

PRIMO PIANO

Rca in calo dal 2013

Nel terzo trimestre del 2020, il prezzo effettivo della polizza Rc auto è stato in media di 389 euro, in calo di poco più del 5%, equivalente a 20 euro, su base annua. Lo ha reso noto l'Ivass, specificando che "prosegue quindi il trend di riduzione del prezzo", iniziato nel lontano nel 2013 e "rafforzatosi con le restrizioni alla circolazione".

La riduzione dei prezzi è più accentuata nel Sud Italia, con picchi negativi a Catanzaro (-8,5%) e Crotone (-8%), rispetto alle province del Nord (Bolzano -2,1%, Trento -2,2%). Continua a restringersi anche il differenziale tra Napoli e Aosta, che ora è di 227 euro, cioè il prezzo medio nelle due province è rispettivamente di 473 e 246 euro, in flessione del 36% rispetto al 2014.

Ivass rileva inoltre "un'elevata correlazione" tra l'andamento dei prezzi e la concentrazione del mercato: la riduzione dei prezzi si accompagna all'intensificarsi della competizione tra le imprese. L'indice Herfindal-Hirschman, utilizzato per misurare il livello di concentrazione, si è ridotto da 970 nel terzo trimestre del 2014 a 842 nel 2020.

Infine, il 23,2% delle polizze stipulate nel terzo trimestre del 2020 prevede una clausola di riduzione del premio legata alla presenza di scatola nera, il cui tasso di penetrazione è fortemente correlato al premio medio e tra le province varia dal 66% di Caserta al 4,3% di Bolzano.

F.A.

EVENTI

Incendi, come eliminare le sostanze cancerogene

Quando le fiamme corrodono alcune tipologie di materiali, si liberano sostanze tossiche che si depositano sulle superfici e che nel lungo periodo possono causare danni alla salute. Il team di ricerca del gruppo per ha ideato PAHremoval, un prodotto biodegradabile presentato ieri nel corso di un evento web, in grado di eliminare il 100% di queste sostanze

Quando avviene un incendio, che sia accidentale o provocato intenzionalmente, si producono, a seconda del materiale combusto, differenti sostanze chimiche. I prodotti della combustione possono essere inorganici (come ad esempio l'anidride carbonica) oppure organici. Di quest'ultima categoria fanno parte anche gli idrocarburi policiclici aromatici (Ipa), sostanze che si generano tutte le volte che nella combustione sono coinvolti materiali come legno e plastiche. Gli Ipa possono restare depositati sulla superficie degli oggetti, invisibili all'occhio ma minacciosi

per la salute umana. La IARC (International agency for reasearch on cancer), un'agenzia dell'Oms, li ha infatti classificati come "possibili cancerogeni per l'uomo".

Sebbene l'esistenza di queste particelle sia ben nota e riconosciuta da tempo, in Italia non si presta tuttavia ancora la dovuta attenzione alle attività necessarie per verificare ed eliminare queste sostanze. Ed è pensando a questa esigenza che il gruppo per ha deciso di studiare il problema nell'ambito delle sue attività di sviluppo di nuove soluzioni. Dopo una ricerca durata quasi quattro anni, realizzata in collaborazione con l'Università degli Studi di Pavia e con il sostegno dell'Unione Europea, il gruppo guidato dall'ad Stefano Sala ha deciso di presentare una soluzione che è in grado di identificare immediatamente sostanze tossiche o cancerogene, eliminarle e certificarne la loro completa rimozione.

Il prodotto, chiamato PAHremoval, è stato presentato ieri pomeriggio nel corso di un evento web molto partecipato: la platea virtuale ha espresso un grande interesse, dimostrato dall'incalzante flusso di domande poste all'attenzione dei relatori.

UN PROGETTO CHE PARTE DA LONTANO

Protagonista della web conference il team di research & development del gruppo per, guidato dall'ingegner Alberto Lagi, presidente e direttore tecnico del gruppo per, e dal professor Giuseppe Zanoni, docente di chimica presso l'Università degli Studi di Pavia.

(continua a pag. 2)



INSURANCE REVIEW
È SU LINKEDIN

Segui la pagina

INSURANCE
REVIEW

in

(continua da pag. 1)

Lagi ha dapprima fatto un excursus storico sull'origine delle attività di bonifica e ripristino. Una storia che nasce in Germania a opera dell'ingegner **Wilhelm Tomdok** con l'intento di prolungare la vita dei macchinari sinistrati. Il focus quindi è sempre stato in primis l'identificazione e il risanamento dei danni reversibili, per poter ridurre il costo del sinistro e limitare i tempi di business interruption. "Quei primi pionieri del risanamento – ha spiegato Lagi – avevano deciso di obbedire a un preciso metodo: prima analizzare e misurare il problema, poi cercare una soluzione. Questo sarà il segreto del loro successo". Così, non solo riescono a ripristinare le apparecchiature più diverse, ma spalancano le porte di un mercato completamente nuovo, "inventandosi un nuovo mestiere. Se la battaglia era salvare i macchinari, il nemico principale ricercato su tutti i sinistri era l'acido cloridrico, responsabile dei processi corrosivi. Così, rispettando la regola del misurare e analizzare, inventano il cosiddetto quick test che rende l'acido cloridrico facilmente identificabile e quantificabile". Con il tempo, ha proseguito Lagi, per offrire un servizio completo e a maggior valore aggiunto per il cliente, l'offerta di attività si è ampliata includendo anche la bonifica delle strutture. Alle attività di ripristino meccanico ed elettronico si sono affiancate quelle di bonifica civile e ricostruzione. Ma se oggi le tecniche di risanamento non sono più una novità, tuttavia, secondo Lagi, è alto il rischio di dimenticare o distogliere l'attenzione da quello che chiama "il primo comandamento: analizzare, quantificare e valutare prima di decidere. In particolare, nonostante la consapevolezza oggi diffusa circa la dannosità per l'uomo di alcuni derivati della combustione, l'attività di analisi e valutazione sulla presenza di contaminanti non è usuale per la ricerca di potenziali sostanze dannose per la salute delle persone". Il nuovo mondo della decontaminazione e del risanamento è pertanto chiamato "a tornare al suo approccio originale, identificando il nuovo nemico negli Ipa e trovando ogni tecnologia e soluzione atta alla loro totale eliminazione".

COME ANDARE ALLA RICERCA DEGLI IPA

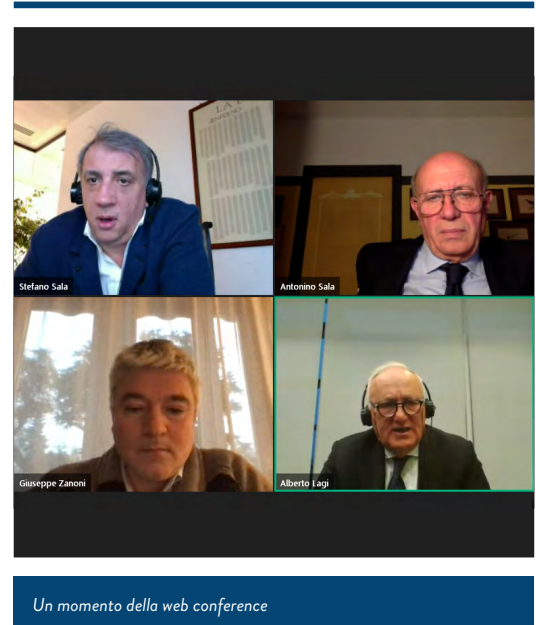
Il professor Giuseppe Zanoni ha poi spiegato nel dettaglio le caratteristiche degli Ipa e i motivi per cui questi residui della combustione vanno ricercati e individuati con la massima attenzione. "A causa della loro struttura – ha spiegato – alcuni Ipa vengono trasformati nel corpo in composti estremamente tossici, chiamati epossidi, che reagiscono molto facilmente con il Dna generando mutazioni genetiche nelle cellule con il rischio di provocare tumori. Inoltre, alcuni Ipa compromettono la capacità riproduttiva o lo sviluppo del feto. Questi effetti nocivi sono stati dimostrati negli animali, ma questo rischio sussiste anche per l'essere umano".

Come misurare, dunque, la presenza degli Ipa su un sinistro? Lo si può fare attraverso uno strumento chiamato gascromatografo accoppiato a uno spettrometro di massa, indicato con la sigla abbreviata di Gc-MS. Il Gc-MS è in grado di separare le miscele chimiche e di analizzarle. "Il gruppo per – ha spiegato l'ingegner Lagi – è dotato di questo strumento in versione portatile, utilizzabile direttamente sul campo: l'analisi richiede circa 10-20 minuti, e può essere effettuata in loco". Il Gc-MS è ampiamente utilizzato in molti laboratori di analisi, soprattutto laddove vi sia necessità di attività volte all'identificazione, alla caratterizzazione chimica e alla determinazione qualitativa e quantitativa dei componenti di un determinato campione. L'utilizzo del Gc-MS portatile è invece più raro e diffuso principalmente nel settore militare. "Il gruppo per – ha detto Lagi – è sicuramente il primo e unico operatore sul mercato ad averne implementato l'utilizzo nel settore del post sinistro".

NUOVA METODOLOGIA, NUOVO PRODOTTO

Quale stravolgimento porta questa innovazione nel mondo del risanamento lo ha illustrato **Antonino Sala**, responsabile del business development del gruppo per. "La nuova metodologia – ha spiegato – si può utilizzare per affrontare i sinistri più disparati, ad esempio per il sopralluogo da parte di un project manager specializzato, o per interventi diversificati per ciascuna superficie, a seconda del risultato delle analisi. Ma soprattutto, e questa è forse una delle novità più significative, per l'esecuzione di nuove analisi prima delle attività di tinteggiatura e incapsulamento, per certificare l'avvenuta decontaminazione".

Questa nuova metodologia si abbina al nuovo prodotto sviluppato dal gruppo per, PAHremoval. Sala ha elencato le caratteristiche principali che rendono questo prodotto particolarmente innovativo sul mercato. "I prodotti attualmente in commercio – ha spiegato – sono altamente aggressivi, dannosi per i lavoratori, non sono biodegradabili: devono essere infatti trattati come rifiuti speciali e nessuno di questi prodotti garantisce al 100% pulizia e biodegradabilità. PAHremoval è invece completamente biodegradabile perché è realizzato a base di liquore di mais". Inoltre, riduce la tensione superficiale dell'acqua, permettendo la solubilizzazione di sostanze idrofobiche (come gli Ipa), sostituisce i tensioattivi non biodegradabili (non generando rifiuti dannosi), eliminando quindi ulteriori fasi nessuna di decontaminazione.



MERCATO

Monopattini, un pericolo concreto

I mezzi della nuova micro mobilità urbana rappresentano un rischio reale per i loro conducenti e per le altre parti deboli della circolazione. Per garantire maggiore sicurezza nei casi di incidente può essere ritenuto opportuno un intervento legislativo

Se fino a pochi mesi fa gli spostamenti avvenivano in prevalenza tramite l'auto e/o altri veicoli privati o i mezzi di trasporto pubblico, le misure di contenimento connesse alla pandemia hanno indotto, soprattutto nei grandi centri, un radicale cambiamento della mobilità urbana con l'evoluzione verso uno scenario caratterizzato dall'uso massivo di micro mezzi individuali ed elettrici (*hoverboard*, *segway* e *monowheel*).

Sorge quindi, da più parti, l'interrogativo se, in particolare per quanto riguarda i monopattini, la loro circolazione costituisca un reale pericolo, sia per i loro conducenti sia per le altre parti deboli della circolazione, in primis i pedoni.

Non è possibile prescindere da alcune considerazioni tecniche, seppur di minima complessità, al fine di socializzare la pericolosità degli stessi per pedoni e ciclisti e fare opera di mera divulgazione circa la pericolosità dell'utilizzo in stretta

relazione alla velocità degli stessi e i principi basilari della dinamica dei corpi.

Regole di condotta poco seguite

Vanno, tuttavia, operate alcune premesse su aspetti di grande rilevanza spesso sottovalutati. In primo luogo, i monopattini elettrici, pur essendo a tutti gli effetti veicoli a motore, non sono soggetti al vincolo dell'assicurazione obbligatoria e non se ne comprende il motivo, poiché anche autorevoli giuristi, che sono entrati negli aspetti normativi a supporto, hanno concluso sulla necessità di un urgente recupero legislativo affinché rientrino nell'ambito della obbligatorietà del Codice delle assicurazioni private, in quanto a tutti gli effetti veicoli a motore, anche se questo porrà il problema di una adeguata copertura del fabbisogno tariffario. (continua a pag. 4)

**LEGGE
FINANZIARIA 2021**

**BONUS
PUBBLICITÀ
50%**



**PUOI RECUPERARE IL 50%
DEGLI INVESTIMENTI
PUBBLICITARI SU TUTTI
I NOSTRI STRUMENTI**

**PER INFORMAZIONI
CLICCA QUI**

(continua da pag. 3)

Secondariamente, per quanto la loro circolazione sia abbondantemente normata, i monopattini di fatto circolano dappertutto, vie pubbliche, piste ciclabili, aree pedonali, marciapiedi, strisce pedonali, parchi ecc., in una sorta di libertà assoluta autogestita, quasi sempre ad opera di giovani conducenti che spesso danno luogo a comportamenti temerari. Infine, sono frequentissime le violazioni delle norme che impongono precisi obblighi ai guidatori, fra i quali l'obbligo di indossare giubbini o indumenti con dispositivi a luce riflessa e il casco se minorenni, il divieto di trasporto passeggeri, l'adozione di velocità non adeguata ecc.



Velocità e contesto di traffico

Tornando a un approccio di semplice rappresentazione del rischio, strettamente correlato alla velocità del monopattino: di questi veicoli si percepisce la minaccia, e di fatto la si associa a una reale condizione di pericolo, reso poco consapevole a causa della mancata conoscenza di alcuni aspetti legati alla dinamica dei corpi in movimento e alle caratteristiche costruttive degli stessi. In effetti, il primo punto di attenzione va ricondotto alla velocità che può essere raggiunta da questi mezzi, che viene espressa in Km/h, solitamente evidenziata con il limite di ben 25 Km/h (anche se ne vengono commercializzati nel web vantando prestazioni di gran lunga superiori); va poi operata una correlazione fra Km/h e metri al secondo (m/sec), ad esempio 20 Km/h corrispondono a circa 6 m/sec: a detta velocità, affinché un monopattino si arresti, dal momento in cui il conducente percepisce un pericolo, occorrono almeno 10-12 metri, in condizioni ideali di aderenza e stabilità, tra spazio percorso durante il tempo di reazione psicotecnico e il mero spazio frenata.

Su un marciapiedi (o pista ciclabile o area pedonale ecc.) avere 10/12 metri di distanza da un improvviso ostacolo (solitamente pedone che si sposta intercettando la traiettoria del monopattino) può rappresentare un margine sufficiente ma non sempre (come le cronache più recenti di alcuni casi di sinistri, anche mortali, dimostrano).

Le situazioni si complicano poi in relazione ai molteplici tipi di sistema frenante (nelle promozioni di vendita web se ne annoverano diversi oltre a quelli a disco, a tamburo e magnetici),

alle condizioni di equilibrio del conducente, la sua altezza e peso, il tipo di superficie del marciapiedi o strada, le situazioni di instabilità conseguenti alla frenata, i tempi di reazione del conducente ecc.

Il comportamento in caso di brusca frenata

Va poi operato un focus specifico sulle reali possibilità di cambio di traiettoria di un monopattino lanciato a una velocità (consentita e usuale) compresa fra 15 e 20 Km/h e che debba operare una repentina frenata per evitare un ostacolo comparso improvvisamente a una decina di metri: l'energica frenata per evitare la collisione, ad esempio con un pedone, causerà, per le leggi della dinamica, la quasi certa caduta a terra del conducente, sbalzato per inerzia dal tentativo di svolta impresso alla ruota anteriore del trabiccolo che continuerà nella sua corsa.

Per la severità di un principio della dinamica, un corpo dotato di moto rettilineo tende a conservare la sua traiettoria e il corpo (in questo caso del conducente) non sfugge a questa regola, con conseguenze tanto più gravi quanto maggiori saranno la frenata e il tentativo di modifica della traiettoria.

Nel caso poi in cui venga operata solo una repentina frenata senza deviazione della traiettoria, poiché, sempre per le leggi della dinamica, un corpo in movimento tende a conservare la stessa velocità se non interviene una causa esterna (quale una frenata) a modificarla o ridurla e vorrebbe continuare ad avanzare anche quando il mezzo viene frenato, il monopattino rallenterà bruscamente ma il corpo del suo conducente tenderà a proseguire con la velocità che aveva, con conseguenze facilmente immaginabili: ciò a causa della forza di inerzia applicata al baricentro del corpo del conducente determinata dal conflitto tra forza frenante in misura proporzionale al peso/massa del conducente stesso. Quanto più energica sarà la frenata, tanto maggiore sarà l'accelerazione del corpo del conducente nella direzione del moto e tanto più rovinose saranno le conseguenze a seguito della interazione violenta fra corpi umani che si scontrano o che vengono scaraventati a terra e la pericolosa ferraglia del monopattino, le cui parti costruttive rischiano di costituire ulteriore fattore di rischio.

Si tratta di aspetti che sarebbero meritevoli di maggiore approfondimento: la pericolosità intrinseca del mezzo e dell'utilizzo che ne viene fatto richiederebbero l'esistenza dell'obbligo della assicurazione Rca, che potrebbe porre la certezza di un risarcimento per i terzi danneggiati.

Girolamo Cirrincione,

CTS Insurance Skills Jam – Il Convivio Assicurativo
responsabile ufficio Bologna Gruppo Lercari

Insurance Daily

Direttore responsabile: Maria Rosa Alaggio alaggio@insuranceconnect.it

Editore e Redazione: Insurance Connect Srl – Via Montepulciano 21 – 20124 Milano

T: 02.36768000 **E-mail:** redazione@insuranceconnect.it

Per inserzioni pubblicitarie contattare info@insuranceconnect.it