

PRIMO PIANO

Cinven, Eurovita in vendita?

Il fondo Cinven mette in vendita Eurovita. Lo rende noto l'agenzia di stampa Bloomberg, che cita fonti anonime vicine al dossier. Secondo le indiscrezioni, il fondo di private equity starebbe lavorando con Deutsche Bank per definire i dettagli di una cessione che, stando ad alcune stime, potrebbe valere attorno ai 600 milioni di euro.

L'operazione, sempre secondo Bloomberg, potrebbe interessare fondi di private equity o compagnie assicurative. Cinven e Deutsche Bank, contattate dall'agenzia di stampa, hanno preferito non commentare le indiscrezioni.

Il fondo Cinven aveva rilevato Eurovita nel 2017, attraverso la controllata Phlavia. Nello stesso anno era arrivato il via libera dell'Ivass alla fusione della compagnia con Ergo Previdenza e Old Mutual Wealth Italia, operazione che aveva posto le basi per una piattaforma integrata specializzata nella commercializzazione e nella distribuzione di soluzioni vita.

Nel 2019 era poi arrivata l'acquisizione e la successiva incorporazione di Pramerica Life. Attualmente, stando alle informazioni contenute sul sito della compagnia, Eurovita gestisce circa 680mila polizze e oltre due miliardi di euro in premi.

Giacomo Corvi

MERCATO

Recovery plan, una proposta per gli anziani non autosufficienti

Il Piano nazionale di ripresa e resilienza non prevede al momento interventi organici a tutela di una delle fasce più colpite dalla pandemia di Covid-19: secondo il Network Non Autosufficienza, servono azioni mirate per risanare le criticità che l'emergenza sanitaria ha messo in mostra

La pandemia di coronavirus ha avuto (e sta tuttora avendo) un impatto devastante sugli anziani in Italia: non si contano più ormai le persone di terza età rimaste vittime del Covid-19. Peggio ancora è andata agli anziani non autosufficienti, forse in assoluto la categoria più fragile di fronte alla pandemia, come tristemente testimoniato dai numerosi casi di decessi avvenuti nelle residenze sanitarie assistenziali. Evidenze che hanno messo in mostra tutte le criticità di un sistema di protezione che, a conti fatti, non ha funzionato e non funziona. Eppure, nonostante tutto, non c'è traccia di interventi organici a tutela di questa fascia di popolazione nell'ultima versione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), più comunemente (e forse brutalmente) noto come Recovery plan. Un paradosso, visto che il Pnrr, almeno nelle intenzioni della Commissione Europea che lo ha istituito e promosso, nasce proprio per mettere a disposizione degli Stati dell'Unione Europea uno strumento in più per fronteggiare l'impatto economico e sociale della pandemia. Invece, come ha denunciato il **Network Non Autosufficienza** in un recente documento, agli anziani non autosufficienti sono destinati soltanto a interventi "disseminati tra diverse filiere istituzionali (sociale e sanità) e ricondotti a una pluralità di obiettivi eterogenei, senza mai affrontare la domanda chiave: quale progetto potrebbe essere utile per gli anziani e le loro famiglie?".

Il documento, promosso insieme a una lunga lista di associazioni, non si limita alla critica. All'interno trovano spazio anche proposte concrete per contribuire, come recita il titolo del rapporto, a "costruire il futuro dell'assistenza agli anziani non autosufficienti". Il network, nello specifico, suggerisce cinque linee di intervento: costruzione di quello che viene definito un "sistema di governance della conoscenza"; riforma del sistema di governance istituzionale per dare vita a un sistema multilivello; accesso unico alla rete degli interventi pubblici; riforma dei servizi domiciliari seguendo il paradigma del care multidimensionale; riqualificazione delle strutture residenziali. (continua a pag. 2)



INSURANCE REVIEW
È SU TWITTER

Seguici cliccando qui



(continua da pag. 1)

PARTIRE DAI PROBLEMI

La proposta del network non parte tuttavia dalle soluzioni, ma dai problemi. E di problemi, il sistema di tutela per gli anziani non autosufficienti in Italia, sembra averne parecchi. Problemi noti, radicati in anni di mancati interventi, che la pandemia ha semplicemente posto per la prima volta all'attenzione di tutti. Il rapporto, a tal proposito, sottolinea la necessità di avviare un "percorso di riforma nazionale del settore, grazie a un primo pacchetto di azioni necessarie, concepite a partire dall'analisi delle criticità esistenti". Una riforma organica del settore, prosegue il rapporto, "è attesa dalla fine degli anni '90" sulla scia di quanto avvenuto in Paesi come Francia, Spagna, Austria e Germania. In Italia, invece, anni di discussioni in sede tecnica e politica si sono invece risolti in un nulla di fatto. Ed è per questo che l'occasione del Pnrr, secondo i curatori della proposta, non deve essere sprecata.

"Le grandi difficoltà incontrate dal sistema pubblico di assistenza agli anziani nell'affrontare la pandemia non rappresentano un evento anomalo, bensì una manifestazione estrema delle criticità di fondo che, da tempo, lo affliggono", si legge nel rapporto. Il Pnrr, pur non potendo da solo innescare un intervento di ampia portata, "costituisce uno strumento ottimale per dare avvio alla riforma".

UN SISTEMA UNITARIO, PERSONALIZZATO E CAPILLARE

Ed eccoli allora, i problemi di un sistema che non funziona. Innanzitutto il rapporto rileva un'eccessiva frammentazione degli interventi pubblici che vengono erogati da soggetti (Asl, Inps e Comuni) non coordinati fra loro. Il network sottolinea pertanto la necessità "di unire i passaggi da svolgere per accedere all'insieme delle misure, ricomponendo così l'attuale caotica molteplicità di enti, sedi e percorsi differenti, e di far confluire le diverse prestazioni ricevute dalle persone in progetti personalizzati unitari". È necessario dunque "collocare in un sistema di governance unitario le diverse linee di responsabilità".

Così facendo, secondo gli autori della proposta, sarà possibile creare un sistema più efficiente. E magari più adeguato alle necessità legate alla condizione di non autosufficienza. Per farlo, sarà tuttavia necessario potenziare maggiormente i servizi di prossimità e, in particolare, quelli domiciliari. Il sistema di assistenza domiciliare più diffuso, la cosiddetta *assistenza domiciliare integrata*, si limita, stando a quello che si legge nel rapporto, solamente a "prestazioni medico-infermieristiche per rispondere a singole patologie". Quello che serve, invece, è un cambio di paradigma: non più un semplice *cure clinico-sanitario*, ma un *care multidimensionale* in grado di "costruire percorsi personalizzati che partano da uno sguardo globale sulla condizione dell'anziano, sui suoi molteplici fattori di fragilità, sul suo contesto di vita e di relazioni, e che organizzino le risposte di conseguenza".

INVESTIMENTI PER L'ASSISTENZA

Interventi di questo tipo richiederanno investimenti adeguati al proposito di riforma. Finanziamenti che al momento sono del tutto insufficienti. Il Pnrr non consente di utilizzare la leva decisiva dell'incremento della spesa corrente, ma metterà a disposizione investimenti *una tantum* che potranno essere utilizzati per interventi significativi. La proposta sottolinea, a tal proposito, la necessità di "un investimento straordinario nella domiciliarità per accompagnare la riforma complessiva e avviare l'ampliamento dell'offerta".

Infine, un altro investimento decisivo dovrà essere indirizzato alla "riqualificazione delle strutture residenziali per assicurarne l'indispensabile ammodernamento". La pandemia ha fatto ben comprendere gli effetti che possono generare, in un momento di emergenza, strutture non adeguate alle esigenze di assistenza dei suoi ospiti: una maggiore disponibilità di stanze singole e oggi una minoranza, avrebbe per esempio potuto contribuire a contenere i contagi e dunque anche i decessi. La proposta del network, a tal proposito, ricorda in conclusione che "potenziare la dotazione infrastrutturale influisce positivamente sulla qualità della vita degli anziani ospiti".



RICERCHE

Pagare per come si guida: la polizza auto piace così

La pandemia, e i conseguenti lockdown, hanno contribuito ad aumentare l'interesse dei consumatori europei per prodotti assicurativi usage-based. È quanto emerge da una ricerca realizzata da Cambridge Mobile Telematics nei quattro principali mercati del vecchio continente: Italia, Regno Unito, Germania e Francia

La pandemia e le misure di contenimento hanno inciso non solo sulla frequenza di utilizzo dell'auto, ma anche sul modo con cui gli automobilisti percepiscono le assicurazioni. Questa tendenza è stata rilevata a livello continentale in tutta Europa, secondo uno studio realizzato da **Cambridge Mobile Telematics (Cmt)**.

Il report, che si basa su una serie di rilevazioni effettuate intervistando 4.000 automobilisti in Francia, Germania, Italia e Regno Unito, mostra atteggiamenti mutevoli nei confronti dei canali di quotazione, dei servizi di gestione sinistri, dei modelli di tariffazione e dei servizi a valore aggiunto, suddivisi e analizzati sulla base della collocazione geografica, dell'età e comportamento di guida dei rispondenti.

Due i sondaggi che compongono la ricerca, uno effettuato

nel gennaio 2020, e quindi prima della pandemia, e un secondo realizzato nove mesi dopo, nel settembre 2020.

I risultati rivelano che fino all'81% dei conducenti in Europa ha cambiato il modo in cui guidano a causa del Covid-19, e che attualmente il 65% degli automobilisti è interessato alle assicurazioni connesse, un trend aumentato del 32% in soli nove mesi.

Cosa è cambiato dopo i vari lockdown

La pandemia, si legge nello studio, "ha modificato i modelli di pendolarismo e l'automobilista medio ora è molto più giovane", una tipologia di guidatore tradizionalmente più rischiosa per le classificazioni degli assicuratori.

(continua a pag. 4)

QBE. Siamo pronti.

HARD e SOFT MARKET: cosa sapere e come affrontarli

Webinar 31 marzo, 11:00 - 12:00 (CET)

Se sei un intermediario registrati qui



(continua da pag. 3)

La scelta di non usare i mezzi pubblici a causa del Covid-19, ma anche le minori opzioni di trasporto pubblico praticabili, hanno spinto le giovani generazioni a mettersi al volante per andare al lavoro.

Ogni lockdown di ciascun Paese ha avuto un impatto diverso sui guidatori. Nel Regno Unito, ad esempio, il 66% degli intervistati ha affermato che i propri modelli di guida sono cambiati e che ora usano meno l'auto. Sempre in Uk, il 29% dei rispondenti ha anche segnalato di guidare per motivi diversi e in giorni diversi. In Francia, invece, la maggioranza (il 57% del campione) non ha realmente cambiato le proprie abitudini di guida, e il 12% ha affermato di guidare di più.

In questo contesto, il sondaggio ha chiesto agli intervistati le loro preferenze in termini di preventivi, acquisto, sinistri e modelli di prezzo dell'assicurazione auto. Alla domanda se è probabile che passino a un'assicurazione basata sui comportamenti alla guida o sui chilometri effettivamente percorsi, il sondaggio più recente (quello di settembre 2020) ha mostrato un cambiamento importante nelle aspettative dei conducenti.

Gli intervistati hanno in larga parte mostrato interesse per il passaggio a una polizza basata sull'utilizzo (*usage-based insurance*) al successivo rinnovo se questa opzione era presente. I conducenti italiani erano i più propensi: si è detto a favore il 74% degli intervistati. Nel resto d'Europa, il 63% dei conducenti britannici e francesi si è detto pronto a cambiare in tal senso, e anche l'interesse degli intervistati tedeschi verso l'assicurazione connessa è cresciuto: la percentuale dei conducenti disposti a cambiare nei nove mesi tra i due sondaggi è passata dal 47% al 58%.

Stimolare comportamenti virtuosi

Secondo **Ryan McMahon**, vice presidente of insurance & government affairs di Cambridge Mobile Telematics, la pandemia "ha messo a nudo sfide che pochi avrebbero potuto prevedere. Di conseguenza, i modelli di rischio tipici non sono più sufficienti. Man mano che il comportamento di guida cambia, la capacità di prevedere il rischio deve evolversi: gli



assicuratori scopriranno che questo rapporto può aiutare a identificare i conducenti europei a cui rivolgersi con nuovi prodotti".

Su questi aspetti Cmt collabora già con diverse compagnie del mercato europeo. In Belgio, ad esempio, la società supporta **Axa** per *driveXperience*. L'iniziativa è dedicata ai giovani automobilisti che, iscrivendosi al progetto, vengono valutati con un punteggio calcolato sulla base di quattro criteri (accelerazione, velocità, frenata e curve). Gli utenti ricevono un'analisi approfondita del loro comportamento di guida attraverso la nuova app *Axa DriveCoach* abilitata da Cambridge Mobile Telematics. Secondo la compagnia, un buon punteggio nel comportamento alla guida può trasformarsi in una significativa riduzione del premio, che può andare dal 20% al 50%.

Anche in Islanda è stato sviluppato un servizio analogo. Qui Cmt collabora con una delle più importanti compagnie del Paese, **Vis**, che ha lanciato un programma di assicurazione auto che non utilizza fattori tradizionali (ad esempio l'età) come parte dei propri criteri di determinazione dei prezzi, ma piuttosto il chilometraggio e il comportamento di guida. Attraverso una app sviluppata da Cambridge Mobile Telematics e battezzata *Ökuvísir*, i clienti di Vis possono ricevere un feedback costruttivo sulla propria guida. Il punteggio del comportamento si basa su cinque comportamenti rischiosi: eccesso di velocità, brusca accelerazione, frenata o sterzata e uso del telefono. L'app *Ökuvísir* mostra ai conducenti quando e dove stavano guidando quando si è verificato uno dei suddetti comportamenti rischiosi. Viene quindi generato un punteggio di viaggio basato sull'algoritmo di punteggio comportamentale di Cmt che deduce distrazione e altri comportamenti di guida pericolosi dai dati dei sensori e dalla scienza comportamentale. A ciascun guidatore viene pertanto assegnato un punteggio che è incentivato a mantenere o migliorare guidando bene o meno spesso e guadagnando punti esperienza nonché riducendo i pagamenti mensili.

Beniamino Musto



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