

PRIMO PIANO

Cat nat, ecco il pool

L'Ania ha annunciato ieri sera il lancio ufficiale del pool assicurativo per le catastrofi naturali. L'iniziativa, come noto, rientra nell'ambito del nuovo obbligo per le imprese in Italia di sottoscrivere una polizza assicurativa contro le catastrofi naturali. Al pool ha aderito la maggior parte delle compagnie del settore, pari al 75% del mercato: fra queste, secondo Radiocor, anche Unipol, non associata all'Ania.

La struttura, come si legge in una nota stampa, "non riterrà né rischio né capitale, ma agirà in nome e per conto delle imprese consorziate, provvedendo alla negoziazione e cessione dei rischi a riassicuratori terzi, esterni al consorzio stesso (incluso il riassicuratore pubblico Sace)". L'obiettivo, prosegue la nota, è garantire "un accesso più efficiente alla riassicurazione mondiale e i benefici attesi saranno una maggior efficienza e competitività che si tradurranno in una maggiore stabilità dei risultati, con vantaggi evidenti per gli assicurati".

"Abbiamo lavorato intensamente con il mercato assicurativo per creare un sistema che porterà benefici concreti a tutto il Paese", ha commentato Giovanni Liverani, presidente dell'Ania. "Abbiamo messo in campo – ha aggiunto – un'alleanza strategica tra pubblico e privato che aiuterà la nostra economia e il nostro territorio".

Giacomo Corvi

EVENTI

Mobilità urbana, come progettare la sicurezza con l'AI

Dati, tecnologie e infrastrutture sono strumenti da mettere in campo per la prevenzione e la protezione: il think tank di Unipol, The Urban Mobility Council, ieri a Milano ha presentato i numeri e le evidenze emerse dalle analisi sviluppate con Isfort, Mit e Polimi, da cui emerge un nuovo ruolo dell'intelligenza artificiale per mettere al sicuro le nostre strade

Il think tank di **Unipol The Urban Mobility Council** si è ormai consolidato come appuntamento di riferimento nella discussione tra settore assicurativo, mondo accademico e istituzioni pubbliche attorno alle dinamiche che caratterizzano il presente della mobilità e ne tracciano le prospettive future. Giunto alla quarta edizione, il forum 2025 si è svolto ieri a Milano ed è stato dedicato al ruolo dell'intelligenza artificiale al servizio della sicurezza stradale. L'appuntamento è stato aperto come ogni anno da **Stefano Genovese**, head of institutional and public affairs di Unipol, nonché coordinatore di The Urban Mobility Council, il quale ha sottolineato l'importanza di conciliare i vari obiettivi legati alla mobilità tutelando tre diritti fondamentali: quello a un ambiente pulito, quello alla sicurezza e quello alla mobilità stessa.



Un momento della presentazione di Carlo Ratti

INCENTIVARE BUONE PRATICHE E RICOMPORRE GLI SQUILIBRI

Dopo l'intervento istituzionale di **Attilio Fontana**, presidente della Regione Lombardia, e la lettura del messaggio inviato da **Adolfo Urso**, ministro delle Imprese e del made in Italy, si è svolta la presentazione del primo Rapporto **The Urban Mobility Council**, realizzato assieme a **Isfort** (Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti). **Carlo Carminucci**, direttore della ricerca di Isfort, ha inquadrato le dinamiche e le innovazioni intorno alla mobilità, in particolare nei contesti urbani. Tra i dati rilevanti emerge come la mobilità urbana rappresenti circa il 70% degli spostamenti totali degli italiani e l'auto privata resti il mezzo di gran lunga più usato (oltre il 50% di utilizzo per gli spostamenti nelle aree urbane sono effettuati con l'auto). Nonostante le difficoltà crescenti in merito alla circolazione e al parcheggio nei centri urbani, il trasporto pubblico copre meno dell'8% degli spostamenti, con significative disparità territoriali: al Nord si registra una sua maggiore diffusione, mentre nel Sud prevale un uso strutturale dell'auto. Il parco circolante italiano, inoltre, è tra i più estesi in Europa: oltre 41 milioni di veicoli, 70 ogni 100 abitanti, ma anche tra i più vecchi: un'auto su quattro ha più di 20 anni; l'elettrico resta marginale (0,7% del totale circolante).

Il rapporto, inoltre, rileva come l'Italia sia in ritardo sugli obiettivi Ue di zero vittime stradali entro il 2050, e propone cinque indirizzi di policy contemperando gli obiettivi della transizione green con l'attenzione alla sostenibilità economico-sociale e alla sicurezza: incentivare buoni comportamenti con la moral suasion, ricomporre gli squilibri sociali e territoriali, rendere più gradualmente le transizioni verso la mobilità a zero emissioni, incrementare la sicurezza sulle strade, e rafforzare i Pums, i piani urbani della mobilità sostenibile.

(continua a pag. 2)

(continua da pag. 1)

Le evidenze emerse sono state poi commentate dal prefetto **Renato Cortese**, direttore centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria e per i reparti speciali della Polizia di Stato, e da **Pierpaolo Settembri**, capo di gabinetto aggiunto del commissario europeo per i Trasporti sostenibili e il Turismo.

LE INFRASTRUTTURE INDUCONO AL RISPETTO DEI LIMITI DI VELOCITÀ

Carlo Ratti, direttore **Mit Senseable City Lab**, ha poi presentato una ricerca realizzata dal laboratorio del celebre ateneo di Boston in collaborazione con **UnipolTech**. Lo studio ha analizzato la relazione fra disegno delle strade urbane e velocità media percorsa dai veicoli, rilevando come la sola riduzione dei limiti di velocità non sia sufficiente per rallentare il traffico cittadino: è il design fisico delle strade a influenzare il comportamento dei conducenti, molto più della sola segnaletica.

Pensando alla riflessione di molte amministrazioni comunali sulle zone 30, il laboratorio diretto da Carlo Ratti ha utilizzato un modello di intelligenza artificiale, addestrato con immagini stradali e dati spaziali, per prevedere il rispetto dei limiti da parte dei conducenti; lo studio ha preso avvio a Milano, dove sono stati analizzati oltre 51 milioni di punti di telemetria veicolare raccolti dai dispositivi UnipolTech, combinati con immagini di Google Street View. La ricerca è stata poi estesa ad Amsterdam e Dubai per testare il modello in ambienti urbani eterogenei, tenendo conto delle differenze culturali, climatiche e infrastrutturali. "Questo studio – ha detto Ratti – conferma che cambiare il numero su un cartello non basta. Se vogliamo strade più sicure, dobbiamo progettarle in modo che inducano intuitivamente i conducenti a rallentare. Questo concetto è noto da tempo, ma oggi, grazie all'AI, possiamo affrontarlo con strumenti quantitativi, fin dalla fase di progettazione".

Anche le evidenze di questo studio sono state commentate in un panel a cui hanno partecipato, oltre allo stesso Carlo Ratti, anche **Emanuela Stocchi**, presidente del **Piarc** mondiale (**The World Road Association**), e **Arianna Censi**, assessora alla Mobilità del Comune di Milano.

LE CITTÀ PARLANO E L'AI ASCOLTA

L'intelligenza artificiale ha un ruolo da protagonista anche nella ricerca realizzata dal **Politecnico di Milano**, realizzata sempre in collaborazione con UnipolTech e presentata dal professor **Sergio Savaresi**, direttore del dipartimento di Elettronica, informazione e bioingegneria dell'ateneo milanese. Lo studio ha sviluppato un innovativo modello di intelligenza artificiale, chiamato **RoadSafeAI** (un modello di rete neurale convoluzionale) in grado di stimare il rischio stradale urbano analizzando direttamente le immagini della rete stradale, integrate da dati telematici sulle frenate brusche registrate a bordo di un veicolo attraverso le black box. "Questo modello – ha spiegato Savaresi – è stato alimentato e istruito con un'enorme quantità di dati telematici e ha dimostrato un'eccellente capacità di generalizzazione, riuscendo a predire con precisione la rischiosità di aree urbane non utilizzate per l'addestramento della rete neurale".

La ricerca si è focalizzata su un'area centrale di 25 kmq a Milano dove, tra il 2023 e il 2024, sono stati rilevati oltre 80mila eventi di decelerazione improvvisa, potenziali indicatori di rischio incidenti. Il territorio urbano è stato scomposto in migliaia di porzioni da 200x200 metri e analizzato in dettaglio: a ciascuna area è stato attribuito un punteggio di rischio (da 0 a 10) in base alla frequenza e distribuzione degli eventi critici. I risultati sono estremamente promettenti: l'algoritmo ha mostrato un'accuratezza superiore al 95% nel prevedere il rischio su zone escluse dalla fase di addestramento, grazie a un approccio di validazione spaziale. Questo rende la tecnologia utilizzabile anche in città prive di dati telematici, basandosi unicamente su immagini stradali.

Anche i risultati emersi da questo studio sono stati commentati in un panel, a cui hanno partecipato **Mario Nobile**, direttore generale dell'**Agid**, **Stefania Crotta**, dg della direzione generale programmi e incentivi finanziari del ministero dell'Ambiente, e **Enrico San Pietro**, general manager insurance di Unipol, il quale ha ricordato "la lunga strada che abbiamo fatto come Unipol nel contributo alla sicurezza, elemento molto importante per una compagnia, perché incide sulla sinistralità, ma che ha anche un importante valore sociale. Negli ultimi 20 anni – ha aggiunto – da quando si sono diffuse le black box, il ruolo della telematica nella mobilità è diventato da industriale a collettivo, perché non offre solo risparmio sul prezzo della polizza ma anche sicurezza sulle strade. Quello di cui siamo particolarmente orgogliosi – ha sottolineato – è dunque osservare il contributo che i nostri strumenti possono dare al beneficio collettivo, e i dati presentati oggi aprono scenari assolutamente nuovi".



Enrico San Pietro, group insurance general manager of Unipol

Beniamino Musto

Le medie imprese, realità mature che sanno navigare

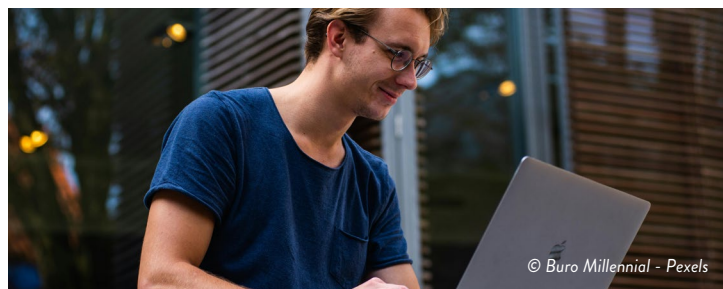
Un rapporto di Mediobanca analizza il segmento delle mid cap italiane, definendo il loro contributo nel sistema produttivo. Con risultati tra i migliori della Ue, le aziende temono i dazi americani ma stanno adottando le loro contromisure guardando a nuovi mercati. Più della metà si affida al settore assicurativo in risposta al rischio fisico

Le medie imprese continuano a essere una forza trainante dell'economia italiana, nonostante le complessità dell'ultimo decennio. Non solo: hanno performance migliori delle nostre grandi imprese e delle mid-cap tedesche e francesi.

Il rapporto *Scenario competitivo, Esg e innovazione strategica per la creazione di valore nelle medie imprese industriali italiane*, realizzato dall'**Area Studi di Mediobanca**, dal **Centro Studi Tagliacarne** e da **Unioncamere** ha preso in considerazione le società di capitali italiane che operano nella manifattura, hanno tra i 50 e i 499 addetti e un fatturato tra i 19 e i 415 milioni di euro, con un assetto proprietario autonomo riconducibile al controllo familiare. In totale 3650 realtà, il 75% delle quali ha sede al nord, il 14% nel centro e l'11% tra sud e isole. Guardando ai settori, la parte del leone in termini di fatturato (73,3% del segmento) è fatta da meccanica, alimentari e bevande, prodotti per la persona e la casa, seguiti da chimica e farmaceutica, metallurgia e carta e stampa.

Meglio di Germania e Francia, non della Spagna

Secondo i dati presentati nello studio, nel periodo 1996-2023 le medie imprese hanno mostrato performance nelle vendite migliori rispetto alle grandi, così come il loro fatturato è stato meno colpito dalle crisi, a partire dalla Lehman Brothers fino alla guerra in Ucraina passando per la crisi del debito sovrano e il Covid. Flessibilità e agilità facilitano l'adattamento al contesto economico e geopolitico, tanto che per quest'anno le mid-cap si aspettano un aumento delle vendite del 2,2% (+2,8% se si guarda solo all'export). I timori per i risultati riguardano in primo luogo la concorrenza di



prezzo (69,9% delle risposte), poi l'instabilità geopolitica e i costi dell'energia (entrambi a 51,8%), seguiti dagli effetti delle politiche protezionistiche.

In tutto questo, dal 2014 al 2023 le medie imprese italiane hanno avuto risultati di crescita del fatturato migliori (+54,9%) rispetto alle pari di Germania (+38,5%) e Francia (+41%), piazzandosi dietro alla Spagna del boom (+80,8%). Lo stesso per l'occupazione, che nelle nostre mid cap è cresciuta del 24,2%, contro il 11,5% della Francia e l'8,8% della Germania, mentre in Spagna la crescita è del 45,8%. Dove le italiane fanno meglio di tutte è nella produttività, che nel periodo è aumentata del 31,3% contro il 29,9% della Spagna, il 25,8% della Germania e il 20,2% della Francia. La qualità delle mid cap italiane è rafforzata dal livello di innovazione, con il 45,8% delle realtà che detengono brevetti, contro il 61,2% della Germania, il 32,2% della Francia e 31,2% della Spagna. (continua a pag. 4)

LA TUA OPINIONE CONTA

Ci piacerebbe conoscere la tua opinione su cosa miglioreresti delle attività di Insurance Connect con un breve sondaggio.

[CLICCA QUI PER RISPONDERE AL SODAGGIO](#)



(continua da pag. 3)

I dazi colpiscono anche chi non esporta negli Usa

Le medie imprese italiane sono molto orientate all'export, contribuendo per il 45% al totale delle esportazioni, e sono quindi interessate dalle politiche sui dazi messe in atto dall'amministrazione americana a guida Trump. Nel complesso, due medie aziende su tre esportano negli Usa (63,5%), una su tre esporta ma non si rivolge al mercato statunitense (31,3%), una piccola parte (5,2%) si rivolge solo al mercato italiano.

Lo studio calcola che l'America sia la destinazione finale di circa il 10% di tutte le esportazioni delle medie imprese, ma con diversi livelli di esposizione: se il 51,2% ha una quota di export negli Usa inferiore al 20%, il 12,3% supera questo livello ed è considerato a elevata esposizione. L'impatto dei dazi potrà essere tanto più mitigato quanto più le imprese abbiano già un mercato estero diversificato, e infatti sono proprio queste ultime che si attendono, più delle altre, una crescita dell'export (31,2% contro 24,2%).

Mediamente, l'introduzione dei dazi avrà un qualche livello di impatto sull'export per circa la metà delle medie imprese (molto elevato 8,3%, abbastanza 20,7%, poco 21,3%), ma naturalmente la quota di chi si attende un sensibile contraccolpo è molto più alta (53,7%) tra le realtà che hanno gli Usa come sbocco per oltre il 10% delle loro esportazioni.

Questi dati nascondono però quella parte di conseguenze che riguarda gli impatti indiretti, intesi come riduzione delle vendite di beni intermedi e semilavorati per la realizzazione in altri paesi di prodotti destinati agli Usa. Se le tariffe colpiscono circa la metà delle medie imprese italiane, gli impatti indiretti ampliano la platea delle interessate, arrivando a coinvolgere la quasi totalità del segmento. Tra gli effetti dei dazi, le imprese che non esportano negli Stati Uniti affermano di attendersi l'aumento dei costi di approvvigionamento (40,9%), un impatto indiretto sull'export (28,8%) e l'aumento della concorrenza (24,2%).

Sostenibilità, una questione di compliance

Le tematiche Esg hanno definitivamente superato i confini dimensionali delle grandi imprese e sono all'ordine del giorno anche per le medie, con l'80% che ha avviato attività di sensibilizzazione a riguardo. Se circa la metà riferisce di una sensibilità al tema da parte della proprietà e dei manager (47,7%), la ragione principale per cui ci si fa carico della questione è l'adeguamento alla normativa (66,9%), così come rilevanti sono il tema reputazionale (52,9%) e le richieste del mercato (44,4%).

Il report di Mediobanca approfondisce la voce ambienta-



le della questione Esg, per indagare quali sono le principali iniziative che le mid cap intraprendono per ridurre il proprio impatto. La principale è la riduzione delle fonti energetiche fossili a favore delle rinnovabili (67,3% delle imprese), ma una buona parte interviene soprattutto su scelte operative e di approvvigionamento che impattano sulla supply chain, come la gestione circolare dei rifiuti (62%), la scelta di fornitori certificati (39,4%) e un ripensamento sugli imballaggi (36%); molta attenzione è rivolta inoltre alla formazione del personale sui temi ambientali (43%).

Per le medie imprese la sostenibilità è vissuta, quindi, soprattutto come un obbligo normativo, con progetti che nel 90,6% dei casi sono autofinanziati, mentre quelle che hanno fatto ricorso a linee di credito agevolate specifiche o a fondi pubblici sono meno di una su cinque; in aggiunta a questo aspetto, la principale difficoltà riscontrata riguarda gli aspetti burocratici (33,6%).

Il rischio fisico è una minaccia sensibile

Tra le strategie Esg adottate, l'elenco annovera la mitigazione del rischio fisico attraverso la sottoscrizione di polizze assicurative (citato dal 32,4% delle imprese). Pensando a questo aspetto in termini cat-nat, interessa un'altra informazione contenuta nello studio: il 24,1% dei territori (dato 2023) in cui risiedono le medie imprese è a rischio idrogeologico elevato (7,1%), o medio (17%); il 5,6% delle aree è molto esposto al rischio frane e il 33,9% dei comuni che ospitano mid cap si trova in zona 1 e 2 di rischio sismico.

L'impatto del rischio fisico è percepito come abbastanza o molto elevato dal 23,8% delle realtà; per mitigarlo si ricorre soprattutto alla sottoscrizione di polizze assicurative (57,2%), mentre sono meno le aziende che investono in nuovi impianti (33,8%) e nella protezione dai danni fisici (13,2%).

Maria Moro

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 8 luglio di www.insurancetrade.it – Reg. presso Tribunale di Milano, n. 46, 27/01/2012 – ISSN 2385-2577