

PRIMO PIANO

Un nuovo cfo per Acrisure

Aaron Miller è il nuovo chief financial officer di Acrisure. In carica da settembre, Miller prende il posto di Jason DeYonker, che resterà comunque nella società come chief acquisition officer e advisor del co-fondatore, presidente e ceo Greg Williams. "Sono lieto di dare il benvenuto ad Aaron in questo ruolo importante in un momento cruciale per la nostra società", ha commentato Williams. "Aaron – ha proseguito – comprende la nostra mission, i nostri obiettivi e la nostra strategia e, cosa ancora più importante, conosce le persone chiave che ruotano attorno alla nostra compagnia".

Miller arriva dalla Abu Dhabi Investment Authority (Adia), dove è stato responsabile dei servizi finanziari nel dipartimento di private equity. Una società controllata da Adia, ricorda una nota del broker, "è azionista di Acrisure". Il manager vanta oltre vent'anni di esperienza in sviluppo aziendale, strategia e M&A per promuovere una crescita sostenibile e profittevole in società di servizi finanziari globali. "Quando guardo Acrisure e le sue persone, vedo un team motivato per il futuro, la crescita e l'innovazione", ha detto Miller. "Sono ansioso di poter portare questa attitudine e questa visione a lungo termine anche nella posizione di cfo – ha aggiunto – e ringrazio Greg e tutto il team per questa opportunità".

Giacomo Corvi

TECNOLOGIE

La valenza pubblica della black box per la nuova mobilità

Le tecnologie connesse e i dati hanno un ruolo fondamentale per allineare gli obiettivi ambientali, industriali e sociali perché, grazie alla collaborazione con il mondo accademico, forniscono evidenze scientifiche sulla base delle quali i decisori politici possono indirizzare misure chiave della mobilità. È uno dei principali aspetti emersi nel corso di The Urban Mobility Council, l'evento promosso ogni anno dal gruppo Unipol, che si è svolto ieri a Milano

L'obiettivo delle zero emissioni è solo uno dei traguardi dell'evoluzione della mobilità. Un percorso che deve tenere insieme una molteplicità di esigenze, in primis quella della tutela della salute pubblica, ma anche quella della libertà di spostamento e delle garanzie occupazionali di chi lavora in sistemi industriali ormai consolidati. The Urban Mobility Council, l'evento che ogni anno il gruppo Unipol organizza per fare il punto su questi temi, rappresenta ormai un'occasione preziosa per mettere a confronto settore assicurativo, mondo politico, ricerca accademica e altri settori industriali. L'edizione 2024 dell'evento si è svolta ieri a Milano, con il titolo *Libertà di movimento: un valore per la nuova Europa – Tecnologie e dati per allineare obiettivi ambientali, industriali e sociali*.

Il riferimento alla prospettiva europea della riflessione sul tema è stato evidenziato in apertura dei lavori da **Stefano Genovese**, head of institutional & public affairs di Unipol, il quale ha ricordato come la mobilità sia tra le quattro libertà fondamentali su cui si fonda l'Europa, ma va confrontata anche con gli altri valori, ad esempio il diritto alla salute. "Siamo – ha detto – in un crocevia politico, in cui la costruzione della nuova mobilità richiede mediazione di interessi". In questo contesto, anche Unipol vuole fare la propria parte: "la black box, partita come strumento assicurativo, oggi è arrivata ad avere una valenza collettiva", e in questo senso il gruppo collabora da anni con il mondo della ricerca accademica.

IL CONFRONTO CON IL MONDO POLITICO

La valenza collettiva della black box si può osservare anche in un servizio come Move-in, di cui ha parlato nel suo intervento il governatore della Regione Lombardia, **Attilio Fontana**. Lo strumento (una scatola nera) permette ai proprietari di veicoli soggetti a limitazioni di circolare senza blocchi orari o giornalieri, rispettando solo un tetto massimo di percorrenza chilometrica annuale calcolato in base alla tipologia e alla classe ambientale del veicolo (il servizio oltre che in Lombardia, è attivo in Piemonte, Emilia-Romagna e Veneto). Anche secondo il sindaco di Roma, **Roberto Gualtieri** le tecnologie sono fondamentali per disegnare il nuovo paradigma della mobilità sostenibile.

Il discorso si è poi spostato in ottica europea con il confronto tra **Carlo Corazza**, direttore dell'Ufficio del Parlamento europeo in Italia, **Pierpaolo Settembri**, head of unit coordination and planning di DG Move, e gli europarlamentari **Carlo Fidanza** (Conservatori e Riformisti europei) e **Benedetta Scuderi** (Verdi-Alleanza Libera Europa). (continua a pagina 2)



(continua da pagina 1) La discussione ha fatto emergere punti di vista anche molto divergenti sul tema, con il richiamo a non affrontare l'argomento in chiave ideologica declinabile a seconda delle proprie sensibilità: se da un lato è stata sottolineata la necessità di tutelare la nostra capacità industriale a fronte di una concorrenza cinese molto aggressiva nella mobilità elettrica, dall'altro è stata anche sottolineato che la mobilità vada intesa a tutto tondo, laddove l'auto elettrica è solo un tassello di un ripensamento più profondo di tutte le modalità di spostamento da mettere a disposizione dei cittadini europei.

UN PERCORSO SOSTENIBILE: LA VIA VERSO EMISSIONI ZERO

Un contributo al ripensamento di alcuni modelli in essere è arrivato dalla ricerca del **Politecnico di Milano**, i cui risultati sono stati presentati dal professor **Sergio Savaresi**, direttore del dipartimento di *Elettronica, informazione e bioingegneria* dell'ateneo milanese. Lo studio, basandosi su dati anonimi provenienti dai dispositivi telematici **UnipolTech**, ha determinato che a Milano la percentuale di auto compatibili col passaggio al full electric è pari al 40%, dato che si riduce a circa il 20% se si aggiunge la condizione di breakeven economico (ovvero la convenienza dell'investimento per il passaggio all'auto elettrica, tenendo conto che in Italia la durata media di proprietà di un'auto privata è di otto anni). È quindi facile prevedere che (a Milano e non solo) nel futuro il parco auto rimarrà ancora in gran parte termico. Sulla base di questo assunto lo studio, prendendo come riferimento i chilometri concessi con il già citato Move-in, ha trasformato il tetto chilometrico definito per ogni categoria di auto Euro 4, Euro 5 ed Euro 6 pre e post 2017, sia diesel che benzina, in un equivalente budget di emissioni di CO2 e Nox (ossidi di azoto)

Dall'analisi effettuata è stato dedotto che, facendo uso di dispositivi telematici e algoritmi in grado di stimare le effettive emissioni cumulate di un veicolo, è possibile implementare una politica di misurazione delle emissioni con neutralità tecnologica: fissato il budget annuo di emissioni per ogni vettura circolante, si può lasciare completa libertà al cittadino di scegliere la propria soluzione comportamentale e tecnologica. "Questa potenzialità tecnica – ha osservato Savaresi – potrebbe aprire le porte a un radicale cambio di paradigma nelle restrizioni all'uso delle automobili: non più strette limitazioni sulla classe Euro, ma l'assegnazione di un budget annuo di emissioni che ogni cittadino può utilizzare attraverso un mix di tecnologia della vettura, intensità di utilizzo, e stile di guida".

LA TELEMATICA APPLICATA AI LIMITI DI VELOCITÀ

Successivamente **Carlo Ratti**, direttore *Senseable City Lab* presso il **Massachusetts Institute of Technology**, ha presentato una ricerca realizzata in collaborazione con UnipolTech con l'obiettivo di stimare l'impatto della riduzione dei limiti di velocità a 30 chilometri orari in termini di tempi di viaggio e le emissioni di inquinanti e gas serra all'interno delle aree urbane. Secondo Ratti, "la metodologia di questo studio può essere adottata dai Comuni per meglio predire le conseguenze delle scelte di viabilità". Le città che hanno applicato la riduzione dei limiti di velocità urbani a 30 km/h lo hanno fatto con l'obiettivo di rendere le città più vivibili, sicure e meno rumorose. Lo studio, con focus su Milano, per la prima volta simula in modo sistematico e oggettivo la variazione dei tempi di percorrenza, e delle emissioni di inquinanti e gas serra, in vari scenari di riduzione dei limiti di velocità urbani.

I dati dello studio sono stati poi commentati dal sindaco di Milano, **Beppe Sala**, il quale ha sottolineato come i dati di questo studio vanno proprio nella direzione di un approccio scientifico, e non ideologico, al tema delle Zone 30.

UN CONTRIBUTO SCIENTIFICO E NON IDEOLOGICO

Dunque le nuove soluzioni per la mobilità sostenibile passano dalla tecnologia, e in questo senso Unipol ha un ruolo chiave, forte dei 4,2 milioni di clienti connessi con dispositivi telematici e dei 320mila terabyte di dati provenienti dalle black box, come ha ricordato **Paola Carrea**, dg di UnipolTech, nel confronto avuto con **Raffaella Lucarno**, head of biorefining & supply di **EniLive**.

Arrivare a decisioni scientificamente fondate sulla mobilità resta quindi l'obiettivo dell'evento, ha spiegato il presidente di Unipol, **Carlo Cimbri**, a conclusione dei lavori, cioè "cercare di portare un contributo quanto più possibile scientifico e quanto meno possibile ideologico. Mi pare che il dibattito pubblico si stia sempre più stemperando nel mettere in campo azioni secondo un principio di ragionevolezza e di sostenibilità, perché tutti gli obiettivi sono indubbiamente meritevoli di attenzione, ma bisogna valutarne attentamente i costi economici e sociali".



da sinistra, Matteo Laterza, ad di UnipolSai, e Carlo Cimbri, presidente di Unipol

RICERCHE

Fondi comuni, un solo identikit non basta

Lo ha affermato l'ufficio studi di Assogestioni nel suo ultimo osservatorio annuale sulle caratteristiche tipiche di chi sottoscrive questo genere di strumento: troppi scostamenti dalla media per pensare di poter tracciare il profilo ideale di chi opta per questa attività di gestione del risparmio

Il tipico sottoscrittore di fondi comuni in Italia ha 61 anni, vive al Nord e investe poco meno di 50mila euro. E probabilmente non esiste, almeno non nei termini così rigidi che sono stati appena elencati. Troppi e troppo ampi sono gli scostamenti dalla media per pensare di poter tracciare un profilo ideale del cittadino che decide di optare per questo peculiare genere di strumento finanziario per la gestione dei propri risparmi: come afferma l'ufficio studi di **Assogestioni** nel suo ultimo osservatorio annuale sui sottoscrittori di fondi comuni, "un solo identikit non basta".

Stando ai risultati della ricerca, realizzata ininterrottamente dal 1996, oltre 11 milioni di italiani hanno deciso nel 2023 di sottoscrivere un fondo comune di investimento: in pratica, quasi un italiano su cinque (18,8%) ha affidato almeno una parte dei propri risparmi a questa tipologia di attività finanziaria. Gli impieghi complessivi ammontano a 546 miliardi di euro, per un investimento medio che, come visto, si attesta a 49mila euro.

Una media del pollo

La media si rivela tuttavia quella del pollo di Trilussa. Innanzitutto in termini di tipologia di prodotto scelto: l'impiego medio per i sottoscrittori di fondi italiani si ferma a 30mila euro, mentre sale sensibilmente per i sottoscrittori di fondi esteri, attestandosi a quota 55mila euro nel caso di fondi cross-border. E poi, chiaramente, anche in termini di esigen-



ze e disponibilità finanziarie dei singoli risparmiatori. "L'insieme dei sottoscrittori al suo interno presenta molteplici peculiarità: ad esempio, il patrimonio resta concentrato sul quartile più alto, i cui sottoscrittori detengono circa tre quarti dell'investimento totale", ha commentato **Riccardo Morassut**, senior research analyst dell'ufficio studi di Assogestioni. Detto in altri termini, chi ha di più tende a investire di più. E viceversa. "Metà dei circa 11 milioni di investitori accede ai fondi con cifre inferiori alla mediana, che è pari a circa 20mila euro", ha aggiunto Morassut. (continua a pagina 4)



Milano
27 novembre 2024
FABRIQUE

Per poter partecipare alla selezione è necessario inviare la candidatura compilando il form all'indirizzo:
<https://bit.ly/ICAwards24>

Per info: awards@insuranceconnect.it

SCARICA IL REGOLAMENTO COMPLETO

(continua da pagina 3) Il dato non desta particolare scalpore fra i curatori dell'osservatorio. "Il risultato sulla concentrazione del patrimonio è in linea con le stime di **Banca d'Italia**, che attribuiscono al 30% delle famiglie più abbienti l'80% della ricchezza finanziaria complessiva", ha osservato **Alessandro Rota**, direttore dell'ufficio studi di Assogestioni.

Un accesso democratico al risparmio

La variabilità dell'investimento, prima ancora che un segnale dell'elevata concentrazione del patrimonio finanziario in Italia, costituisce per Rota una conferma dell'ampia accessibilità che questo genere di strumento di risparmio gestito ha raggiunto negli ultimi anni. "L'elevato numero di italiani che scelgono i fondi, allocando anche cifre più contenute, ci dimostra come questo sia uno strumento realmente democratico", ha commentato il direttore del centro studi. Inoltre, ha proseguito, "l'investimento in fondi rappresenta di per sé un atto basilare di educazione finanziaria, che può aiutare a trasferire i valori della diversificazione, programmazione e gestione professionale dei risparmi".

I fondi comuni di investimento, per usare le parole dell'osservatorio, sembrano insomma aver raggiunto "una dimensione più pop", capace di offrire a tutti, a prescindere dalle più o meno ampie disponibilità finanziarie, la possibilità di accedere al mercato della gestione del risparmio e di acquisire alcune nozioni basilari di quell'alfabetizzazione finanziaria che in Italia, com'è noto, resta ancora piuttosto carente.

Arrivano gli under 40 (e vogliono i Pac)

La dimensione pop dei fondi comuni di investimento è ben visibile anche analizzando lo spaccato anagrafico dei

sottoscrittori. La generazione del boom continua a farla da padrona, con una quota di mercato pari al 41% del totale. Seguono quindi la generazione X (29%) e gli over 78 (16%), mentre in coda si piazzano *millennials* e generazione Z (15%). L'investimento medio per fasce di età conferma la presenza di un certo gap generazionale: 58mila euro per i *baby boomer*, addirittura 66mila euro per la *silent generation* e 83mila euro per la *greatest generation*, mentre tutte le altre classi anagrafiche si piazzano sotto la media dei 49mila euro.

Anche in questo caso, tuttavia, i curatori del rapporto rilevano una dinamica positiva. "Rispetto a un anno fa, la partecipazione delle due generazioni più giovani è passata dal 13% al 15% e, di conseguenza, anche il patrimonio detenuto da *millennials* e gen Z è salito dal 5% al 6% del totale: tutto ciò conferma che gli under 40 stanno gradualmente iniziando ad aumentare la quota investita in fondi", ha detto Morassut. Anche i più giovani stanno dunque facendo il loro ingresso nel mercato. E mostrano una particolare predilezione per i piani di accumulo (Pac): oltre il 50% degli under 40 ha optato per questa tipologia di investimento. Si tratta di strumenti, ha spiegato Morassut, che "permettono di investire gradualmente attraverso versamenti periodici che possono avere entità anche molto contenute".

Un'Italia divisa a metà

Anche le differenze di genere sono ormai ininfluenti: gli uomini rappresentano il 53% dei sottoscrittori, contro il 47% delle donne. Pure l'entità dell'investimento medio non sembra più conoscere tante distinzioni: 51mila euro per gli uomini e 47mila euro per le donne, con il gap in progressiva riduzione nel corso degli ultimi anni.

L'unico dato che pare infine trovare riscontro anche nella media aritmetica è quello territoriale: in un'Italia che appare quasi spaccata a metà, il 64% dei sottoscrittori vive al Nord. La regione con il tasso di partecipazione più alto è l'Emilia-Romagna (29,3%), seguita da Lombardia (27,1%), Piemonte (26,6%) e Liguria (25,1%). Le regioni in cui l'investimento medio è più elevato sono Liguria (55.212 euro), Lombardia (54.971 euro) e Piemonte (54.841 euro), mentre la già citata Emilia-Romagna si ferma a 53.184 euro. Le regioni del Nord sono anche le prime per investimento complessivo, con il 69% del totale distribuito fra Nord-Ovest (43%) e Nord-Est (26%). Situazione completamente diversa nel Mezzogiorno: gli investitori del Sud hanno il 9% del portafoglio generale, quelli delle Isole soltanto il 4%.

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