



## PRIMO PIANO

# Spaccaossa, sette anni dopo

Un processo a rischio prescrizione. Parliamo della cosiddetta truffa spaccaossa, che tra le tante vicende di raggiri ai danni delle compagnie di assicurazioni di cui purtroppo abbonda la cronaca italiana, si è ricavata un piccolo spazio nella memoria collettiva. Forse anche perché sulla vicenda, avvenuta a Palermo nel 2019, è stato tratto anche un film ("Spaccaossa", regia di Vincenzo Pirrotta, uscito nel 2022). L'indagine, che attirò l'attenzione dei media per lo squalore umano dei fatti accaduti, fece luce su una mega truffa alle assicurazioni per centinaia di migliaia di euro in cui, in cambio di soldi, persone poco abbienti si fingevano vittime di incidenti stradali accettando di farsi spezzare le ossa, appunto, da due bande criminali. Le prime misure di custodia cautelare misero nel mirino le menti del raggio, medici complici e titolari di agenzie infortunistiche. Da allora sono trascorsi sette anni, ma il processo in ordinario pende ancora in primo grado e c'è il rischio che le lesioni gravissime subite dalle vittime (complici) vadano in prescrizione.

Il processo, dunque, è ancora lontano dalla fine: dovranno deporre i testimoni delle difese dei 10 imputati e poi sarà la volta delle conclusioni delle parti. Per la sentenza è prevedibile che occorranza ancora mesi.

**Beniamino Musto**

## MERCATO

# Mobilità, la difficile transizione italiana verso l'auto verde

**Una recente analisi di Bankitalia mostra come per il settore non sarà affatto semplice completare il percorso verso la motorizzazione elettrica. Pesano, tra le varie cose, la storica specializzazione in tecnologie spazzate via dall'elettrico, come il diesel, e la scarsa penetrazione dell'industria dell'elettronica e del software**

Nel mercato italiano, la quota di auto elettriche sul totale delle immatricolazioni rimane inferiore rispetto ai principali paesi con cui l'Italia si confronta. La quota di motorizzazioni elettriche è pari all'1,2%, con un sostanziale equilibrio tra veicoli a batteria (Bev) e veicoli ibridi plug-in (Phev), meno della metà rispetto alla media europea (3%) e lontana da quella dei Paesi Bassi (7,9%), così come della Germania (4,9%) e della Francia (3,8%) e simile al dato spagnolo (1,4%).

Sulla base di questi dati, un recente lavoro di **Banca d'Italia**, *Il settore automobilistico italiano nella transizione verde: evidenze empiriche e valutazioni degli addetti ai lavori*, di **Andrea Orame, Gianmarco Cariola e Gianluca Viggiano**, analizza approfonditamente lo stato dell'arte dell'industria automotive in un momento cruciale del passaggio a nuovi metodi di alimentazione. Le evidenze dello studio mostrano elementi che potrebbero rendere questa transizione complessa per l'industria italiana: tra questi, si legge nella ricerca, "la storica specializzazione in tecnologie spazzate dall'elettrico, la scarsa presenza nel ramo dell'elettronica e del software, la dipendenza ancora rilevante da un unico produttore finale", nonché quella che viene definita la "dimensione contenuta e la limitata propensione alla collaborazione delle nostre imprese".

### ARRIVANO NUOVI PRODUTTORI

Come noto, l'Italia può ancora vantare un'importante industria automobilistica, terza per rilevanza in Europa (al 2022), che coinvolge molti comparti dell'economia del paese, per un'ampia quota dedicata alla produzione di componenti, la presenza di imprese di piccole dimensioni, ma anche una lunga tradizione nella produzione di motori diesel. Come per i principali paesi della "vecchia Europa" (Francia, Germania, Italia, Regno Unito e Spagna), la produzione dal 2000 a oggi è notevolmente calata, al contrario di quanto è accaduto nei paesi asiatici e soprattutto in Cina, dove dal 2000 al 2023, in base ai dati dell'**Organizzazione internazionale di costruttori di veicoli a motore**, è passata dall'1% al 38%.

È in questo contesto, quindi, che si sta verificando un cambiamento strutturale, e di portata storica, cioè la conversione al motore elettrico. Ma non si tratta solo di mettere una grossa batteria in un'auto tradizionale: in media, un'auto elettrica ha tra il 50% e il 70% di componenti in meno rispetto a un'auto con motore a combustione. In un'auto tradizionale le componenti elettroniche incidono sul costo di produzione per circa il 10%, nell'auto elettrica questa quota raggiunge il 50%. Queste differenze hanno reso più semplice l'entrata sul mercato di nuovi produttori, tanto che alcune componenti, per esempio i caricabatterie, potrebbero trasformarsi in una commodity, con forti economie di scala e pochi produttori a livello mondiale.

(continua a pag. 2)



© Lee Rosario - pixabay



(continua da pag. 1)

## QUELLO DELL'AUTO RESTA UN MERCATO REGIONALE

Quando si parla di valore della filiera italiana dell'auto, e quindi di quello che è in gioco, nel confronto con Germania, Francia e Spagna, nel 2022 in Italia a ogni occupato corrispondevano circa 93mila euro di valore aggiunto, meno che in Germania (140mila euro) ma poco di più che in Francia e Spagna (86mila e 78mila euro). L'Italia genera inoltre una quota maggiore della propria attività dalla fabbricazione di componenti e una quota minore dalla fabbricazione di autoveicoli rispetto alla Francia e alla Spagna (53%, contro il 59% della Francia e il 56% della Spagna).

Interessante ciò che spiegano i ricercatori di Banca d'Italia riguardo alla produzione: nonostante i confini delle relazioni tra imprese si siano ampliati, dicono, la produzione di auto rimane un fenomeno regionale e intrinsecamente legato al territorio. La vicinanza alla produzione resta anche oggi "un fattore di vantaggio competitivo per i fornitori di componenti", si precisa nello studio. "Nonostante l'abilità della filiera italiana di servire clienti in altre aree esportando o raggiungendo direttamente il produttore finale in loco con propri stabilimenti – sottolineano gli analisti –, la rarefazione della produzione nazionale rappresenta un elemento di criticità per il settore, in particolare nell'attuale fase di transizione alla mobilità elettrica".

## UNA SITUAZIONE DI OVERCAPACITY

Nel 2023 si sono prodotte 4,1 milioni di auto in Germania, 1,9 milioni in Spagna, un milione in Francia e circa 542mila in Italia: nel 1989, la produzione italiana di auto aveva sfiorato le due milioni di unità. L'Italia si è trovata in poco tempo in una situazione di sostanziale overcapacity, rileva lo studio: con gli attuali stabilimenti produttivi sarebbe necessario un incremento compreso tra le 200mila e le 300mila auto per raggiungere una situazione di full capacity.

Sfortunatamente, la nostra tradizionale specializzazione nel diesel non ci favorisce nella transizione all'elettrico, giacché i motori diesel sono stati i primi a subire gli effetti delle politiche verdi, così come lo strutturale ritardo nelle attività legate all'elettronica e al software dell'auto (importanti per l'auto elettrica). Inoltre, la filiera italiana è all'avanguardia nella produzione di tecnologie come pistoni, cilindri e iniettori, tutti aggeggi che non servono in un'auto elettrica.

## OCCUPAZIONE? DIFFICILE FARE STIME PRECISE

Sul calo della produzione italiana insistono molti fattori. Secondo gli esperti potrebbe aver contribuito anche quello definito come "l'originale orientamento della nostra filiera a produrre auto di piccole dimensioni", la cui produzione è più facile da delocalizzazione verso paesi a basso costo produttivo. Questo meccanismo potrebbe interessare anche l'auto elettrica di piccole dimensioni che ha minori potenzialità di generare profitti rispetto a un'auto medio-grande.

Secondo la maggior parte degli esperti del settore, la transizione all'auto elettrica è ormai irreversibile. Come detto, l'auto elettrica è più semplice nella produzione rispetto a un veicolo con motore a combustione interna ma più complessa nella progettazione: questo, scrivono gli autori dello studio di Bankitalia, rende difficile valutare il possibile impatto della transizione sulla filiera italiana. Alcune stime, come il *Rapporto sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano*, indicano una possibile perdita di posti di lavoro tra i 14mila e i 70mila, ma è difficile ottenere indicazioni precise perché è complesso stimare la capacità di adattamento delle imprese, così come quantificare i nuovi posti di lavoro che saranno generati a transizione completata, provenienti dalla produzione di batterie, dallo sviluppo dei software e dalla realizzazione e gestione dell'infrastruttura dei punti di ricarica.

Fabrizio Aurilia



© SweetBunFactory - iStock



INSURANCE  
REVIEW

è su Facebook

Segui la nostra pagina





## RICERCHE

# Donne al vertice, minor rischio default per le aziende

**Gli ultimi dati dell'Osservatorio sul gender gap di Cerved Rating Agency suggeriscono che la diversità di genere sia un vero valore aggiunto per le imprese**

C'è una relazione virtuosa tra bilanciamento di genere nelle imprese e rischio di credito: le aziende più equilibrate dal punto di vista della gender diversity, soprattutto ai livelli apicali, avrebbero fino al 30% in meno di probabilità di default rispetto a quelle che non lo sono, e hanno mostrato di saper mantenere standard creditizi elevati anche negli ultimi dieci anni, caratterizzati da contesti di policrisi.

Stando ai dati di febbraio 2025 elaborati da **Cerved Rating Agency**, sia le aziende con ceo donna e il cda o un organo di governo a prevalenza maschile, sia quelle a relazione invertita (ceo uomo affiancato dal cda o un organo di governo con almeno il 20% di presenza femminile), presentano un rischio di default molto simile (rispettivamente 3,6% e 3,9%) e nettamente inferiore a quelle in cui la leadership è fortemente polarizzata sui generi: tutta maschile (5,8%) o tutta femminile (6,3%). E questo vale indipendentemente dalle dimensioni aziendali (dal -14% delle grandi imprese al -31% delle micro), dal settore di appartenenza e dall'area geografica. Sono le principali evidenze emerse dall'Osservatorio sulle tematiche di genere dell'agenzia di rating, che ha analizzato le oltre 13mila società di capitali italiane per le quali ha emesso un giudizio creditizio.



© Victoria - pixabay

### Il contesto italiano

Nel nostro paese è censito un numero all'incirca pa-

ritario di uomini e donne. Tuttavia, il tasso di occupazione femminile rimane ancora inferiore rispetto a quello maschile (53,6% contro 71%) così come la presenza di consigliere di cda (27,5%) e di amministratrici d'impresa (25,5%). Eppure, una quota femminile più consistente negli organi di governo, ad esempio superiore al 20%, è correlata a un minor livello di rischio creditizio, 4,9% contro 5,7%, che si traduce in una probabilità di default inferiore di circa il 13%.

Il divario ai vertici delle imprese si riduce se si considerano le organizzazioni internazionali e i tradizionali settori di cura (sanità, servizi sociali, gestione di personale domestico, istruzione), dove la presenza di ceo donna va dal 33% al 50%, mentre è particolarmente evidente nelle costruzioni, nelle forniture di energia e di acqua e nei servizi finanziari e assicurativi, dove la percentuale scende tra il 16% e il 20% circa. Le aziende con oltre il 20% di donne nei cda, secondo l'analisi, sono percepite come meno rischiose anche nei singoli settori produttivi: -27% nel manifatturiero e nel commercio, -32% nei servizi, -35% nelle costruzioni e real estate.

Anche rispetto alla distribuzione geografica, le imprese con un maggiore bilanciamento presentano livelli di rischiosità decisamente inferiori rispetto a quelle più polarizzate sui generi: la differenza più evidente è nel Centro (-38%) e nel Sud e Isole (-34%), mentre al Nord si attesta al -28%.

Nel dettaglio delle singole regioni, infine, il divario più marcato si ha in Molise, dove le imprese senza bilanciamento di genere hanno una probabilità di default del 7,8% contro il 2,5% di quelle gender-balanced, in Sardegna (7,9% contro 2,8%), Calabria (7% contro 2,5%) e Basilicata (7% contro 3,6%).

Michele Starace



INSURANCE  
REVIEW

è su LinkedIn

Segui la nostra pagina





# INSURANCE Daily



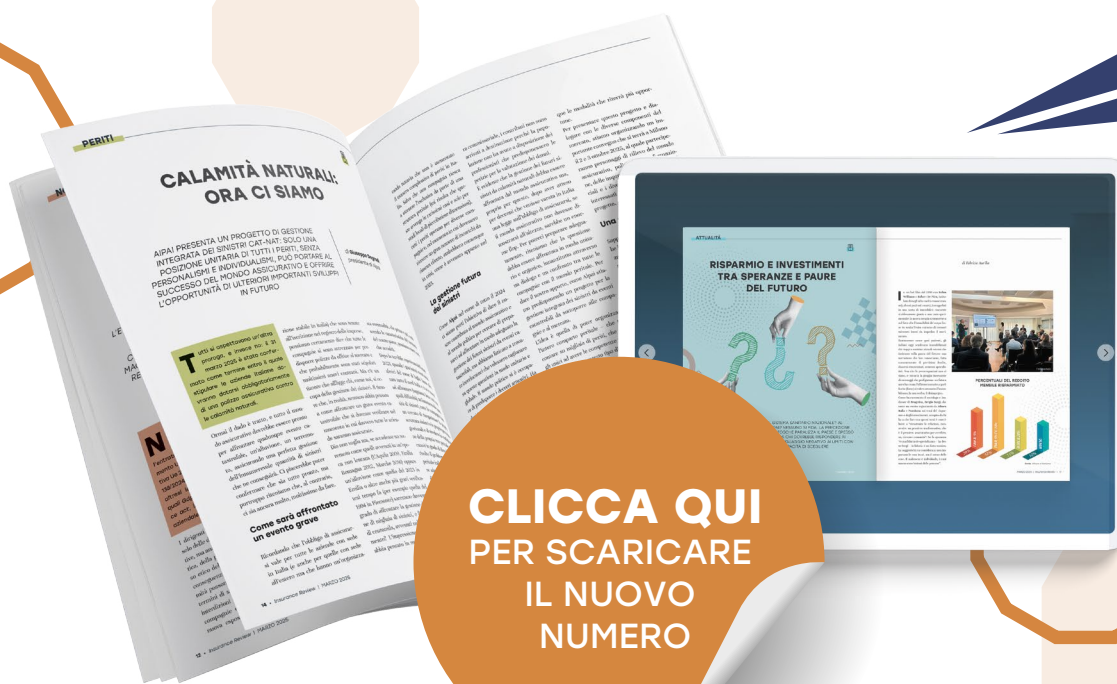
● MARTEDÌ 18 MARZO 2025

N. 2749



## Si rinnova!

La rivista cartacea di Insurance Connect, punto di riferimento per l'informazione nel settore assicurativo, si aggiorna e si fa in due: un bimestrale cartaceo a cui si aggiunge un'innovativa edizione online, un supporto leggero e digitale pensato in un'ottica omnicanale. Un cambio di look dettato dal desiderio di offrirvi ancora più analisi, approfondimenti e interviste ai principali operatori del settore, senza dimenticare l'attenzione per l'attualità, per le notizie più fresche del mercato e per le grandi novità dell'industria delle polizze.



**CLICCA QUI  
PER SCARICARE  
IL NUOVO  
NUMERO**

**Insurance Daily**

**Direttore responsabile:** Maria Rosa Alaggio [alaggio@insuranceconnect.it](mailto:alaggio@insuranceconnect.it)

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

**T:** 02.36768000 **E-mail:** [redazione@insuranceconnect.it](mailto:redazione@insuranceconnect.it)

Per inserzioni pubblicitarie contattare [info@insuranceconnect.it](mailto:info@insuranceconnect.it)

Supplemento al 18 marzo di [www.insurancetrade.it](http://www.insurancetrade.it) – Reg. presso Tribunale di Milano, n. 46, 27/01/2012 – ISSN 2385-2577