

PRIMO PIANO

Allianz e le jv in India

Il gruppo Allianz, secondo quanto rivelato da Bloomberg, starebbe meditando di terminare le sue due joint venture assicurative indiane, Bajaj Allianz Life Insurance e Bajaj Allianz General Insurance, che il gruppo tedesco ha aperto assieme a Bajaj Finserv (che detiene una quota del 74% nelle due compagnie).

L'intenzione a uscire dall'accordo, spiega Bloomberg citando fonti a conoscenza del dossier, avrebbe alla base due motivi: da un lato il fatto che il partner indiano non consentirebbe ad Allianz di aumentare le proprie quote a un prezzo scontato, dall'altro il non aver voce in capitolo nelle decisioni strategiche delle due società.

Le tensioni in seno alla gestione delle due società indiane non sono nuove, ma l'attuale situazione di stallo, spiega Bloomberg, avrebbe portato le due joint venture sull'orlo del collasso dopo oltre due decenni di attività. Allianz, sempre secondo le indiscrezioni riportate, starebbe invece cercando di acquistare quote in compagnie assicurative di nuova costituzione per mantenere una presenza in uno dei paesi in più rapida crescita nell'Asia meridionale.

La compagnia danni Bajaj Allianz è la terza più grande del paese in termini di raccolta, mentre la compagnia vita ha asset in gestione (al 31 marzo) per 11,9 miliardi di dollari.

Beniamino Musto

RICERCHE

Mobilità elettrica, le difficoltà europee e l'ombra della Cina

Dal 2035 in tutta l'Ue sarà possibile vendere solo auto elettriche. Ciò rappresenta una sfida enorme per l'automotive locale, che dovrà fare i conti con una capacità produttiva ancora troppo scarsa e con la spietata concorrenza cinese. L'ultimo report di Coface fa il punto della situazione e suggerisce possibili strategie

L'industria automobilistica globale è oggi alle prese con un cambiamento epocale: la transizione elettrica. L'8 giugno 2022 il Parlamento Europeo si è espresso per vietare la vendita di nuove auto con motore a combustione interna entro il 2035. Questa decisione, però, sta mettendo a dura prova l'automotive europeo, che rappresenta il 7% del Pil dell'Unione ed è uno dei suoi ultimi baluardi industriali. Il focus *Electric vehicles: is Europe still in the driver's seat?* di **Coface** scatta una fotografia della situazione, concentrandosi sulle difficoltà dei produttori e sul ruolo giocato dalla Cina in questa partita.



© LeeRosario - pixabay

EUROPA INDIETRO SU BATTERIE E COLONNINE

La votazione del giugno 2022 è coerente con l'obiettivo dell'Ue di raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050, e rappresenta un importante passo avanti nella sua strategia climatica, considerato che il 15% delle emissioni totali di gas serra in Europa proviene dalle autovetture. Il successo del divieto, però, dipende da due fattori: la capacità dei produttori di spostarsi verso i veicoli a batteria elettrica (Bev, gli unici autorizzati alla vendita dal 2035) e lo sviluppo di infrastrutture adeguate che incoraggino i cittadini ad acquistarli. La situazione, si legge nel documento di Coface, è particolarmente complessa.

Cominciando dal primo punto, produrre auto elettriche rappresenta una grande sfida economica. L'ostacolo principale è la scarsa capacità industriale, in particolare nel settore minerario e nella produzione di batterie. I recenti progetti minerari europei possono soddisfare solo una piccola parte della domanda di materiali critici, mentre al momento è stato realizzato appena il 3% degli investimenti previsti nella catena di approvvigionamento delle batterie entro il 2030. Come risultato, a metà di quest'anno i Bev rappresentano solo il 12,5% del totale delle vendite di autoveicoli.

Secondo punto: anche le infrastrutture di ricarica sono insufficienti. L'obiettivo di 3,5 milioni di colonnine entro il 2030 è ancora lontano, malgrado i 220mila nuovi punti installati nel 2024, e inoltre i paesi Ue stanno procedendo a velocità molto differenti. Dal punto di vista dei consumatori, poi, un altro elemento fondamentale per l'adozione di veicoli elettrici è il loro costo. Sebbene esistano sovvenzioni in diversi paesi dell'Unione, queste non compensano pienamente la differenza di prezzo con i veicoli a combustione. A tutte queste difficoltà va aggiunta la concorrenza cinese nel settore.

LA STRATEGIA DI PECHINO

La Cina ha fatto dell'industria automotive una sua priorità fin dagli anni '50. Nel tempo, il governo ha elargito sovvenzioni per centinaia di miliardi di dollari a tutta la filiera, ha investito pesantemente in ricerca e sviluppo, ha esteso significativamente le operazioni di mining in tutto il mondo e ha spinto le compagnie a lavorare secondo una forte integrazione verticale. (continua a pagina 2)

(continua da pagina 1) Tutti questi elementi, uniti a un basso costo della manodopera e a una pluralità di produttori, abbattano i costi e quindi il prezzo finale delle auto elettriche. La strategia industriale di Pechino ha permesso ai propri leader nazionali, come **Byd** e **Catl**, di assumere una posizione dominante sul mercato mondiale lungo tutta la catena del valore: alla fine del 2023, Byd ha sorpassato **Tesla** in termini di vendite di veicoli e Catl rappresenta il 40% della produzione mondiale di batterie.

Oggi le auto elettriche cinesi sono esportate in gran numero in Europa, a prezzi significativamente inferiori rispetto alla produzione locale. In risposta al problema, lo scorso 4 luglio l'Ue ha imposto nuovi dazi doganali. Gli analisti di Coface, però, reputano queste misure ancora troppo basse. Anzi, c'è addirittura il rischio che possano spingere i produttori ad aumentare il volume dell'export o a ridurre ulteriormente i costi di produzione. Lo studio, quindi, prende in considerazione diverse azioni da mettere in campo. Una di queste è ricorrere a barriere non tariffarie come l'introduzione di quote, un po' come fatto negli anni '80 dagli Stati Uniti nei confronti delle auto giapponesi. Le risposte di Pechino per aggirare l'ostacolo, però, potrebbero essere le stesse nipponiche: la creazione di fabbriche in Europa o la spedizione di componenti da assemblare in loco. La sostituzione delle importazioni con la produzione interna, magari attraverso la creazione di un ecosistema europeo, però, appare difficilmente percorribile allo stato attuale per via delle differenze politiche tra i paesi membri.



UN COMPROMESSO TRA TRE OBIETTIVI

L'attuale sfida dell'Unione Europea è mantenere sul proprio territorio un'industria manifatturiera automobilistica leader e indipendente dalla Cina, raggiungendo al contempo gli obiettivi di neutralità prefissati. Per fare questo, l'Ue deve investire massicciamente nella propria catena di valore e nelle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici, attirando al contempo investimenti esteri per incrementare la capacità produttiva domestica. Sono necessari anche significativi sforzi di lobbying sia nelle capitali nazionali sia a Bruxelles. Come suggeriscono i recenti sviluppi politici continentali, un'altra possibilità è rivedere l'obiettivo del 2035 spostando la data un po' più avanti. In definitiva, il futuro dell'-automotive passerà per un compromesso tra tre obiettivi al momento concorrenti: sostenibilità, competitività e sicurezza economica. La speranza è che il prezzo che l'Europa dovrà pagare per rimanere al posto di guida dell'industria automobilistica non risulti troppo alto.

M.S.



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

Il Terzo settore in cerca di finanziamenti

In occasione della pubblicazione del secondo rapporto sul tema, Fondazione Cattolica e Generali Italia hanno lanciato due bandi dedicati agli enti non profit e alle loro attività

Fondazione Cattolica lancia due nuovi bandi del valore di 500mila euro ciascuno dedicati al Terzo settore. Il primo, *Una mano a chi sostiene*, è un'iniziativa dedicata ai progetti degli enti che promuovono inclusione e coesione sociale, "generando un impatto sociale e ambientale positivo e misurabile nel tempo", secondo la definizione che ne dà **Generali Italia** in una nota. Il secondo, *People raising 2024*, punta a "facilitare i processi di selezione di risorse umane qualificate degli enti".

Il lancio di questi nuovi bandi è collegato alla pubblicazione della seconda edizione del *Rapporto Terzo Settore 2024*, realizzato da Generali Italia sotto il coordinamento di Country sustainability and social responsibility e della business unit Enti religiosi e Terzo settore.

Dai dati della pubblicazione si legge che il non profit esprime un giro d'affari annuo di 84 miliardi, pari al 4,4% del Pil. "La riforma (del Terzo settore, ndr) – scrivono da Generali – sta favorendo il riconoscimento degli enti, la trasparenza della loro gestione e rafforzando le capacità di collaborazione con la pubblica amministrazione e con le stesse imprese private impegnate nell'iniziativa sociale".

Il problema delle risorse

Gli enti iscritti al registro sono 129mila, danno lavoro a 530mila dipendenti e coinvolgono 2,8 milioni di volontari. Il Terzo settore potenziale, comprendente gli enti non ancora iscritti ma abilitati a iscriversi, è ben più numeroso: si parla di oltre 300mila organizzazioni, con 830mila lavoratori dipendenti e 4,2 milioni di volontari.

Secondo lo studio, la maggior parte degli enti è di piccola o piccolissima dimensione economica (in media 142mila euro di entrate l'anno), cosa che rende essenziale per loro riuscire a farsi finanziare: il 59,8% non supera i 30mila euro di entrate annue e il 28,9% è sotto i 200mila.

La ricerca sottolinea che per il 65,4% degli enti il fattore critico è l'accesso ai finanziamenti pubblici (il 30% delle entrate del comparto dipende dalla pubblica amministrazione), mentre per il 60,3% il problema sono i capitali privati. Le reti associative e le alleanze su progetti sono gli strumenti che permettono al Terzo settore di mitigare le sfide poste da un'ampia frammentazione, facilitando altresì la gestione delle principali criticità.

Ripensare il volontariato

La riforma del Terzo settore ha confermato la necessità di coperture assicurative per i volontari e una gestione più professionale e trasparente, ponendo così le basi per una più diffusa e consapevole gestione del rischio. Secondo l'indagine, l'83,6% degli enti ha stipulato un'assicurazione per i volontari; il restante 16,4% è definito "una quota non marginale".

Guardando al futuro, il Terzo settore, scrivono gli analisti, è chiamato a confrontarsi con la "frantumazione del tempo libero, l'evoluzione culturale di motivazioni, temi e linguaggi che spingono i più giovani ad avvicinarsi al mondo del volontariato e progettare modelli di partecipazione più differenziati, digitalizzati e flessibili": il volontariato definito occasionale o informale coinvolge più della metà dei volontari (57,5%). Molti enti, peraltro, si confrontano con temi legati alla necessità di affrontare un ricambio generazionale per dare nuovo slancio al comparto e affrontare le sfide con maggiori capacità professionali.

Per attrarre i giovani, secondo Generali e Fondazione Cattolica, occorre conciliare meglio il lavoro con le esigenze della vita personale, allineare i livelli retributivi al mercato, promuovere percorsi di formazione dedicati.

Il Terzo settore, infine, "oggi è in grado di contribuire al rinnovamento generale dei sistemi di welfare del nostro paese, grazie alla maturità che ha raggiunto e alla sua diffusione nel territorio", concludono i redattori del rapporto.

Fabrizio Aurilia



Insurance Daily

Direttore responsabile: Maria Rosa Alaggio alaggio@insuranceconnect.it

Editore e Redazione: Insurance Connect Srl – Via Montepulciano 21 – 20124 Milano

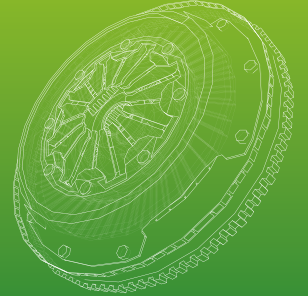
T: 02.36768000 **E-mail:** redazione@insuranceconnect.it

Per inserzioni pubblicitarie contattare info@insuranceconnect.it

RC AUTO, DAL CLIENTE ALLA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA

12 NOVEMBRE 2024 | 9:00 - 17:00

Hotel Meliá | Via Masaccio 19, 20149, Milano



La competitività nel ramo auto si gioca oggi su più livelli di azione e di investimento: l'efficienza operativa, l'utilizzo di tecnologie evolute e dei dati che queste sono in grado di generare, la profilazione del cliente, il contrasto alle frodi, la formulazione di servizi più o meno integrati in un ecosistema della mobilità, le partnership tecnologiche e distributive.

Il settore assicurativo ha vissuto in poco tempo una accelerazione dell'innovazione nell'Rc auto: un dinamismo che però ha sempre dovuto fare i conti con la necessaria sostenibilità del sistema, il rigore tecnico e il prezzo della polizza in un mercato sempre più competitivo.

Trasversalmente a questo scenario resta il grande tema della normativa e delle attività del regolatore, i cui obiettivi sono la tutela del cliente, la tenuta del sistema, il controllo di una concorrenza virtuosa.

Molti sono ancora i nodi che sembrano contrastare l'andamento dell'Rc auto e condizionarne lo sviluppo, in un mercato basato sulla mutualità a cui dare ogni giorno risposte adeguate, efficienti e di qualità per i clienti. Un contesto che richiede il costante dialogo tra istituzioni, compagnie e operatori della filiera distributiva e liquidativa.

Il convegno si propone di analizzare:

- *I trend di mercato, l'andamento dei premi e la relazione tra consumatori e costo dell'Rc auto*
- *Le strategie competitive delle compagnie*
- *La riforma dell'Rc auto: criticità e opportunità*
- *L'underwriting come attività strategica: tecnologie, strumenti e obiettivi*
- *La customer experience tra utilizzo e valore dei dati, gestione del rischio e servizi integrati*
- *Rc auto, l'omnicanalità nell'ecosistema della mobilità*
- *L'evoluzione della mobilità*
- *La centralità dell'attività antifrode*
- *Gestione sinistri: il valore economico del legame tra efficienza e servizio*
- *Il ruolo della rete distributiva e liquidativa*

Main sponsor



PROGRAMMA

Modera: Maria Rosa Alaggio, direttore di Insurance Trade e Insurance Review

09.00 – 09.30	■ REGISTRAZIONE
09.30 – 09.50	■ I TREND DI MERCATO E IL GRANDE CANTIERE DELLA RIFORMA RC AUTO Keynote speech - Alina Fantozzi, partner di Innovation Team - Mbs Consulting (Gruppo Cerved) - Maurizio Hazan, managing partner dello studio legale Thmr
09.50 – 10.10	■ CONNECTED INSURANCE: LA NUOVA FRONTIERA DELLA CUSTOMER JOURNEY - Marco Amendolagine, head of product management, Europe and Apac di Cambridge Mobile Telematics
10.10 – 10.40	■ TAVOLA ROTONDA – UNDERWRITING: CONOSCENZA DEL CLIENTE E GESTIONE DEI RISCHI - Pamela Botta, responsabile underwriting di Zurich Italia - Daria Cigliana, responsabile funzione attuariale di Intesa Sanpaolo Vita - Francesca Di Paola, direttore attuariale di Sara Assicurazioni
10.40 – 11.00	■ DATI E AI: STRADA OBBLIGATA PER LA PRICING SOPHISTICATION - Giuseppe Dosi, head of insurance di Crif
11.00 – 11.30	◆ Coffee break
11.30 – 13.00	■ TAVOLA ROTONDA – DAL CLIENTE ALLA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA - Luca Colombano, direttore generale di Italiana Assicurazioni - Antonio De Pascalis, capo del servizio studi e gestione dati di Ivass - Umberto Guidoni, co-direttore generale di Ania - Enrico San Pietro, insurance general manager di UnipolSai - Rappresentante Consap
13.00 – 14.00	◆ Lunch
14.00 – 14.20	■ DUSTIN, DECISIONI BASATE SUI COMPORTAMENTI DEL CONDUCENTE - Enrico Landolfi, R&D Manager di Innoviability - NetCom Group
14.20 – 14.40	■ OUTSOURCING SINISTRI FRA INNOVAZIONE E SOSTENIBILITÀ - Francesco Privitera, ceo di Sogesa
14.40 – 15.10	■ TAVOLA ROTONDA – LA MOBILITÀ DEL FUTURO - Giuseppe Benincasa, direttore generale di Aniasa - Lorenzo Premuda, technical manager di Carglass - Elisa Vannini, ricercatrice dell'Osservatorio Connected Vehicle & Mobility del Politecnico di Milano - Telepass*
15.10 – 15.30	■ RIFORMA RC AUTO: L'IMPORTANZA DELL'ATTIVITÀ ANTIFRODE - Sonia De Canale, owner di Claim Expert
15.30 – 17.00	■ TAVOLA ROTONDA – GESTIONE SINISTRI, IL VALORE ECONOMICO DEL LEGAME TRA EFFICIENZA E SERVIZIO - Luigi Barone, direttore sinistri di Reale Mutua - Michele Grilli, direttore sinistri Rc auto di Sara Assicurazioni - Norberto Odorico, chief claims officer di UnipolSai - Laura Gargasole, responsabile sinistri del Gruppo Helvetia Italia - Daniele Ferraro, responsabile del servizio sinistri di Bene Assicurazioni - Attilio Spera, head of claims di Verti Assicurazioni - Roberto Tremontozzi, responsabile gestione sinistri area tecnica danni di Crédit Agricole Assicurazioni - Generali*



CONVEGNO

12 NOVEMBRE 2024 | 9:00 - 17:00

RC AUTO, DAL CLIENTE ALLA SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA

Main sponsor



*Invitato a partecipare

ISCRIVITI CLICCANDO QUI

SCARICA IL PROGRAMMA COMPLETO