

PRIMO PIANO

Helvetia sempre più in Caser

Helvetia aumenta la partecipazione in Caser. Il gruppo assicurativo ha annunciato oggi di aver rilevato da Unicaja un ulteriore 10% della compagnia spagnola, portando così la sua partecipazione complessiva all'80%. Unicaja, dopo la fusione con Liberbank, mantiene ora una quota del 10% in Caser, mentre il restante 10% è detenuto da Ibercaja. "L'acquisizione di Caser è una storia di successo: l'anno scorso Caser ha contribuito al risultato complessivo del gruppo con un utile di 72 milioni di franchi svizzeri", ha commentato Philipp Gmür, group ceo di Helvetia. "Grazie alle attività legate ai servizi e alle operazioni su commissione di Caser – ha proseguito – diversifichiamo con successo il nostro mix di attività in linea con la nostra strategia: aumentando la quota in Caser, cresce anche l'importanza di queste attività per Helvetia".

Il gruppo ha inoltre annunciato di aver ceduto a Caixa-bank la partecipazione che, attraverso Caser, deteneva nell'assicuratore vita Sa Nostra Vida. La transazione dovrebbe essere completata nel secondo semestre del 2022 e generare per Caser quello che una nota definisce "un utile milionario a due cifre". L'operazione, prosegue la nota, consentirà di "ridurre il peso degli affari vita nel volume d'affari dell'intero gruppo Helvetia".

G.C.

EVENTI

Definire i percorsi della nuova mobilità

Ieri a Milano si è tenuto il primo forum di The Urban Mobility Council, think tank promosso da Unipol e Politecnico di Milano per coordinare stakeholders istituzionali, università e aziende e supportare le iniziative del Centro nazionale per la mobilità sostenibile, di cui anche il gruppo bolognese fa parte

Il futuro della mobilità si chiama *mobility as a service*, che prevede l'integrazione intermodale di servizi di trasporto pubblici e privati in un'unica interfaccia, accessibile via smartphone, capace di rispondere in modo personalizzato a tutte le specifiche esigenze, e in grado di offrire un'alternativa all'auto privata. Per fare sintesi tra stakeholder istituzionali, università e aziende e arrivare preparati a quella che potrebbe essere la nostra quotidianità tra 25-30 anni è stato creato The Urban Mobility Council, progetto promosso dal gruppo Unipol con il supporto scientifico del Politecnico di Milano. L'obiettivo è quello di costruire una piattaforma permanente di confronto tra stakeholder per favorire il passaggio dalla mobilità attuale a una più sostenibile, integrata, connessa e green. Il primo appuntamento del think tank si è svolto ieri a Milano, alla presenza di tutto il vertice del gruppo Unipol, oltre che di numerosi esponenti delle istituzioni, del mondo accademico e di quello produttivo.

Dopo i saluti istituzionali di **Gilberto Pichetto Fratin**, vice ministro dello Sviluppo economico, l'evento ha preso il via con la presentazione della ricerca *The power of data* da parte di **Sergio Savaresi**, professore di automazione nei veicoli presso il Politecnico di Milano. Savaresi ha illustrato quali potrebbero essere gli aspetti caratterizzanti la mobilità del futuro, analizzando anche i passaggi più controversi, attorno cui vanno ancora cercate delle risposte. Dalla ricerca emerge che, nel prossimo ventennio, in una città di medie dimensioni, un'auto di proprietà condivisa ne sostituirà 10 di proprietà privata, con un utilizzo prettamente urbano. Il passaggio epocale che ci aspetta sarà quello da una mobilità basata su veicoli grandi, che si muovono con combustibili fossili, di proprietà e guidati da persone, a una mobilità caratterizzata da veicoli leggeri, elettrici, condivisi e guidati da algoritmi.

(continua a pag. 2)



INSURANCE CONNECT È SU FACEBOOK

Segui la nostra pagina

(continua da pag. 1)

Si separerà inoltre in modo netto l'aspetto funzionale, soddisfatto principalmente da robotaxi a guida autonoma, e l'aspetto emozionale, associato a una nicchia pregiata di auto che resteranno a guida umana e, in larga parte, di proprietà privata.

COME SI ARRIVERÀ A SOSTITUIRE LE AUTO PRIVATE

Lo studio, in particolare, intende progettare la transizione verso il mobility as a service (con veicoli sia tradizionali sia a guida autonoma), cercando il modo più efficace per introdurre questo nuovo modello di mobilità. In base ai dati su tale aspetto, in futuro il 20% delle auto private nelle nostre città potrebbe essere facilmente sostituito da auto condivise a guida semi-autonoma, con un rapporto di sostituzione di circa uno a dieci. La transizione verso il mobility as a service, ha detto Savaresi, "è un passaggio obbligato per rendere più efficiente il nostro modello di mobilità, che oggi è essenzialmente basato su un enorme numero, circa 40 milioni, di auto private, usate mediamente molto poco: circa 7.000 chilometri all'anno. Il modello di mobilità basato sull'auto di proprietà è per giunta poco adatto alla adozione dell'auto elettrica, giacché spinge le famiglie a dotarsi di auto elettriche con autonomia molto grande (500km), in larghissima parte mai usata, ma allo stesso tempo molto costosa, in quanto richiede una batteria di grandi dimensioni".

La ricerca ha inoltre valutato quali sono le effettive opportunità di elettrificazione a breve termine, individuando le direttrici di sviluppo più rapide ed economiche. A tal proposito, i dati evidenziano che già oggi, anche senza l'uso massiccio delle colonnine, il 20% delle auto in circolazione nel nostro Paese sono pronte a essere sostituite da auto elettriche, in quanto il passaggio all'elettrico non comporterebbe per il proprietario alcuna limitazione d'uso dovuta alla limitata autonomia, e nessun aggravio di costi. "Il big-bang di questa rivoluzione – ha spiegato Savaresi – sarà l'automazione del guidatore, che spingerà verso la mobilità a servizio che a sua volta genererà il flusso di completamento dell'elettrificazione. Dobbiamo individuare le direttrici di sviluppo più rapide ed economiche per facilitare questa transizione, sia con veicoli tradizionali sia con veicoli a guida autonoma".

IL CENTRO NAZIONALE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Gli obiettivi dello studio e del think tank sono condivisi con quelli del **Centro nazionale per la mobilità sostenibile**, presentato a metà giugno e a cui partecipano 25 università e relativi centri di ricerca, 24 grandi imprese tra cui Unipol, tutti attori protagonisti del mondo della mobilità e delle infrastrutture, con un investimento previsto di 394 milioni per i primi tre anni (2023-2025), con 696 ricercatori dedicati (574 quelli neoassunti). Il tema è stato al centro di una tavola rotonda cui hanno partecipato **Carlo Cimbri**, presidente di Unipol e UnipolSai, **Attilio Fontana**, presidente della Regione Lombardia, **Alessandro Morelli**, vice ministro delle Infrastrutture, e **Ferruccio Resta**, rettore del Politecnico di Milano.

Il Centro nazionale per la mobilità sostenibile punta a essere una risposta ai bisogni di crescita di un settore chiave per l'economia che da solo, si stima, raggiungerà un valore complessivo di 220 miliardi di euro nel 2030, assorbendo il 12% della forza lavoro. In questo contesto, si inseriscono le istituzioni comunitarie che spingono per il raggiungimento di una nuova mobilità sostenibile secondo le indicazioni del Green new deal. Il centro ha un punto centrale a Milano e 14 nodi distribuiti in modo capillare da Nord a Sud, a garanzia di quel riequilibrio territoriale alla base delle iniziative indicate dal Pnrr. Sono cinque i vettori del progetto, ovvero le aree e gli ambiti tecnologici di maggiore interesse: mobilità aerea; veicoli stradali sostenibili; trasporto per vie d'acqua; trasporto ferroviario; veicoli leggeri e mobilità attiva. Il Centro nazionale si occuperà di rendere il sistema della mobilità più green nel suo complesso e più digitale nella sua gestione, attraverso soluzioni leggere e sistemi di propulsione elettrica e a idrogeno; sistemi digitali per la riduzione degli incidenti; soluzioni più efficaci per il trasporto pubblico e la logistica; un nuovo modello di mobilità, come servizio, accessibile e inclusiva.

Il rettore Resta ha sottolineato l'importanza di condividere i dati forniti dai vari stakeholder a fattor comune, mentre il governatore Fontana ha ricordato alcuni progetti messi in campo dalla Lombardia, come ad esempio la costruzione della prima linea ferroviaria e idrogeno in Val Camonica, il progetto sulla guida autonoma in partnership con il Politecnico di Milano e la corsia della Brebemi in grado di ricaricare le auto elettriche durante il viaggio. Progetti ambiziosi e necessari alla transizione, ma "bisogna fare in modo – ha avvertito il vice ministro Morelli – di non lasciare indietro nessuno". Cimbri invece ha messo l'accento sull'importanza della collaborazione tra pubblico e privato che avviene all'interno del Centro. "Ogni azienda porterà il proprio contributo – ha detto – e noi lo faremo da principale gruppo assicurativo italiano nella mobilità. Le aziende di qualsiasi settore – ha aggiunto – devono sempre seguire i cambiamenti della società".



La responsabilità del medico in assenza di protocolli riconosciuti

Un mancato e corretto “follow up” può determinare la perdita di chance per il paziente delle quali il sanitario si trova a rispondere pur in assenza di appositi protocolli. Tuttavia, con l'avvento del Covid-19, si è manifestata l'ipotesi della scarsa conoscenza dell'intero mondo scientifico rispetto al trattamento della malattia

SECONDA PARTE

Il secondo punto di rilievo affrontato dagli Ermellini concerne la condotta del sanitario operatore.

I giudici nel rigettare il ricorso incidentale promosso dal sanitario, affermano che l'attività del medico chirurgo non può essere limitata all'intervento di cui risulta essere stato incaricato, ma deve ritenersi estesa, in coerenza con la completezza della sua prestazione e in relazione alla correlata esigenza di tutela della salute del paziente, alle informazioni per il doveroso *follow up* prescritto dai protocolli, ovvero come ritenuto corretto dalla comunità scientifica.

Anche di recente la Suprema Corte si era pronunciata in materia di *follow up* (cfr Cassazione Civile, ordinanza n. 12298/2020). In detto caso, il tribunale di prime cure rigettò la domanda degli attori sul rilievo che all'interno della cartella clinica consegnata era presente il referto istopatologico completo di diagnosi e che ciò consentiva la piena conoscenza della patologia, cosicché doveva escludersi che le conseguenze dannose fossero riconducibili eziologicamente alla condotta omissiva dei sanitari in materia di *follow up*, essendosi posto come elemento interruttivo il comportamento negligente del paziente.

Anche detta decisione in sede di legittimità viene casata e viene riconosciuto al paziente un danno da perdita di chance, ponendosi in evidenza il ruolo di garanzia che il sanitario riveste per il paziente.

L'incertezza sui protocolli in fase di studio

Una riflessione si impone però in merito alla distinzione tra *follow up* scientificamente approvati e trasfusi in protocolli, considerati anche dalla Suprema Corte “doverosi”, e casi ancora oggetto di particolare studio scientifico, perché sono proprio questi ultimi quelli oggetto della pronuncia in commento.

Nel caso di specie, infatti, l'intervento fu eseguito nell'anno 1985 e oggetto del mancato *follow up* sarebbero stati degli “studi scientifici compiuti tra il 1980 e il 1990”.



Ad esempio, oggi la legge n. 24/2017 (c.d. *legge Gelli*) esclude la punibilità per imperizia per i reati di omicidio e lesioni personali colposi commessi da esercenti le professioni sanitarie quando, tra l'altro, siano state rispettate le linee guida definite e pubblicate, in apposito elenco, ai sensi di legge, con ciò volendo porre dei confini alle prestazioni che legittimamente ci si può attendere da un sanitario e implicitamente lasciando esclusi *follow up* non riconducibili a casi scientificamente testati e trasfusi in protocolli riconosciuti.

In proposito la Suprema Corte non fa purtroppo alcun approfondimento: gli studi incriminati erano affidabili, riconosciuti a livello internazionale, dibattuti nel mondo scientifico?

Mentre la giurisprudenza sopra richiamata sembra non lasciare via di fuga al sanitario che ometta di eseguire il “doveroso” *follow up*, altra giurisprudenza, sia di merito che di legittimità, in materia di patologie non ancora oggetto di specifici studi scientifici, tende a limitarne la responsabilità ex art. 2236 c.c. ai soli casi di dolo e colpa grave, potendo una materia ancora non oggetto di specifici studi scientifici riconosciuti rappresentare per il sanitario una circostanza che lo ponga di fronte alla “soluzione di problemi tecnici di particolare difficoltà”.

(continua a pag. 4)

(continua da pag. 3)

È pur vero che i contesti nei quali è stata rinvenuta la speciale difficoltà sono relativi a casi necessariamente straordinari ed eccezionali, ma è altrettanto vero che l'eccezionalità viene anche equiparata al non essere stati detti casi adeguatamente studiati dalla scienza, o sperimentati dalla pratica, oppure caratterizzati dal fatto che nella scienza medica vi siano ancora dibattiti diversi e incompatibili sui corretti sistemi diagnostici e terapeutici fra i quali il medico debba operare una scelta.

Il Covid-19 come caso di impossibilità dei medici di essere preparati

Si potrebbe dunque sostenere a ragione che una situazione sia caratterizzata da eccezionalità anche quando si sia in presenza di una mancata e adeguata preparazione dell'intero mondo medico scientifico.

Ad esempio, in materia di pandemia da Covid-19, l'emanato art. 3 bis del dl n. 44/2021 in ambito penalistico ha accordato protezione al sanitario ai fini della valutazione del grado della colpa, dovendo il giudice tenere conto, tra i fattori che ne possono escludere la gravità, della limitatezza delle conoscenze scientifiche al momento del fatto sulle patologie da Sars-CoV-2.

Non altrettanto è stato fatto sul versante civilistico, anche se la giurisprudenza ha però già avuto modo di pronunciarsi.

E così, "la responsabilità del medico è limitata alle ipotesi di dolo o colpa grave ex art. 2236, comma 2, c.c. allorché si presentino casi implicanti risoluzione di problemi tecnici di particolare difficoltà che trascendono la preparazione media o non ancora esclusivamente studiati dalla scienza medica" (App. Roma Sez. III 5/7/2011).

O ancora, "la limitazione della responsabilità alle ipotesi di dolo o colpa grave, sancita dall'art. 2236 c.c., opera – nello specifico campo della responsabilità del sanitario – soltanto per i casi implicanti la risoluzione di problemi tecnici di particolare difficoltà che trascendono la preparazione media o non sono ancora stati sufficientemente studiati dalla scienza medica" (Trib. Salerno 31/7/2013; conf. anche Tribunale di Santa Maria C.V. n.967/2020 riprendendo quanto precisato dalla Cassazione Civile, sez. III, del 2 febbraio 2005, n. 2042).

Concludendo, potremmo forse affermare che la pronuncia in esame tenda a estendere la responsabilità del sanitario oltre modo (si tenga poi conto che i fatti risalgono al lontano 1985), forse in controtendenza alla volontà del legislatore (vedasi la legge Gelli) che ha invece inteso dare serenità ai sanitari per evitare quella medicina difensiva che nuoce anche ai pazienti.

Mauro De Filippis,
Studio THMR



(La prima parte dell'articolo è stata pubblicata su Insurance Daily di lunedì 27 giugno)

CARRIERE

Fabio De Ferrari è il nuovo coo di Revo

**Proveniente dal gruppo Allianz,
entrerà in carica a luglio**

Fabio De Ferrari è stato nominato chief operating officer di **Revo**. Il manager, tra i promotori della Spac lanciata nel maggio del 2021, assumerà l'incarico il prossimo luglio e guiderà le attività di information technology, data science, business analytics e operations del gruppo Revo e delle sue controllate.

De Ferrari, 57 anni, vanta una lunga esperienza in ambito assicurativo e tecnologico, dove ha avuto modo di ricoprire posizioni di vertice in importanti gruppi internazionali. Proviene dal gruppo **Allianz**, dove dal 2018 al 2021 ha lavorato come coo di Allianz Germania. In precedenza, dal 2013 al 2018, è stato coo di **Allianz Global Assistance** e poi di **Allianz Partners**, assumendo in entrambi i casi responsabilità in ambito internazionale.

"Con grande soddisfazione do il benvenuto a Fabio nel nostro team manageriale, una scelta significativa da parte di chi ha creduto subito nel progetto innovativo di Revo divenendone promotore e che ora darà il suo contributo anche come manager", ha commentato il ceo **Alberto Minali**. "La sua vasta esperienza e la sua approfondita conoscenza del mondo assicurativo, dell'information technology e delle operations, acquisita lavorando per i più importanti player a livello mondiale, saranno indirizzate – ha aggiunto – ad aumentare l'efficienza operativa e il grado di soddisfazione degli intermediari e dei nostri clienti".

Giacomo Corvi

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

INSURANCE CONNECT INNOVATION SUMMIT 2022

RIVIVI IL CONVEGNO



**Come soddisfare
le esigenze del cliente
ibrido**

GUARDA IL VIDEO

**L'innovazione
come percorso**



GUARDA IL VIDEO