

LE MILLE RISORSE DEL DATO

di MARIA MORO

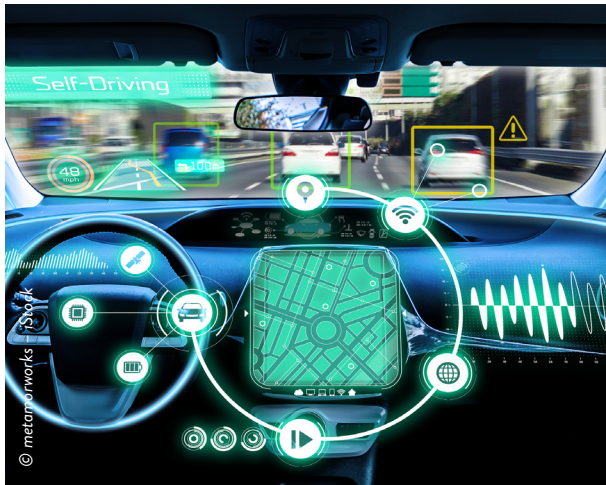
LA TECNOLOGIA AUTOMOTIVE NECESSITA DI UNA CONTINUA EVOLUZIONE PERCHÉ DEVE CONFRONTARSI CON LE ISTANZE E I CAMBIAMENTI CHE PROVENGONO DA DIVERSI STAKEHOLDER: COMPAGNIE ASSICURATIVE, PRODUTTORI DI AUTO, AUTOMOBILISTI. ALLA BASE C'È LA POSSIBILITÀ DI RACCOGLIERE DATI QUALITATIVAMENTE MIGLIORI DA CUI RICAVARE UN NUMERO MAGGIORE DI INFORMAZIONI

L'allarme è già partito da tempo: negli ultimi anni è tornato a crescere il numero degli incidenti stradali (quasi 175mila nel 2017) e delle vittime (+2,9%). Alle cause *tradizionali* si aggiunge con peso rilevante la distrazione: secondo i dati **Aci-Istat** del 2017, oltre il 96% dei guidatori afferma di guardare il telefono ripetutamente mentre si trova alla guida e il risultato è che il 24% degli incidenti stradali hanno avuto come causa proprio la distrazione per l'uso dello smartphone.

Provocatoriamente, si potrebbe dire che viene annullato il vantaggio di quello stimolo indiretto a una maggiore sicurezza rappresentato dall'installazione delle scatole nere nelle auto. "L'effetto deterrente di una black box dura in genere per i primi mesi, poi il conducente se ne dimentica e adotta uno stile di guida più libero", afferma **Massimo Braga**, vice direttore generale di **LoJack**. Anche sotto questo aspetto la tecnologia applicata alle automobili può però intervenire: "la tecnologia deve evolvere di pari passo con le esigenze che emergono sia dai comportamenti delle persone, sia dai cambiamenti nelle abitudini tipiche del settore. Una risposta che abbiamo voluto dare al problema dell'uso del telefono in auto riguarda una funzione inserita nelle black box la quale,

tramite un accordo con l'operatore telefonico, inibisce lo scambio di messaggi e l'accesso alla rete e ai social network appena il veicolo parte: il collegamento diretto ai nostri sistemi telematici rende questa tecnologia di blocco ancora più robusta".





RICOSTRUIRE I SINISTRI

Una scatola nera più performante rileva un elevato numero di parametri aggiuntivi e in caso di incidente poggia su migliori informazioni che determinano o meno l'avviso immediato di impatto; la segnalazione dei possibili danni ai passeggeri e al veicolo favorisce così il processo di soccorso prima e di gestione del sinistro poi. “Fondamentale per aumentare la qualità dell'informazione – spiega Braga – è la maggiore frequenza nell'invio dei dati. Un sistema come il nostro *CrashBoxx* fornisce un alert istantaneo dopo l'incidente, definendo da subito una scala qualitativa sulla sua gravità con un'affidabilità delle informazioni del 99%”. In tempo reale si può sapere cosa è accaduto: incrociando il tipo di veicolo con la forza dell'urto e la conoscenza delle parti colpite, la compagnia saprà in anticipo se ci sono parti che andranno sostituite, se l'auto è da ricoverare in carrozzeria e se è necessario far intervenire un perito, con il risultato di accelerare i tempi di gestione del sinistro e migliorare il servizio per l'assicurato.

SEGUIRE LE ESIGENZE EMERGENTI

La scatola nera sta allargando sempre più i suoi possibili impieghi, in virtù di potenziamenti tecnologici che seguono in parallelo i cambiamenti della sfera sociale: un esempio avviene già nel *car sharing*, con rilevatori che registrano i comportamenti dei diversi utenti del veicolo, fornendo un dato medio utile a formare un premio di

polizza per l'operatore. Alla base c'è la sempre migliore qualità del dato e la capacità di elaborarlo in modo da ottenere risposte sempre più vaste. Braga fa due esempi tra tutti: “la nicchia rappresentata dai furgoni per le consegne: un settore dai margini risicati in cui incrociare i dati rilevati consente di disegnare percorsi più efficaci e registrare tempi e luoghi di consegna per tracciare il servizio”. La tecnologia è anche alla base del servizio di *company car sharing*, che permette “di razionalizzare l'utilizzo delle flotte aziendali svincolando i dipendenti dall'uso di noleggi e taxi, con una riduzione dei costi complessivi che arriva anche al 40%”.

INTERAZIONE CON L'UOMO E L'AMBIENTE

Sono cambiate anche le richieste del singolo conducente: da un'indagine di mercato realizzata da LoJack nella primavera di quest'anno, risulta che tra i servizi telematici offerti dai produttori di veicoli gli automobilisti apprezzano maggiormente la localizzazione e il recupero dell'auto (72%) seguita dall'assistenza al veicolo h24 (51%), mentre il tema dell'assistenza personale è la prima voce (49%) per quanto riguarda i servizi di tutela della persona. Per quanto riguarda il capitolo su *informazioni e connettività* la prima voce fornita dagli intervistati è il servizio di verifica dei percorsi (44%), mentre il 22% apprezza possibilità di valutare il proprio stile di guida.

La tecnologia non può più limitarsi a essere strumento applicato a un sistema, ma deve (perché ne ha la potenzialità) tenere in considerazione e *interagire* con diversi fattori esterni per fornire un reale valore aggiunto. I sistemi Adas ne sono un esempio: se l'applicazione attualmente possibile interagisce con quanto si trova attorno, il sistema 5G permetterà nel prossimo futuro di prendere precauzioni anche in caso di pericoli immediati ma non ancora visibili, come un'auto che giunge da dietro l'angolo, facendo un ulteriore passo verso la guida autonoma. Guardando a oggi, il dato, in quanto immateriale, poggia su strumenti *hardware* che possono essere applicati o integrati su automobili che non possiedono dispositivi nativi, e questo rappresenta un vantaggio per costruttori o compagnie che vogliono offrire un servizio ai propri clienti, mantenendo la proprietà delle informazioni.