simile al "fondo di garanzia" che garantisce le vittime di incidenti stradali anche nel caso in cui l'autoveicolo che ha causato l'incidente non sia assicurato, o nell'eventualità di omissione di soccorso, indipendentemente dal paese dell'UE in cui sia avvenuto l'incidente. Un vuoto normativo che deve essere colmato, se si ha l'obiettivo primario di tutelare i cittadini e i consumatori europei.

In secondo luogo, vi è il rischio che in presenza di danni causati da veicoli automatizzati le richieste di risarcimento danni presentate dalle vittime alle case automobilistiche siano "registrate" come "perdite", e quindi sottoposte ad una diversa procedura di trattamento da quella prevista ai sensi della direttiva 2009/103/CEE, con la conseguenza che sia i cittadini/consumatori europei che gli assicuratori si trovino ad operare in una situazione di grave incertezza giuridica.

Alla luce delle problematiche sopra esposte, si rinnova quindi la richiesta di **un intervento a livello europeo che aggiorni il quadro normativo della responsabilità da danni per prodotti difettosi in modo chiaro e trasparente**. In previsione della diffusione su vasta scala dei sistemi di trasporto intelligenti, un siffatto adeguamento delle disposizioni oggi vigenti non potrà però non tener conto del principio di "neutralità tecnologica" e dovrà porre sempre al centro la tutela del cittadino/consumatore europeo, senza al contempo ostacolare la crescita e l'innovazione di settori quali quello assicurativo, già oggetto di profonde riforme di vigilanza prudenziale.

¹¹ DIRETTIVA 2009/103/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 16 settembre 2009 concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità.