

PRIMO PIANO

Gender, Generali certificata

Generali Italia è la prima compagnia italiana a conseguire la certificazione di parità di genere. Il riconoscimento è stato rilasciato da Rina, multinazionale di certificazione attiva in più di 70 paesi, che "premia un lavoro pluriennale intrapreso da Generali per l'introduzione di politiche di gender equality e di empowerment femminile nelle sei aree strategiche", fa sapere il Leone in una nota. Le aree sono: cultura e strategia, governance, processi hr, opportunità di crescita e inclusione delle donne in azienda, equità remunerativa per genere, tutela della genitorialità e conciliazione vita-lavoro.

Generali, continua il comunicato, è "al lavoro sull'empowerment femminile e sulla riduzione del gender gap con l'impegno di avere il 40% di donne nelle strategic position e di azzerare il gender pay gap alla fine del piano industriale 2024". Silvia Ciucciuvino, ordinaria di Diritto del lavoro nell'Università degli Studi di Treviso e coordinatrice del gruppo che ha seguito Generali nel percorso di certificazione, sostiene che il risultato del gruppo sia "molto significativo per tutto il mondo assicurativo" e si inserisca "in una strategia più ampia intrapresa da Ania", per promuovere la gender equality nel settore.

Secondo Gianluca Perin, country general manager, è responsabilità delle imprese favorire il cambiamento culturale.

Fabrizio Aurilia

RICERCHE

Cerved, 2023 anno nero per le Pmi italiane

Secondo il Rapporto, quest'anno sono aumentate in modo significativo le piccole e medie imprese che hanno terminato l'attività (+33,3%). Lavorare con la PA aumenta il fatturato del 15,5% e l'occupazione del 10,5% rispetto a chi non vince gare. Effetti più consistenti al Sud

Dopo un 2022 ampiamente positivo per le Pmi italiane (+6,1% di fatturato, +3,2% di valore aggiunto), il 2023 ha portato con sé una decisa inversione di tendenza, causata tra l'altro dall'inflazione a livelli record, dai ripetuti rialzi dei tassi di interesse e dal nuovo conflitto in Medio Oriente. Lo confermano i dati diffusi da Cerved nel Rapporto Pmi 2023 Osservitalia. Stando al documento, per la prima volta dal 2019 sono aumentate in modo significativo le piccole e medie imprese che hanno terminato l'attività (+33,3%) e, dopo i minimi storici del 2022, sono tornati a salire (3,2%) anche i ritardi di oltre due mesi nei pagamenti, o addirittura le insolvenze, arrivate al 10% a giugno scorso. Le previsioni per il 2024-25, inoltre, non lasciano ben sperare, soprattutto sotto il profilo del rischio. In base all'indice di rischio prospettico, pur ipotizzando uno scenario base di stabilizzazione dei prezzi e rientro dei tassi nel 2024, le Pmi in area di sicurezza scenderebbero al 37,3% dall'attuale 41% (erano il 42,2% nel 2022), mentre quelle rischiose salirebbero all'8% dal 7,1%; nello scenario più pessimistico, in cui gli elementi di criticità dovessero peggiorare, la quota di Pmi a rischio toccherebbe l'8,5%, con un quinto delle aziende in area di vulnerabilità (oggi al 16,7%) e un'ulteriore riduzione (34,2%) di quelle sicure.

L'IMPATTO DEL PUBLIC PROCUREMENT SULLE PERFORMANCE DELLE PMI

Nel 2021, attraverso appalti pubblici, la PA ha pagato 211 i miliardi di euro per l'acquisto di beni e servizi, pari all'11,8% del Pil. Una cifra enorme se si considera che, secondo un'analisi condotta da Cerved, vincere una gara pubblica permette (in media e a parità di condizioni) una crescita del 15,5% dei ricavi (20% al Sud) e del 10,5% dell'occupazione per le aziende che si aggiudicano i contratti rispetto a chi non lavora con la PA. Un elemento capace di fare la differenza, ma che implica anche la necessità di allocare al meglio il denaro pubblico: nel 2022, un miliardo e mezzo di euro è andato a circa un migliaio di aziende poi uscite dal mercato, e 4,5 miliardi a oltre 3.000 che non sono state in grado di migliorare le performance. D'altra parte, 14,4 miliardi di euro hanno raggiunto 10mila imprese capaci di trarne vantaggio.

Entrando più nel dettaglio, Cerved ha analizzato le caratteristiche delle imprese che si sono aggiudicate contratti pubblici nel 2016-2022, quantificandone poi gli impatti su crescita e performance. Le Pmi che hanno vinto almeno una gara sono state 52.329 (31,9%), per un importo vicino ai 34 miliardi di euro, a fronte del 50% circa delle imprese grandi, che hanno ottenuto più del doppio del valore (72 miliardi) e una quota sul totale degli appalti cresciuta negli ultimi sei anni dal 60,7% al 68,2%.

(continua a pag. 2)



(continua da pag. 1)

Il settore che dipende maggiormente dal public procurement è quello delle costruzioni (16,4% del fatturato delle grandi aziende e 12,5% delle Pmi), seguito da energia e utility (6,4% dei ricavi delle Pmi). Complessivamente, per le piccole e medie imprese il peso degli importi derivati da contratti con la PA sui ricavi è pari al 3,7%, mentre per le grandi imprese si arriva al 4,1%.

DA UN 2022 POSITIVO ALL'INVERSIONE DI TENDENZA DEL 2023

Nel Rapporto Cerved Pmi, particolare attenzione è dedicata all'analisi delle cause della battuta d'arresto nella crescita delle Pmi italiane, dopo la sostanziale tenuta dell'anno precedente. Nel primo semestre di quest'anno, l'andamento dei dati sulla demografia d'impresa e le abitudini di pagamento hanno fatto registrare un'inversione di tendenza, con situazioni di difficoltà più diffuse: dopo il calo dei tassi di natalità delle imprese registrato nel 2022, le nascite hanno continuato a diminuire del 2,3% su base annua, con una contrazione particolarmente significativa nelle Srl semplificate (-7,9%) e nell'edilizia (-8,0%). In parallelo, per la prima volta dal 2019, sono tornate a crescere le chiusure di impresa (+33,3%), con un aumento del 25,2% per i fallimenti e del 36% per le liquidazioni in bonis, soprattutto nel manifatturiero (+50,6% fallimenti, +55,4% liquidazioni). Un altro segnale negativo proviene dalle abitudini di pagamento, con le aziende di piccola dimensione che devono sottostare a scadenze più rigide (in media i termini sono scesi da 54,2 a 53,8 giorni) e una crescita media complessiva dei ritardi che riguarda tutte le Pmi (da 7,1 a 7,4 giorni). Dopo i minimi storici del 2022, tornano poi a crescere anche i gravi ritardi (pagamenti oltre due mesi dopo il termine pattuito), che raggiungono il 3,2%, e i mancati pagamenti (dal 9% del giugno 2022 al 10% del giugno 2023), con i peggioramenti più accentuati nei comparti energetico (+3,5%), agricolo (+2,8%) ed edilizio (+2,2%).



TASSI DI SOPRAVVIVENZA E CAPACITÀ DI RECUPERO

Cerved ha analizzato i tassi di sopravvivenza delle imprese nate nel corso della crisi pandemica, osservando come la capacità di radicarsi sul mercato sia spesso associata a determinati assetti di governance e pratiche manageriali. Ad esempio, dopo un anno hanno dimostrato percentuali di radicamento molto più elevate le imprese a controllo familiare (57,9% contro il 50,5% di media), quelle con un amministratore delegato esterno (60,1%), le start up innovative (51,4%), le aziende guidate da under 35 (52,2%), ma soprattutto quelle con leadership femminile: in controtendenza rispetto agli altri cluster, migliorano il tasso di sopravvivenza, passando dal 57,1% del 2020 (per le nate nel 2019) al 58,2% del 2021 (per le nate nel 2020).

Simili evidenze si osservano anche per le imprese che riescono a risanarsi: le Pmi a controllo familiare presentano percentuali nettamente più alte rispetto al dato generale (67,1% contro 61,1%) e soprattutto tassi di uscita dal mercato più bassi (2,4% contro 6,4%); lo stesso vale per quelle a conduzione femminile (63,7% risanate e 3,1% uscite dal mercato). I dati mostrano gli impatti positivi anche delle politiche di sostegno e della committenza pubblica: il 70% delle Pmi che ha ricevuto finanziamenti garantiti risulta risanato, contro il 53,6% delle non finanziate. Gli effetti del Fondo di garanzia sono ancora più evidenti guardando ai tassi di uscita dal mercato: 1,8% contro il 10,3% delle non finanziate.

M.S.



SOCIETÀ E RISCHIO
L'INFORMAZIONE PER UN MONDO CHE CAMBIA

è su Facebook

Segui la nostra pagina

Codice della strada: è solo un problema di leggi e norme?

La circolazione stradale è la palestra del nostro vivere civile, del nostro modo di comportarci con il prossimo. Cosa accade se ci abituiamo a contravvenire alle regole? Occorre farsi delle domande sul valore psicologico di un'infrazione compiuta ripetutamente

Sono passati oltre tre anni da quando abbiamo scritto su *Insurance Daily* a proposito della pericolosità dei monopattini elettrici, e un autorevole magistrato di Cassazione scandiva i principi giuridici che in *re ipsa* inquadrano i monopattini elettrici nel contesto dei veicoli a motore soggetti all'assicurazione obbligatoria. Oggi è prossima la modifica del Codice della strada con misure molto restrittive sempre ai fini della sicurezza e della salvaguardia delle persone. Inoltre, si condivide la necessità di limitare l'uso delle autovetture ancora oggi causa di inquinamento, soprattutto nelle grandi città, e di circolazione caotica.

Mi è gradito perciò prendere in considerazione un aspetto della nostra quotidianità verso il quale non siamo osservatori acritici, ma in maniera molto più preoccupante finiamo per essere acconsenzienti. Il pensiero è rivolto alla circolazione di bici (e-bike e non) e monopattini elettrici.

Ormai siamo sufficientemente adusi a vedere procedere bici e monopattini, contromano, in senso vietato, a forte velocità, sui marciapiedi, e la sera senza luci. Ovviamente escludiamo quegli utenti molto corretti che però costituiscono solo una modesta minoranza. Siamo arrivati al punto di prevederne l'apparizione, a volte improvvisa, senza troppo stupirci e quasi li accettiamo (in)consciamente, pur cogliendone i pericoli per la incolumità principalmente degli utenti della strada.

I monopattini frequentemente hanno anche un trasportato... se non due, in alcuni casi.

Gli psicologi del traffico

La mia domanda: abbiamo mai riflettuto sul valore psicologico di un'infrazione di questo tipo per chi la pone, ripetute volte, in essere?

In Italia, come in tutta Europa, esiste un'istituzione con specifico albo professionale che fa capo a specialisti, *psicologi del traffico*, che intervengono in sinergia con altre istituzioni governative sulle responsabilità in ordine all'inibizione della guida di autoveicoli e motoveicoli, per le condizioni psicofisiche dei soggetti, e altro a tutela della salute, in primis degli utenti della strada.

Ne ho parlato in simpatica e informale conversazione, (sarò breve) con conoscenti specialisti in psicologia del traffico e ho appreso che l'emozione della violazione di una norma, non occulta, valorizza l'io posso, oltre i limiti stessi del successo immediato contro quella specifica norma.



Si acquisisce, mi hanno evidenziato, che la consapevolezza di potere infrangere, o ignorare le norme, a differenza dei propri simili che rispettano tutte le regole, alimenta comportamenti del *super io*, che viene fuori in questi casi.

Violare le norme è consentito?

L'aspetto ulteriore che però è venuto fuori purtroppo è abbastanza sorprendente per via del fatto che tale emozione si corazza, si alimenta, come se fosse un comportamento non contestabile da parte di altri, ma soprattutto stimola in alcuni giovani digressioni più importanti nel contesto della circolazione stradale (una per tutte la velocità), ma anche in altri comportamenti nell'ambito sociale: violare le norme è consentito, e non solo nell'ambito della circolazione stradale. La circolazione stradale è la palestra del nostro vivere civile, del nostro modo di comportarci con il prossimo.

Se così fosse, corriamo il rischio di lasciare allignare comportamenti aberranti che non fanno più intravedere agli attori di questo tipo di circolazione, le ovvie finalità delle norme stesse, se non addirittura la finalità di rischiare di procurare danni alle persone. Ovviamente la relativa materia psicologica ha valori scientifici e non tocca a me andare oltre, ma se un conducente di bici/monopattino aduso a vivere in un contesto di infrazioni diventa potenzialmente un pessimo motociclista e poi un pessimo automobilista, potrebbe essere un segnale da non trascurare.

(continua a pag. 4)

(continua da pag. 3)

La cultura della guida

Ergo parliamone con gli psicologi del traffico, cercando le sedi opportune, i metodi e i rimedi. Il tema sarebbe: condotte trasgressive e antisociali sulla strada. Sull'argomento prontamente emerge la gravità del comportamento tendenzialmente ripetitivo e portato anche a sconfinare oltre l'ambito della circolazione stradale: l'individuo durante la guida vive una continua relazione con gli altri e una misura istante per istante con i propri limiti. È pure evidente che per un giovane (specialmente) esprime libertà, scarso equilibrio se non mancanza di relazione con la collettività. Non mi risulta che per guidare un monopattino ci siano al momento obblighi formativi o presa d'atto del rispetto delle regole fondamentali per la sicurezza stradale.

Orbene, in un momento di così grave incertezza di comportamenti sociali dei giovani, la politica stradale europea pone obiettivi per limitare più in generale il numero e la gravità degli incidenti stradali, e alcune nazioni pongono particolare rilievo sui caratteri di idoneità alla guida, con particolare riferimento alla psicologia della circolazione, purtroppo non molto sviluppata in Italia.

Abituarsi a eludere le regole

Concludo: un giovane oggi rischia per sé e per gli altri imparando autonomamente che nella circolazione ci sono norme, e... norme con franchigia comportamentale, che è libero di gestire con sorpassi azzardati, percorsi tra i pedoni, violazioni dei sensi vietati, percorsi contromano o di sera senza una luce di segnalazione.

Mi domando: questi comportamenti elusivi possono fare nascere in noi la preoccupazione che chi si abitua a eludere palesemente delle norme, impari consciamente che il suo super io, nella vita quotidiana, possa portarlo a primeggiare tra la collettività con comportamenti via via più sordi al rispetto delle norme sociali e di corretta convivenza con la collettività?

Questi quesiti, affidati alla valutazione di uno psicologo, purtroppo ci ritornano come possibili minacce al sociale con esempi evidenti di *contagio* e *imitazione* per nulla intimoriti dalle restrizioni normative, che per quanto auspiccate non possono essere il solo mezzo per limitare detti comportamenti.

In conclusione, l'auspicio che faccio è che l'importanza della risorsa costituita dallo psicologo del traffico possa essere utilizzata in contesti utili a educare coloro che domani, se non oggi, costituiscono potenziali rischi sia nell'ambito della circolazione che nel contesto sociale a beneficio della collettività oggi fin troppo travagliata da esuberanze, eccessi e microconflittualità.

Girolamo Cirrincione,
membro del CTS Insurance Skills Jam
- Il Convivio Assicurativo

WELFARE

Fondi pensione, FondAereo pronto all'internazionalizzazione

Lo strumento pensionistico del personale navigante del trasporto aereo, piloti e assistenti di volo, diventerà il primo transfrontaliero operante in Italia. Rinnovati i profili d'investimento



FondAereo, il fondo pensione del personale navigante del trasporto aereo, piloti e assistenti di volo, diventerà il primo fondo transfrontaliero operante in Italia. Il progetto è stato presentato in un evento dal presidente **Giovanni Platania** e dal direttore **Giuseppe Chianese**. "L'obiettivo – ha sottolineato Platania – è creare uno strumento di previdenza complementare anche per gli associati che lavorano nei paesi europei".

Il cda di FondAereo ha deliberato l'avvio di uno studio che analizzi la fattibilità di due strumenti alternativi: il fondo pensione transfrontaliero e il Pepp, prodotto pensionistico individuale paneuropeo. "La soluzione del fondo transfrontaliero – ha precisato Platania – consente, mantenendo la sede in Italia, l'apertura di sezioni nella Eea, l'area economica europea". In vista della nuova dimensione internazionale, il fondo rinnova l'offerta di investimento, con l'introduzione di profili più vicini alle esigenze degli associati in un mercato del trasporto aereo in trasformazione.

Dei quattro comparti di investimento attuali (*Protezione, Equilibrio, Crescita, Garantito*) dal prossimo primo dicembre ne resteranno tre, perché *Protezione* (attualmente 15% azioni e 85% obbligazioni) ed *Equilibrio* (35% azioni, 65% obbligazioni) saranno uniti.

Nel prossimo futuro FondAereo intende creare anche un singolo profilo di investimento life cycle che segua l'associato per tutto il suo ciclo di vita lavorativa.



INSURANCE CONNECT AWARDS 2023

30 NOVEMBRE 2023

18:30 - 23:30

East End Studios

Via Mecenate, 88/A · Milano

LE PREMIAZIONI SARANNO TRASMESSE
IN DIRETTA SU **WWW.INSURANCECONNECT.TV**

UN GRANDE EVENTO
PRESENTATO DA
MONICA BERTINI,
GIORNALISTA
E CONDUTTRICE TV



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

Supplemento al 23 novembre di www.insurancetrade.it – Reg. presso Tribunale di Milano, n. 46, 27/01/2012 – ISSN 2385-2577