



## INDICE DI FIDUCIA SUGLI INVESTIMENTI IN INNOVAZIONE TECNOLOGICA

La misura della propensione agli investimenti in innovazione tecnologica

# *I M R*

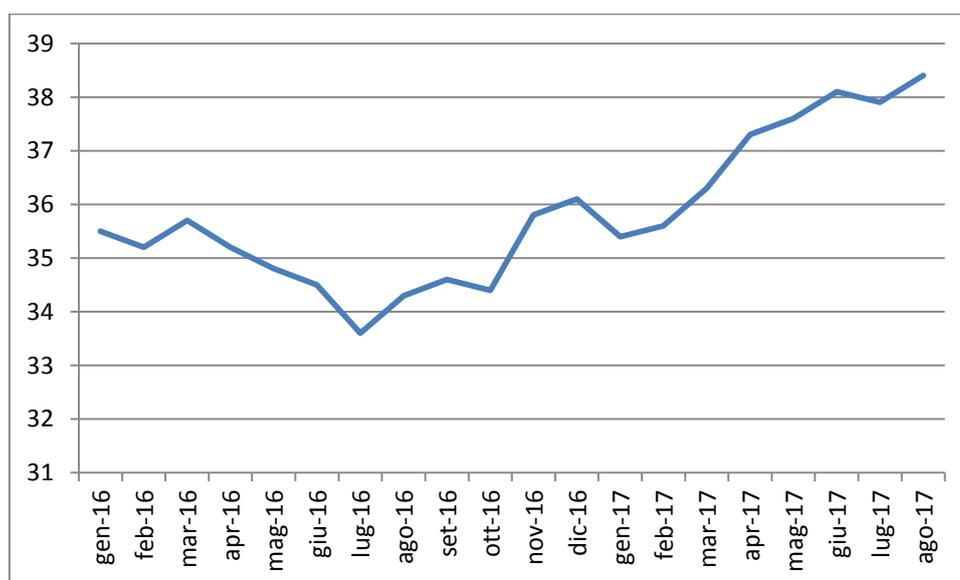
### IFIIT MONTHLY REPORT Nr. 118

INDICE IFIIT DEL MESE

## AGOSTO 2017

Numero di sintesi:

# 38,40



*“L’impresa è per eccellenza il luogo dell’innovazione e dello sviluppo”*

- Joseph A. Schumpeter-

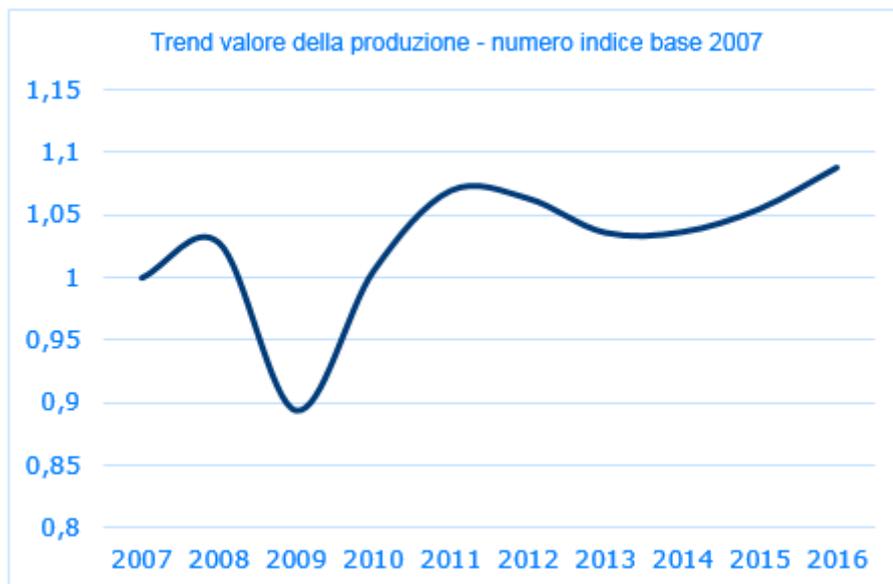
## 1) I DATI DEL MESE

### *Quadro di sintesi dei dati rilevati nel mese*

- **L'Indice Ifiit si riporta sopra la quota dei 38 punti (a 38,40) toccando così il nuovo massimo dell'anno.**
- **Sono soprattutto i settori industriali produttivi e una parte del terziario a dettare il ritmo della propensione all'investimento innovativo.**
- **In particolare, l'industria manifatturiera è spinta dalla ripresa della domanda internazionale e dagli incentivi alla sostituzione dei macchinari dettati dal piano Industria 4.0.**
- **Resta invece ancora al palo il comparto dell'edilizia e una parte del sistema del commercio al dettaglio, entrambi settori che risentono della lenta ripresa della domanda interna.**
- **Farmaceutica, meccanica e settore dei trasporti (per tutta la filiera) sono i tre pilastri del processo di rinnovamento produttivo in atto.**
- **Si torna a cogliere una certa dinamicità nel segmento bancario e dei pagamenti, sia per i salti innovativi legati alla diffusione dei Pos e dei sistemi di pagamento elettronico, e sia per la necessità di implementare i sistemi informativi dei gruppi coinvolti nelle aggregazioni e nei salvataggi bancari.**
- **Tra gli imprenditori destano ancora qualche preoccupazione la difficoltà di accesso al credito e una crisi di solvibilità che, nonostante il calo della sua asprezza, resta tuttavia diffusa.**
- **Segnali di staticità giungono dal comparto dei media, dove pesano le complessità e le debolezze delle testate giornalistiche cartacee, la cui diffusione manifesta tendenze al calo.**
- **Vivacità a macchia di leopardo per il comparto energetico, mentre tra le aree più interessate agli investimenti innovativi si confermano, nell'ordine: Lombardia, Triveneto, Emilia-Romagna, Piemonte e Lazio.**
- -----

## **L'analisi dei bilanci 2016 certifica il recupero degli investimenti da parte delle imprese rispetto all'anno precedente**

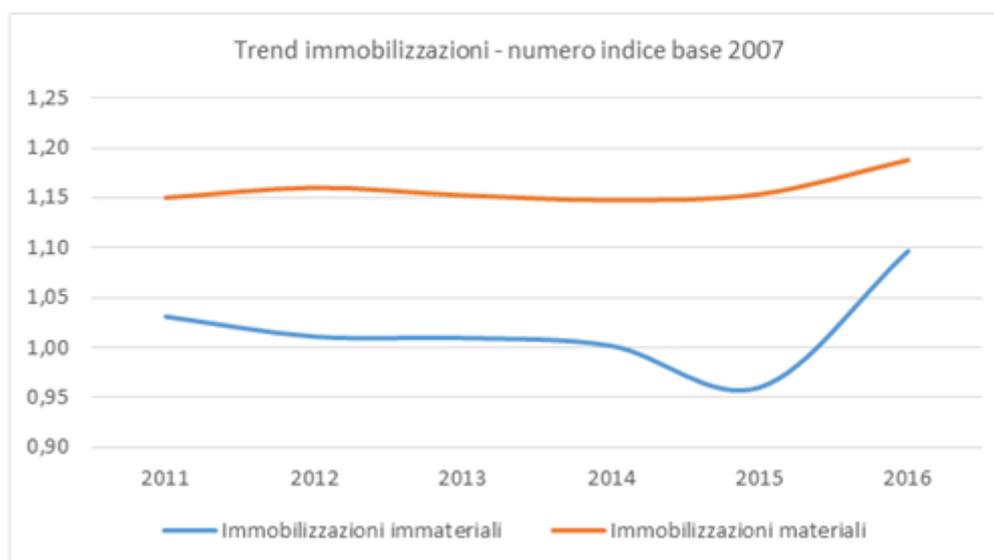
Il 2016 è stato un anno di recupero dei fondamentali economici in un mood di generale ottimismo, seppur con proiezioni ancora poco brillanti, e anche per il mondo delle imprese si è confermato un anno positivo. Con le dovute distinzioni legate ai diversi trend settoriali e alle diverse tipicità di business, l'analisi preliminare dei bilanci 2016, realizzata da CRIF Credit Solutions su un campione chiuso di circa 227.000 imprese, restituisce un quadro di netto miglioramento.



Lo si può vedere dall'andamento del valore della produzione che cresce del 3,2%, accompagnato da precise strategie aziendali rivolte al progressivo e continuo contenimento dei costi che negli ultimi anni hanno generato una redditività in crescita. L'ebit, invece, si colloca al 4.2% in rapporto al valore della produzione, risultando in aumento rispetto al 2015. Ma ciò che risulta ancora più interessante e che ripristina le basi per lo sviluppo futuro è la ripresa degli investimenti.

A conferma di quanto rilevato nel conto economico del Pil, che nel 2016 mostra una ripresa di oltre il 3% degli investimenti fissi lordi, sostenuti prevalentemente dalla componente dei mezzi di trasporto (+27,3%),

risultano in recupero anche le immobilizzazioni complessive e, in modo particolare, quelle immateriali. Il recupero di questo tipo di investimenti, come la ricerca e sviluppo, brevetti, concessioni, licenze e marchi e, più in generale, nei beni non tangibili il cui effetto si manifesta in più esercizi, riflette un ritrovato interesse da parte delle imprese italiane per strategie di sviluppo di lungo periodo. A fronte di una contrazione che nel 2015 era risultata pari a circa -4%, nel 2016 le immobilizzazioni immateriali registrano infatti una crescita del 14%. Meno brillante ma pur sempre positivo è l'aumento di quelle materiali, ovvero gli investimenti dedicati ai beni di uso durevole che concorrono all'attività d'impresa. Terreni, fabbricati, impianti, attrezzature, tornano di interesse per le nostre imprese, facendo registrare complessivamente una crescita di questa tipologia di immobilizzazioni del 3% circa.



L'arricchimento dei fattori produttivi interni all'impresa sono sicuramente una conditio per lo sviluppo e, dopo anni di scarse dinamiche su questo fronte, il ritorno all'investimento delle imprese dipinge un quadro prospettico di maggiore fiducia. Questa dinamica è stata trainata prevalentemente dalle grandi aziende che mostrano i tassi di crescita delle immobilizzazioni più elevati (+17% immateriali, +5 materiali) mentre restano ancora sostanzialmente ferme le imprese più piccole, maggiormente colpite dalla crisi, che non hanno ancora recuperato la

solidità necessaria per tornare a investire. “La dinamica che abbiamo rilevato analizzando i bilanci delle imprese è stata sicuramente favorita dagli incentivi fiscali introdotti dal Governo, ad esempio il superammortamento, oltre che dalle condizioni monetarie ancora fortemente espansive. Indubbiamente il piano nazionale Industria 4.0 ha favorito gli investimenti dedicati all’adozione di nuove tecnologie digitali e relative all’automazione, per far cogliere alle aziende italiane le opportunità di questo radicale cambiamento nel modo di produrre e più in generale di fare impresa, e poter seguire il complicato percorso che va verso la quarta rivoluzione industriale” – ha commentato Daniela Bastianelli, Project Expert Research Unit di CRIF.

Articolo di sintesi da documentazione giornalistica e comunicati stampa (agosto 2017)

\*

### **I robot creano lavoro? \***

Negli ultimi 15 anni il numero di robot venduti nel mondo è aumentato del 500% e la tendenza porterà verso una sempre maggiore automatizzazione dei processi produttivi. Al punto che, si spingono alcune previsioni, nel 2099 il 70% dei lavoratori sarà automatizzato.

Ma già oggi, con l’automatizzazione dell’80% del ciclo di produzione di una macchina, ci si interroga sul futuro del mondo del lavoro nei prossimi anni. Anche in considerazione del fatto che la compravendita di macchinari ha registrato, nel 2016, un record di fatturato di oltre 42 miliardi e un + 3,5% rispetto all’anno precedente.

Si tratta di dati approfonditi da uno studio di TradeMachines, la startup per la compravendita online dell’usato industriale.

Secondo i dati rilevati da TradeMachines, però, non sembra che l’automazione faccia aumentare la disoccupazione. Infatti la Germania, terzo mercato per robotica, ha registrato un calo nel livello di disoccupazione del 37% dal 2009 al 2015. Questo perché i robot, in realtà,

aumentano la produttività: nel solo mercato del lavoro dell'automotive americano i robot hanno creato 1,5 milioni di posti di lavoro.

*Quali sono i settori maggiormente automatizzati?*

Circa l'80% del totale dei robot è impiegato in quattro settori (automotive 43%, elettronica 21%, metallo 9% e chimica 7%). Ben presto però i dispositivi automatici inizieranno a invadere la nostra vita anche in ambiti ben lontani dall'immaginario cibernetico, come la sanità, i trasporti e perfino il mondo dell'arte: un'orchestra di robot ha già effettuato una performance a Manchester.

Il 70% di tutti i robot venduti nel mondo sono distribuiti in Cina, Giappone, Corea del Sud, Usa e Germania. È evidente quindi che l'asse della robotizzazione è notevolmente spostato a oriente, sia per quanto riguarda la domanda che l'offerta. In Asia la richiesta di robot cresce tre volte più velocemente che nel resto del mondo e delle cinque aziende che producono i 4/5 del totale dei robot, tre sono Giapponesi.

*Cosa aspettarsi in futuro?*

Le ultime tendenze in robotica evidenziano quanto importante sia la cooperazione uomo-robot. Si parla dei così detti robot collaborativi (in breve CoBots) che non lavorano più per gli uomini ma con gli uomini, facendo della tecnologia una risorsa capace di creare incredibili avanzamenti, non sempre prevedibili. La capacità di percepire persone nello spazio circostante rende i CoBots più sicuri e affidabili, forti della loro tecnologia "watch and learn" (basta accompagnare il robot nel movimento e salvarlo in memoria per integrare nuove funzionalità).

- Articolo di Massimiliano Cassinelli (tratto da ITIS, testata edita da Bit Mat, numero speciale di luglio – agosto 2017)

## **Venti navi cargo inquinano più di tutte le auto del mondo \***

Pieni di alta coscienza ambientale, di sicuro siete già molto preoccupati di quanto inquinano gli automezzi a combustione interna, specie Diesel. Presto vi faranno allarmare sempre più, grazie ad appositi servizi mediatici. Ma ecco la soluzione: come a segnale convenuto, Volvo annuncia che produrrà solo auto elettriche o ibride, BMW costruirà una Mini elettrica in Gran Bretagna, “Mercedes sfida Tesla: dieci modelli elettrici dal 2022”. Elon Musk, il più geniale imprenditore secondo i media, ha già costruito la Tesla Gigafactory, “la più grande fabbrica del mondo”, che (promette) “dal 2018 potrà fornire celle al litio per 500.000 vetture all’anno”. E se accadesse che la maggior parte dei consumatori, arretrati ed ecologicamente scorretti, non fossero convinti della convenienza di acquistare auto elettriche con batterie al litio, decisamente più costose? Niente paura: ecco i governi che già annunciano: vieteremo l’entrata delle auto a Londra entro il 2040, a Berlino entro il 2020, “Parigi ed Oslo dichiarano la guerra al Diesel”, i sindaci di diverse capitali stanno seguendo: solo auto elettriche nei centri cittadini. Il governo Usa elargirà a Elon Musk 1,3 miliardi di sussidi pubblici, per la sua geniale impresa (Musk è geniale anche nell’intercettare sussidi pubblici). Vi toccherà comprare un’auto elettrica. Ostinarsi a tenere un diesel sarà segno di rozzezza e insensibilità, come essere “omofobo” e populista.

### *Di punto in bianco, l’auto elettrica*

E anche i governi, avrete notato, si sono schierati per l’elettrico “a segnale convenuto” –*signo dato*, come dice Giulio Cesare nel *De Bello Gallico*. Chi e da qual luogo abbia dato lo squillo di tromba convenuto a cui tutti i leader e le Case obbediscono. La decisione titanica di riconvertire l’industria dell’auto non può esser venuta che molto dall’alto, ed esser dovuta a motivi strategici che saranno chiari più avanti. Forse s’è deciso di tagliare per sempre il lucro petrolifero ai paesi produttori, specie a quello che, solo, si rifiuta di piegarsi alla Superpotenza. Forse hanno pronta una innovazione cruciale nelle batterie, e questa innovazione è nelle mani “giuste”. Forse hanno escogitato questo processo per rivitalizzare – letteralmente con un elettroshock – l’economia dell’intero mondo occidentale, dal 2008 in stagnazione irreversibile nonostante i

troppi trilioni di dollari iniettati dalle banche centrali nel sistema: nonostante il denaro a costo sottozero, le banche non lo offrono, le imprese non lo chiedono, i privati se possono li tengono in deposito; la velocità di circolazione di moneta cala invece di salire, di inflazione non si vede l'ombra . L'obbligo di comprare auto elettriche, con la riconversione di tutta la rete di rifornimento dalla benzina alla corrente, dovrebbe innescare l'auspicata ripresa e la fiammata inflazionista.

### *Contro l'inquinamento, naturalmente*

Qualunque sia la ragione, quella che vi diranno è la più virtuosa: contro l'inquinamento, contro l'effetto serra, per bloccare il riscaldamento globale prodotto dalle auto coi loro particolati dannosi. Questo serve ad introdurre e spiegare il titolo di questo articolo. Forse non tutti lo sanno, ma venti navi portacontainers inquinano quanto la totalità degli automezzi circolanti nel mondo. Sono cargo colossali, lunghi trecento metri –Maersk ne ha di 400 metri, quattro volte un campo di calcio – perché più sono colossali, più peso e containers possono trasportare, e quindi più il costo del trasporto diminuisce. I loro titanici motori, onnivori, bruciano ovviamente tonnellate di carburante: ovviamente il meno costoso sul mercato, residui della distillazione catramosi, financo “fanghi di carbone”, con altissime percentuali di zolfo che alle auto, semplicemente, sono vietate.

Per questo 20 cargo fanno peggio che tutto gli automezzi sulla Terra. Il punto è che non sono venti; sono 60 mila supercargo che stanno navigando gli oceani, traversano gli stretti di Malacca, fanno la fila per entrare nel canale di Suez, superano Gibilterra e dirigono alle Americhe. Non solo, ma ogni anno si contano 122 naufragi – uno ogni tre giorni – di cargo con più di 300 containers; che finiscono in mare col loro contenuto: quanto di questo contenuto è inquinante? Secondo gli esperti, ogni anno vanno a fondo in questo modo 1,8 milioni di tonnellate l'anno di prodotti tossici. Insieme, beninteso, a duemila marinai; duemila morti l'anno, perché il loro è il secondo mestiere più pericoloso del mondo.

Il primo è quello del pescatore, spiega un'esperta intervistata in una inchiesta di France 5, “*Cargos, la face cachée du Fret*” (*Cargo, la faccia nascosta del trasporto marittimo*): una inchiesta impressionante, che

non si capisce come sia riuscita a passare in un medium mainstream. Una indagine spietata su questo settore – le multinazionali dell’armamento – che preferisce stare nell’ombra; i cui colossi battono bandiere di comodo, dalla Liberia alle Isole Marshall, da Tonga a Vanuatu, e persino della Mongolia, che non ha sbocco a nessun mare, ma offre condizioni di favore agli armatori globali. Fra le quali c’è questa: che qualunque sia la nazionalità dei marinai, le leggi sul lavoro, obblighi salariali ed assicurazioni infortunistiche e sanitarie applicate loro sono quelle della nazione di bandiera. Tonga e Mongolia sono famose per l’avanzata legislazione sociale.

Di fatto, metà del personale navigante è filippino, perché “i filippini sanno l’inglese e costano poco”; un saldatore filippino su un cargo conferma, guadagno quattro volte più di quello che prenderei al mio paese, “ma è come stare in prigione”. Gli smartphone non prendono, Internet nemmeno a pensarci, gli alcoolici sono vietati sulla flotta Maersk. Se poi un’ondata ti porta via dal ponte durante una tempesta, oppure resti schiacciato dallo scivolare dei coitaniners male assicurati, la famiglia può adire alle corti mongole o di Vanuatu. Ormai non si sbarca più nei porti, non c’è riposo: la grande invenzione dei containers, questi parallelepipedi di quattro misure standard, intermodali, ossia concepiti come caricabili su pianali di treno o di camion, non consentono soste: lo stivaggio non esiste più, ormai dagli anni ’60; uno solo di questi mega-cargo, ci informano, può caricare 800 milioni di banane (abbastanza per dare una banana ad ogni abitante d’Europa e Nordamerica), scaricarle in 24 ore, e poi via, perché il tempo è denaro. Il comandante (il servizio ne intervista uno, è un romeno) non sa cosa trasporta e non gli importa: del contenuto di ogni container – che parte sigillato – è legale responsabile lo speditore, e il destinatario. Ciò praticamente azzerava i controlli doganali, con gran risparmio del tempo che è denaro. Vari dirigenti di frontiera sostengono che “solo” il 2% può contenere armi o droga, “perché la massima parte degli spedizionieri rispetta le leggi”. Quando i grandi cargo ripartono, sono in parte scarichi avendo lasciato sulla banchina parte dei containers: allora, per stabilizzare l’equilibrio, pompano nei cassoni decine di tonnellate di acqua di mare. Con migliaia di pesci e creature viventi che poi trasportano, e scaricano, a migliaia di chilometri dal loro *habitat* nativo. Per tacere del rumore dai motori (sott’acqua, risulta 100 volte il volume sonoro di un jet), un inquinamento acustico

fortemente sospettato di disorientare i grandi cetacei, che sempre più spesso finiscono spiaggiati.

Ma allora – direte voi – se governi e lobbies ecologiste sono così preoccupati per l'inquinamento dei mari e il riscaldamento globale, tanto da aver deciso di vietare prossimamente tutte le auto a motore a scoppio del pianeta e sostituirle con motori elettrici puliti e più efficienti, perché non pongono qualche limite ai mega-cargo e alle mega-petroliere? Se 20 di loro inquinano come la totalità degli automezzi, basterebbe ridurre dello 0,35 per cento il traffico navale per ottenere lo stesso risultato di disinquinamento della riconversione globale all'auto elettrica.

Ma no. Avete fatto la domanda sbagliata. Vi deve mettere sull'avviso il fatto che il Protocollo di Kyoto non copre il trasporto marittimo, ignora quel che inquina e distrugge. Come spiega l'economista Mark Levinson, autore dello studio più approfondito sui containers, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, (Princeton University Press), “la gente crede che la globalizzazione sia dovuta alla disparità dei salari, che provoca la delocalizzazione della produzione in Asia o dovunque la manodopera è meno cara. Errore: la disparità di salari esisteva anche prima della mondializzazione. Quello che permette lo sfruttamento della manodopera a basso costo per fare prodotti da vendere poi sui mercati di alto reddito, è l'abbassamento tremendo dei costi di trasporto navale. Questo è il fattore cruciale, reso possibile dai containers e dalle mega-cargo, che riducono il costo all'osso”.

Costi talmente bassi, “che conviene spedire i merluzzi pescati nel mar di Scozia in Cina in container refrigerati per essere sfilettati e ridotti a bastoncini in Cina, e poi rimandati ai supermercati e ristoranti di Scozia, piuttosto che pagare retribuire sfilettatori scozzesi”. Questo lo racconta Rose George, giovane giornalista britannica, che dopo 10 mila chilometri fino a Singapore a bordo della *Mersk Kendal*, una portacontainer da 300 metri, manovrata da solo 20 uomini, ha scritto un libro chiamato “Novanta per cento di tutto – Dentro l'industria invisibile che ti porta i vestiti che indossi, la benzina nella tua auto e il cibo nel tuo piatto”. (*Ninety Percent of Everything: Inside Shipping, the Invisible Industry That Puts Clothes on Your Back, Gas in Your Car, and Food on Your Plate*). Perché la brava giornalista ha scoperto questo: che nella nostra società post-industriale dove non produciamo più ma compriamo, il 90 per cento di ciò che ci occorre e che acquistiamo, ci viene portato dalle

portacontainers. Tutto: dalla carta al legname, al bestiame vivo al macellato e surgelato. Il giaccone di sintetico imbottito, i jeans, le giacche che trovi da Harrod's o alla Standa, sono cuciti in Vietnam o Bangladesh; smartphone e tablets e tutta l'elettronica di consumo, viene dalla Corea, dalla Cina, dal Giappone; non parliamo di frigoriferi e lavatrici; il grano, dal Canada o dall'Australia; le primizie di frutta e verdura fuori stagione, dagli antipodi.

Una volta scaricati, i containers sono vuoti a rendere, che sono noleggiati per altri viaggi; prima o poi finiscono per rifare la rotta di ritorno, dall'Occidente all'Asia. Riempiti, per non fare il viaggio a vuoto, di rottami metallici e di plastica, di stracci e vestiti vecchi, di carta usata da riciclare. Tutto ciò che ci resta dopo aver consumato cose che un tempo sapevamo fare, ma che adesso compriamo perché ci costano meno che pagare i nostri operai. Un "meno" che ha un costo altissimo, sociale, di civiltà, ed ambientale. Basta pensare all'eventualità che il colossale traffico si debba bloccare, come è possibile per un una guerra guerreggiata che blocchi, poniamo, il Canale di Suez, o renda impraticabile Malacca o – facilissimo – Ormuz : la nostra autosufficienza, insomma autonomia economica vitale, sarebbe il 10 per cento di quel che ci abbisogna.

*Tratto dal sito on line di Rischio Calcolato (agosto 2017), articolo di Maurizio Blondet, giornalista-scrittore e ricercatore sociale*

\*



- **Ifiit è un marchio registrato a livello comunitario**
- **IMR – IfiitMonthly Report è coperto da Copyright dal 2007**

**Ifiit** è l'Indice di Fiducia sugli investimenti in innovazione tecnologica, accreditato presso il Ministero dello sviluppo economico e l'Agenzia dell'Innovazione.

**IfiitMonthly Report** è una sintesi di un'attività di ricerca sulla fiducia in investimenti tecnologici che mensilmente viene effettuata su un campione qualificato dell'economia italiana.

Lo staff di Ifiit, un network di ricercatori volontari, si avvale di un **Focus Group**, costituito in prevalenza da operatori qualificati e da esperti accademici, per l'interpretazione dei dati e delle tendenze. Per le sue caratteristiche di indice di fiducia, Ifiit si presta ad essere consultato anche come strumento previsionale dei cicli economici.

**IfiitMonthly Report nr 118 – agosto 2017 a cura di Paolo Gila**

\*

---