

PRIMO PIANO

Le nuove tabelle milanesi

Sono state pubblicate e diffuse le tabelle per la liquidazione del danno non patrimoniale derivante da lesione all'integrità psico-fisica e dalla perdita grave – lesione del rapporto parentale, meglio note come tabelle milanesi, elaborate dall'Osservatorio sulla giustizia civile del tribunale di Milano.

Le nuove tabelle seguono l'ultima edizione del 2018 e tengono conto degli indici Istat dal primo gennaio 2018 al primo gennaio 2021, nonché della "rivisitazione grafica che esplicita gli addendi monetari delle singole componenti del danno non patrimoniale", necessaria dopo gli ultimi orientamenti della Corte di Cassazione. Si tratta evidentemente di un'edizione delle tabelle molto attesa, anche perché arriva dopo la proposta del ministero dello Sviluppo economico, attesa da circa 15 anni, dello schema unico per le tabelle di risarcimento delle lesioni con invalidità 10-100 punti, ai sensi dell'articolo 138 del Codice delle assicurazioni. La Tabella unica nazionale rappresenta certamente un punto di svolta per la materia dei risarcimenti: tuttavia, riguardo ai contenuti, c'è stato fin da subito un dibattito molto intenso tra addetti ai lavori e stakeholder.

Riguardo alla nuova edizione delle tabelle milanesi, nei prossimi giorni Insurance Daily proporrà un ampio approfondimento.

F.A.

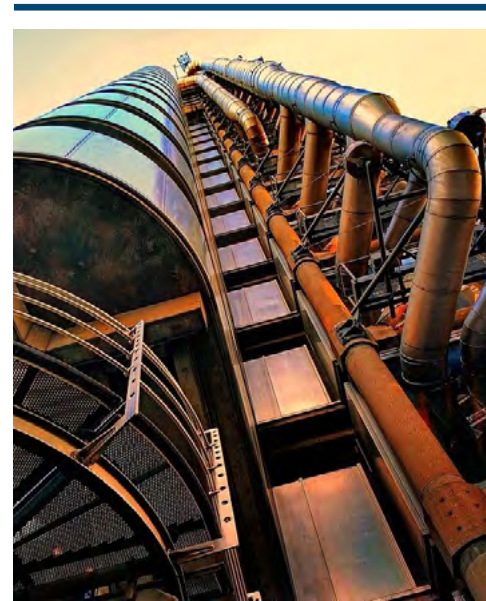
RICERCHE

Lloyd's, come costruire un mercato più inclusivo

La corporation inglese ha lanciato la sua seconda culture survey per misurare il grado di maturità rispetto a temi come l'equilibrio di genere, il benessere dei dipendenti, la libertà di parlare apertamente e il comportamento dei leader. Ecco i risultati del sondaggio

Monitorare i progressi collettivi per la creazione di un ambiente più inclusivo e identificare le aree che richiedono una maggiore attenzione e un'azione specifica per promuovere un cambiamento culturale. È questo il senso dell'indagine realizzata dai Lloyd's per misurare in che modo le azioni intraprese dalla corporation londinese stanno producendo cambiamenti positivi e quantificabili.

Questa è la seconda indagine di questo tipo a essere realizzata in Lime Street. Negli ultimi 18 mesi, spiega l'abstract della survey, si evidenziano "notevoli progressi" nell'esperienza delle donne che lavorano nel mercato dei Lloyd's, a seguito di "azioni mirate per guidare il cambiamento, compresa la definizione di obiettivi di genere". Tuttavia, il sondaggio ha anche evidenziato delle aree su cui concentrarsi costantemente e focalizzarsi, tra cui "la continua attenzione al benessere in tutto il mercato" dei Lloyd's e "il miglioramento dell'esperienza dei talenti di etnia nera e delle minoranze etniche come priorità assolute".



LE QUATTRO AREE FONDAMENTALI

Presentando i risultati dell'indagine (intitolata 2020 annual culture survey) i Lloyd's sottolineando in particolare i progressi fatti in quattro aree prioritarie che erano state identificate nel 2019 come fondamentali per guidare il cambiamento culturale.

La prima di queste aree riguarda il gender balance, l'equilibrio di genere. Il report dei Lloyd's sottolinea il miglioramento nella percezione delle donne in alcuni aspetti presi in esame, e anche se non c'è ancora un allineamento rispetto a quelle che sono le percezioni degli uomini "il divario si è ridotto sostanzialmente in quasi tutti i criteri misurati".

Il secondo ambito preso in considerazione riguarda la possibilità di parlare liberamente (speaking up). (continua a pag. 2)

INSURANCE CONNECT È SU LINKEDIN

[Iscriviti al gruppo](#) [Segui la pagina](#)



(continua da pag. 1)

Su questo aspetto c'è stato un miglioramento di cinque punti nella percentuale di intervistati che, all'interno del mercato dei Lloyd's, si sentirebbero a proprio agio nel sollevare preoccupazioni sul comportamento (il 50% nel 2020, erano il 45% nel 2019), così come c'è un miglioramento di 16 punti relativamente a coloro che dicono di essere stati ascoltati e presi sul serio quando hanno sollevato delle proprie preoccupazioni (il 57% nel 2020, erano il 41% nel 2019).

Un'altra area analizzata riguarda il benessere. Secondo lo studio, sono sempre meno gli intervistati che affermano che il loro lavoro ha avuto un impatto negativo sulla propria salute e benessere (15% nel 2020, il 23% nel 2019). Tuttavia, non c'è stato alcun miglioramento nel fatto che gli intervistati si sentissero sotto pressione eccessiva per svolgere il proprio lavoro (il 40% nel 2020, stessa percentuale nel 2019), mentre nove intervistati su dieci hanno affermato di essere stati supportati dal proprio diretto superiore durante tutta la crisi del coronavirus.

L'ultimo ambito osservato riguarda la leadership. Il numero di intervistati che non credono che i dirigenti senior della propria organizzazione si assumano la responsabilità, soprattutto quando le cose vanno male, è notevolmente diminuito (l'8% nel 2020, era il 16% nel 2019). Inoltre la percentuale di intervistati che ha affermato che alcune persone nella propria organizzazione hanno chiuso un occhio di fronte a comportamenti inappropriati è scesa al 15% (dal 22% del 2019), "il che, sebbene inaccettabile, dimostra progressi", si legge nel report.

NERI E MINORANZE ETNICHE: SI PUÒ FARE DI PIÙ

Sebbene questi risultati mostrino progressi, scrivono i Lloyd's, "approfondendo quelle che sono le percezioni dei professionisti di etnia nera e di minoranze etniche è stato dimostrato che è necessaria un'attenzione aggiuntiva per migliorare le opportunità e le esperienze presso questi gruppi". In particolare, gli intervistati neri o appartenenti alle minoranze etniche hanno detto di avere avuto meno probabilità di sollevare preoccupazioni relative alla discriminazione, e un più alto livello di disaccordo sul fatto che i loro colleghi agissero in modo onesto ed etico, così come un più alto livello di sfiducia nei dirigenti senior. Queste evidenze "continuano ad alimentare gli impegni e le azioni attuali e future dei Lloyd's per livellare il campo di gioco e creare un ambiente libero dalle disuguaglianze per i talenti di etnia nera e o appartenenti alle minoranze etniche".

Essendo stato realizzato lungo il periodo che va dal 29 settembre al primo novembre 2020, i risultati del sondaggio sono stati inevitabilmente influenzati dal nuovo ambiente di lavoro virtuale determinato dalle restrizioni per il contenimento del Covid-19. E sebbene l'effetto che la pandemia ha avuto sulle evidenze emerse "è difficile da accertare a breve termine", ciò non cambia "l'importanza attribuita ai risultati e il continuo impegno dei Lloyd a costruire una cultura più inclusiva". Come ha spiegato il ceo dei Lloyd's, **John Neal**, "i risultati della nostra seconda culture survey annuale mostrano i buoni progressi nei nostri sforzi per sponsorizzare la parità di genere e nel nostro impegno per indirizzare e apportare cambiamenti necessari e apprezzati. Sebbene siamo incoraggiati dai risultati del sondaggio, il feedback dei nostri colleghi di etnia nera e appartenenti ad altre minoranze ha rafforzato il nostro impegno ad affrontare le disuguaglianze e le esperienze vissute da questi colleghi in tutto il mercato. Possiamo sentirci fiduciosi – ha aggiunto Neal – per quanto riguarda la nostra capacità di apportare cambiamenti rapidamente. Siamo più determinati che mai a creare una cultura inclusiva e stimolante per tutti".

I Lloyd's continueranno a monitorare tutti gli aspetti considerati nella survey, "riconoscendo che ogni trasformazione culturale richiede tempo", e porteranno avanti varie tipologie di iniziative. Per il 2021 la corporation inglese metterà in campo diverse iniziative, tra cui quella di fissare, nel secondo trimestre di quest'anno, un target market per l'etnicità, supportato dal lancio di un piano di azione di lungo termine sul tema etnico.



Beniamino Musto



INSURANCE CONNECT
È SU TWITTER

Seguici cliccando qui



I rischi emergenti della mobilità urbana

Il 2020 è stato un anno anomalo per gli spostamenti in città, tra chiusure, limitazioni per i mezzi pubblici e aumento dell'uso dei dispositivi di mobilità personale elettrici come i monopattini. Si sta disegnando un futuro più smart, che presenta però interrogativi dal punto di vista assicurativo

Le politiche di sostenibilità negli ultimi anni hanno disincentivato l'utilizzo di veicoli a combustibile fossile, promuovendo mezzi pubblici e servizi di *sharing mobility*, fortemente sconsigliati però ultimamente per le misure di contenimento della pandemia. Nel frattempo si sono diffusi micro mezzi, spesso elettrici (*hoverboard*, *segway* e *monowheel*), che possono rappresentare una soluzione efficiente, ma pongono nuovi interrogativi e comportano estemporanee, e talvolta controverse, modifiche della viabilità. Le città stanno cercando soluzioni diverse per arrivare a una pianificazione urbana che punti a costruire vere e proprie *smart cities*.

Il tema è stato trattato nel corso del webinar *Mobilità urbana: rischi emergenti e prospettive per il futuro smart delle nostre città*, organizzato da **Insurance Skills Jam – Il Convivio Assicurativo** in collaborazione con **Anra**. I lavori sono stati condotti da **Carlo Cosimi**, vice presidente di Anra e corporate head of insurance and risk financing di **Saipem**, e introdotti da **Andrea Bertalot**, presidente di **InsJam** e vice direttore generale di **Reale Mutua**.

I monopattini dovrebbero essere soggetti a Rc

Veicoli a motore e non ausiliari è la discriminante che rende i monopattini e altri dispositivi di mobilità personale soggetti a copertura assicurativa obbligatoria. **Giorgio Grasso**, senior partner di **Btg Legal**, ha offerto una panoramica sulla normativa riguardante tali mezzi, in particolare ha chiarito che, "se da un lato i monopattini elettrici sono stati equiparati ai velocipedi ai sensi dell'art. 50 Cds, tale equiparazione ha natura meramente amministrativa, che non significa esonero dall'obbligo di assicurazione".

Difatti, il velocipede funziona "a propulsione esclusiva-

mente muscolare" o "a pedalata assistita" facilitata da un motore ausiliario elettrico. Il monopattino elettrico, quindi, rientra tra i "veicoli a motore", che, ai sensi dell'art. 122 Cap, "non possono essere posti in circolazione [...] se non siano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 c.c."

In altre parole, secondo l'avvocato Grasso, non c'è bisogno di nessun nuovo intervento legislativo in quanto il codice è sufficientemente chiaro.

Grasso ha poi precisato che in caso di scontro tra un monopattino elettrico e un altro veicolo si applicherebbe l'art. 2054 co. 2 c.c. (presunzione, fino a prova contraria, della corresponsabilità); nel caso, invece, di scontro con un pedone si applicherebbe il co. 1 della medesima norma, che prescrive una presunzione di responsabilità a carico del solo conducente del veicolo monopattino elettrico.

Il ruolo del trasporto pubblico

A livello di macrosistema di mobilità, le soluzioni per le città si concentrano sul trasporto pubblico combinato con la promozione dell'uso misto di forme alternative di mobilità.

Sergio Mento, direttore generale di **Gesam – Gruppo Atm**, ha ricordato come l'emergenza Covid-19 abbia, di fatto, ridesegnato le esigenze della mobilità all'interno dell'area metropolitana di Milano.

L'azienda è orientata all'attuazione di soluzioni di promozione di mobilità sostenibile e integrata, in linea con le aspettative delle istituzioni e dell'utenza, e "le soluzioni integrate di mobilità door-to-door rappresentano uno degli obiettivi chiave nel settore del trasporto pubblico locale", ha spiegato Mento. C'è poi il tema della sicurezza stradale. L'intensificazione dell'utilizzo dei nuovi mezzi di mobilità deve essere analizzata anche sotto l'aspetto della sicurezza e della sinistrosità. A livello strettamente statistico, il 2020 non permette un'analisi realistica del fenomeno sinistri Atm che possa confermare un trend in aumento dovuto all'incremento di nuovi mezzi di locomozione elettrici. (continua a pag. 4)



(continua da pag. 3)

Come investire il trend sull'uso dell'auto

L'analisi condotta da **Guido Gusella**, direttore commerciale Danni e Vita di **Assimoco**, ha evidenziato come, escludendo lo scorso anno, il numero dei chilometri percorsi in macchina, van o taxi in Europa sia cresciuto del 30% dagli anni '80 fino al 2000, mentre oggi si stima che senza interventi possa avere una crescita del 50% al 2050. Una crescita non sostenibile per cui occorrono soluzioni alternative. "Molte città stanno adottando programmi orientati alla sostenibilità a vantaggio dei cittadini, che prevedono una revisione del pubblico trasporto e una rivisitazione della planimetria e delle infrastrutture stradali", ha spiegato Gusella.

I dati presentati illustrano bene la questione: una persona trascorre in media sei settimane all'anno al volante; il 14% della spesa media delle famiglie è dedicato alla mobilità; il 25% dei viaggi privati è inferiore a 1,5 km, il 70% sotto gli 8 km e il percorso medio per recarsi al lavoro è inferiore ai 2,5 km.

Qualcosa sta già cambiando: il 62% delle bici elettriche è stato acquistato da persone con età superiore ai 55 anni, i monopattini e le bici elettriche sono usati dal 20% delle persone che prima usavano l'auto per spostarsi in città, nelle città europee tra il 15% e il 30% degli spazi sono dedicati ai parcheggi.

Per quanto riguarda i trasporti merci in città, attualmente ci si affida a furgoni o a rider: nella visione di Gusella, l'intelligenza artificiale sarà abilitante per una migliore e più efficiente gestione del trasporto di prodotti.

La risposta assicurativa per il prossimo futuro

Ma la mobilità dolce, dal punto di vista delle compagnie di assicurazioni, è un'opportunità di business sostenibile? Si tratta di veicoli privi delle dotazioni di prevenzione e sicurezza, con un basso equilibrio tra velocità e stabilità, con poche norme che ne definiscono le caratteristiche costruttive, i materiali e le dotazioni di sicurezza, diversamente dai veicoli omologati. Inoltre, quella attuale è una circolazione di fatto selvaggia e non regolamentata. **Marco Cuffia**, responsabile della direzione tecnica beni e patrimonio di **Reale Mutua**, ha testimoniato come la risposta del comparto assicurativo ai grandi temi connessi alla nuova mobilità sia stata tiepida e poco omogenea. "Non c'è dubbio che il settore assicurativo debba svolgere un ruolo sociale ed essere attento ai cambiamenti. La domanda crescerà, e con essa la sensibilità all'acquisto di coperture attualmente non obbligatorie sull'utilizzo di nuovi mezzi. Questi sono stati introdotti in modo forzato e nel momento peggiore, quando ancora non si erano valutate le conseguenze e i possibili rischi, e regna ancora l'anarchia dal punto di vista regolamentare, dell'omologazione dei mezzi e della cultura del rischio nel loro utilizzo".



Quali scenari dunque si aprono? Nell'immediato, ci possono essere impatti sulla rischiosità implicita nelle coperture Rca delle autovetture (e altri veicoli) per le variazioni sulla densità di presenza di questi nuovi mezzi in movimento nelle città. Si tratta di veicoli di difficile individuazione e silenziosi, il tutto unito alla difficoltà di stabilire le responsabilità dell'incidente. In altri termini, per Cuffia sussiste il rischio concreto di dover enfatizzare le differenze tariffarie sulla Rca per le autovetture che circolano principalmente in città.

Verso l'assicurazione volontaria dell'individuo

In merito agli utilizzatori della mobilità leggera, considerando che nel nostro Paese è previsto un obbligo di assicurazione esclusivamente per le società di noleggio, la responsabilità per gli eventuali danni in caso di sinistro ricade interamente sul patrimonio dei conducenti dei veicoli responsabili degli incidenti, a meno che gli stessi non si siano assicurati in via volontaria.

Il mercato assicurativo ha adottato un approccio proattivo, predisponendo coperture assicurative, legate alla persona del conducente, di Rc generale per il caso di danni a terzi a cui spesso si associano coperture contro gli infortuni alla guida, coperture di assistenza e tutela legale.

Secondo Marco Cuffia, al momento questa tipologia di coperture è sostenibile, anche perché si tratta di una numerosità contenuta. Ma se il fenomeno crescesse, le compagnie potranno trovarsi ad assumere una rilevante esposizione su questi rischi e sarà necessario affrontare con maggiore profondità il tema della sostenibilità tecnica.

Su questo ultimo aspetto inciderà l'evoluzione normativa: in tal senso è aperto un dibattito sull'identificazione, registrazione e assicurazione dei monopattini e altri mezzi elettrici anche presso le istituzioni europee nell'ambito della proposta di revisione della *Motor Insurance Directive* da parte della Commissione Europea.

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