



INDICE DI FIDUCIA SUGLI INVESTIMENTI IN INNOVAZIONE TECNOLOGICA

La misura della propensione agli investimenti in innovazione tecnologica

I M R

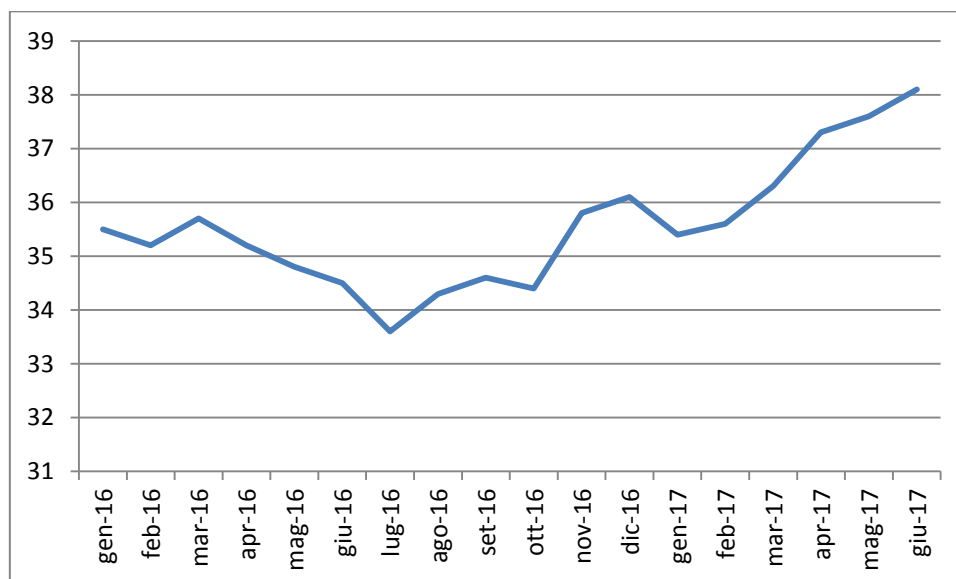
IFIIT MONTHLY REPORT Nr. 116

INDICE IFIIT DEL MESE

GIUGNO 2017

Numero di sintesi:

38,10



“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

- **Continua la crescita dell'Indice Ifiit, che si porta a 38,10 punti, segnando il nuovo massimo degli ultimi anni.**
 - **Il dato deve essere letto in controluce perché hanno manifestato un rallentamento nella propensione a investire soprattutto le grandi imprese, ma si sono affacciate le piccole e le medie grazie ai segnali di una ripresa della domanda interna.**
 - **Per questa ragione si registra qualche migliore apprezzamento verso il tema dell'innovazione da parte del commercio al dettaglio e dal settore dei servizi, mentre le attività legate all'edilizia sembrano vivere ancora una fase critica.**
 - **Motore del dinamismo nella ricerca di nuove soluzioni si conferma il settore meccanico, affiancato dall'avionica, dalla sicurezza e dal farmaceutico.**
 - **In sensibile rialzo la propensione a investire in nuovi processi tecnologici da parte del mondo bancario, alle prese con le difficoltà legate al passaggio verso le nuove norme MIFID II.**
 - **Non si registrano particolari novità dal comparto dell'editoria e delle telecomunicazioni, nell'attesa di conoscere in dettaglio il gioco di posizionamento di Vivendi sul mercato italiano. L'interesse si sposta dai contenuti e dai servizi alle reti di trasmissione, in vista dell'integrazione telefonia e tv nel futuro standard europeo del 5G, che si attiverà nel prossimo biennio.**
 - **Quadro di sostanziale stabilità per i settori tessile e dell'abbigliamento, mentre l'agroalimentare sembra essere entrato in una pausa di riflessione dopo una ripresa – l'anno scorso - della fiducia verso gli investimenti.**
 - **Il quadro economico e produttivo nazionale, comunque sempre decisamente orientato alle esportazioni, favorisce i piani e i progetti di sviluppo nelle aziende fortemente internazionalizzate o che stanno per entrare sulla scena dell'economia globale.**
-

*

Ricomporre il puzzle della contabilità nazionale del primo trimestre

L'interpretazione dei dati di contabilità nazionale relativi al primo trimestre dell'anno recentemente diffusi dall'Istat è un esercizio complesso. I dati risentono di diverse anomalie statistiche, legate alla distribuzione delle festività nel corso dell'anno, insieme a decisioni di investimento delle imprese che lo scorso anno sono state probabilmente condizionate dall'incertezza relativa alla conferma degli incentivi fiscali. Possibile anche che ci sia stato qualche problema nel calcolo dei deflatori, che ha condizionato la stima della crescita a prezzi costanti. I dati vanno quindi letti con cautela, non essendo escluse rettifiche delle stime appena proposte o, più probabilmente, correzioni al ribasso nei dati del secondo trimestre, soprattutto quelli relativi al mese di aprile. Il semplice effetto algebrico della maggiore crescita nel trimestre, insieme a quello della revisione al rialzo delle stime per il quarto trimestre del 2016, porterebbe comunque a rivedere al rialzo la previsione di crescita sul 2017 all'1.2- 1.3 per cento. Più probabile che ci si posizioni sul valore inferiore di tale range se i dati del secondo trimestre correggeranno alcune anomalie di inizio anno.

Depurando questi andamenti dai fattori di carattere estemporaneo, la tendenza di fondo è guidata da alcune buone notizie: la principale è che l'economia si mantiene lungo un sentiero di ripresa. In particolare, continua la crescita dell'export, si sta gradualmente riprendendo l'edilizia, la domanda di auto si mantiene su livelli alti. Vi sono alcuni aspetti su cui dobbiamo però ridimensionare gli entusiasmi: soprattutto, il ciclo degli investimenti del 2016 dovrebbe continuare, ma con minore vivacità rispetto al quadro che sembrava materializzarsi nei mesi scorsi. Ci sono anche alcune false accelerazioni: la brusca ripartenza dei servizi, fra cui anche la Pa, indicata dai dati di contabilità, è probabilmente più un accidente dei dati che l'avvio di un nuovo ciclo.

I dati di contabilità nazionale relativi al primo trimestre dell'anno recentemente diffusi dall'Istat hanno portato non poche sorprese (per lo più positive) pur evidenziando diversi comportamenti anomali, e di interpretazione non immediata. I diversi aspetti del quadro possono essere

esaminati per punti. Innanzitutto, la variazione del Pil a prezzi costanti nel primo trimestre è risultata relativamente elevata, pari allo 0.4 per cento, e decisamente superiore rispetto a quanto suggerivano gli indicatori disponibili; anche la stima preliminare diffusa dall'Istat pochi giorni fa mostrava una crescita inferiore (+0.2 per cento). L'incremento del Pil a inizio 2017 è significativo anche perché l'Istat ha rivisto al rialzo la crescita del trimestre precedente. Tenendo conto dei nuovi dati sulla fine del 2016 e della buona partenza del 2017, appare del tutto alla portata una variazione del Pil nella media del 2017 pari all'1.2 per cento, superiore quindi alle nostre ultime stime di aprile, che indicavano una crescita dell'1.1 per cento.

Il secondo aspetto è legato agli andamenti settoriali, considerando che l'industria ha registrato una contrazione del valore aggiunto, a fronte di variazioni positive negli altri settori. Difatti, la crescita nei servizi a inizio anno è stata molto alta, pari allo 0.6 per cento, un rimbalzo anomalo, almeno rispetto al trend degli ultimi anni, e che potrebbe mascherare qualche erraticità nei dati. In particolare, vi sono fattori di calendario, legati al fatto che la Pasqua quest'anno è caduta ad aprile e che nel secondo trimestre vi sono diversi ponti, che potrebbero avere indotto ad anticipare parte dell'attività economica ai mesi precedenti.

Se così fosse, al buon andamento di inizio anno potrebbe seguire un contraccolpo negativo nel secondo trimestre. A favore di questa chiave di lettura spinge il fatto che nei servizi la misurazione dell'attività economica avviene inizialmente soprattutto attraverso indicatori di offerta; vuol dire che di fatto la misurazione delle ore lavorate è la base di partenza per quantificare, almeno in prima battuta, l'attività economica di questi settori. Se la distribuzione delle festività ha spinto a concentrare le ore lavorate nei primi mesi dell'anno in vista di alcuni ponti nel periodo successivo, ne derivano oscillazioni anomale nelle stime dell'attività di questi settori.

Per completare il quadro, si devono segnalare le due variazioni significative del valore aggiunto nei settori della "Pa, difesa, istruzione" (di cui vi è riscontro anche nella spesa della Pa, conto risorse e impieghi) che appaiono anch'essi descrivere una discontinuità rispetto ai comportamenti degli ultimi anni. In questo caso però vi è un comportamento strano legato al fatto che nel trimestre il valore aggiunto di questi settori scende, ma a seguito di una contrazione del rispettivo deflatore che più che compensa l'incremento dei volumi. Tale andamento potrebbe dipendere ad esempio da riduzioni dei livelli salariali medi dei

dipendenti della Pa a fronte di aumento dei rispettivi livelli occupazionali. L'entità dell'effetto nel trimestre sembra però giustificare un approfondimento.

Un'altra specificità settoriale è legata all'andamento dell'attività nel settore agricolo, dove si registra un incremento del valore aggiunto del 4.7 per cento; tale dato rappresenta un recupero della contrazione osservata a fine 2016 (-3.6 per cento) e non è quindi di per sé un fatto sorprendente, anche se alcuni effetti negativi del clima di gennaio (di cui abbiamo visto le conseguenze sui prezzi dell'ortofrutta) lasciavano presumere un andamento meno favorevole dell'attività agricola.

(estratto dal bollettino congiuntura di ref – giugno 2017)

*

Terre rare: la strana e ruvida alleanza Sino-australiana

*di Giuseppe Sandro Mela**

Prezzi per Ossidi di Lantanoidi
(US\$ per kilo)

Ossido	Purezza	1995	2000	2005	2008
Cerium	96.00	3,8	19,2	19,2	50,0
Dysprosium	96.00	27,0	120,0	120,0	160,0
Erbium	98.00	29,3	155,0	155,0	165,0
Europium	99.99	202,5	990,0	990,0	1200,0
Gadolinium	99.99	24,8	130,0	130,0	150,0
Holmium	99.90	-	440,0	440,0	750,0
Lanthanum	99.99	3,9	23,0	23,0	40,0
Lutetium	99.99	-	3500,0	3500,0	3500,0
Neodymium	95.00	4,7	28,5	28,5	60,0
Praseodymium	96.00	7,6	36,8	36,8	75,0
Samarium	96.00	13,5	360,0	360,0	200,0
Terbium	99.90	168,8	535,0	535,0	850,0
Thulium	90.90	-	2500,0	2300,0	2500,0
Ytterbium	99.00		230,0	340,0	450,0
Yttrium	99.99	22,5	88,0	88,0	50,0

Fonte: Elaborazioni ICE su dati US Geological Survey

La disponibilità di terre rare è fondamentale nei processi produttivi dei componenti elettronici e della meccanica. Senza di esse non sarebbe possibile produrre, per esempio, telefoni cellulari, motori ibridi oppure anche i motori dei caccia. Cerchiamo di familiarizzarci con il problema. Nella tabella in testa all'articolo ci sono i prezzi delle terre rare nel corso degli anni. «Secondo la definizione della IUPAC, le terre rare (in inglese “rare earth elements” o “rare earth metals”) sono un gruppo di 17 elementi chimici della tavola periodica, precisamente scandio, ittrio e i lantanoidi. Scandio e ittrio sono considerati “terre rare” poiché generalmente si trovano negli stessi depositi minerari dei lantanoidi e possiedono proprietà chimiche simili. Il termine “terra rara” deriva dai minerali dai quali vennero isolati per la prima volta, che erano ossidi non comuni trovati nella gadolinite estratta da una miniera nel villaggio di Ytterby, in Svezia. In realtà, con l'eccezione del promezio che è molto instabile, gli elementi delle terre rare si trovano in concentrazioni relativamente elevate nella crosta terrestre. Vengono abbreviate in RE (Rare Earths), REE (Rare Earth Elements) o REM (Rare Earth Metals); generalmente vengono suddivise in terre rare leggere (LREE, dal lantanio al promezio), medie (MREE, dal samario all'olmio) e pesanti (HREE, dall'erbio al lutezio)». Dal punto di vista estrattivo, dopo il 1985 circa si impose sempre maggiormente la Cina, che produce oggi oltre il 95% della fornitura mondiale di terre rare.

Molteplici le motivazioni. Se innanzitutto si deve considerare la sempre crescente richiesta dell'industria cinese, un peso non da poco ha avuto la difficoltà estrattiva. La difficoltà è legata alla tossicità dei minerali estratti, quasi invariabilmente mischiati con elementi radioattivi. La legislazione cinese in materia di protezione sul lavoro delle terre rare è oltremodo lasca: la gran quota della manodopera è costituita da deportati, della salute dei quali le autorità cinesi non si struggono certo. Il predominio estrattivo americano è finito a metà degli anni Ottanta. La Cina, che per decenni aveva sviluppato la tecnologia per separare le terre rare (processo non facile perché si tratta di elementi molto simili sotto il profilo chimico), è entrata prepotentemente nel mercato. Grazie ai finanziamenti statali, alla manodopera a basso costo e a normative ambientali permissive, se non inesistenti, le industrie cinesi hanno sbaragliato la concorrenza. L'argomento è spinoso. Infatti, come prima ricordato, spesso le miniere di terre rare contengono elementi radioattivi come l'uranio e il torio. Gli abitanti dei villaggi vicini a Baotou sarebbero stati trasferiti altrove perché gli scarichi delle miniere avrebbero contaminato acqua e raccolti. I

giacimenti nei pressi di Baotou producono ogni anno circa 10 milioni di tonnellate di acque di scolo, in gran parte acide o radioattive e quasi del tutto non trattate. Ovviamente, se la Cina si è accollata l'onere di estrarre le terre rare nonostante le rilevanti difficoltà minerarie, radioattività e tossicità elevata, d'altra parte ne gode adesso del monopolio. I paesi occidentali hanno imposto norme talmente rigide da impedire di fatto uno sfruttamento economicamente redditizio dei giacimenti. Monopolio che la Cina non ha esitato a far pesare nel corso di diatribe internazionali. Nell'autunno del 2010 la Cina, che soddisfa il 97 per cento del fabbisogno mondiale di terre rare, ha scosso i mercati internazionali interrompendo per un mese le spedizioni in Giappone in seguito a un incidente diplomatico. Si prevede che nel prossimo decennio la Cina ridurrà costantemente le esportazioni per proteggere le forniture delle proprie industrie in rapida espansione, che già oggi consumano circa il 60 per cento della produzione di terre rare del paese.

Adesso qualcosa sembrerebbe essere cambiato. La Cina è il maggior produttore di disprosio, ma un nuovo impianto in fase di costruzione in Australia potrebbe essere una importante alternativa per le forniture di questa importante terra rara. Il disprosio è usato per fabbricare magneti al neodimio, che possono essere utilizzati nei motori, nei generatori e nelle turbine eoliche. È perciò un metallo cruciale per i motori dei veicoli elettrici e la domanda per questo elemento, come per altre terre rare, è destinata a crescere con lo sviluppo delle tecnologie ad energia pulita. Ma l'Australia diventerà presto un concorrente agguerrito, grazie ad una società che sta progettando di estrarre disprosio entro la metà del 2018. La *Nord Minerals* sta portando avanti l'impianto pilota di terre rare di *Browns Range* e ha assegnato un contratto minerario di 6 milioni di dollari all'azienda *MACA*, che estrarrà 180.000 tonnellate di minerale e rifiuti. Qualcosa alla fine inizia a smuoversi anche in questo povero Occidente.

La Cina è il maggior produttore di disprosio, ma un nuovo impianto in fase di costruzione in Australia potrebbe dunque essere una importante alternativa per le forniture di questa importante terra rara. È noto che la stragrande maggioranza del disprosio, uno degli elementi più ricercati tra le terre rare, venga estratto in *Cina*. Il disprosio è usato per fabbricare magneti al neodimio, che possono essere utilizzati nei motori, nei generatori e nelle turbine eoliche. È perciò un metallo cruciale per i

motori dei veicoli elettrici e la domanda per questo elemento, come per altre terre rare, è destinata a crescere con lo sviluppo delle tecnologie ad energia pulita. Attualmente il prezzo del disprosio è di 350 dollari per chilogrammo, mentre quello dell'ossido di disprosio è di 230 dollari. La Cina detiene l'89% della produzione mondiale di terre rare e il suo consumo interno raggiunge il 67% della produzione mondiale. Ecco perché molti consumatori di terre rare sono preoccupati per il dominio cinese nel mercato che, in passato, ha portato ad una mancanza di forniture e a prezzi elevati. Ma l'Australia diventerà presto un concorrente agguerrito, grazie ad una società che sta progettando di estrarre disprosio entro la metà del 2018. La *Nord Minerals* sta portando avanti l'impianto pilota di terre rare di *Browns Range* e ha assegnato un contratto minerario di 6 milioni di dollari all'azienda *MACA*, che estrarrà 180.000 tonnellate di minerale e rifiuti. Ad oggi, l'*Australia* è il secondo più grande produttore di terre rare, ma rappresenta solo il 9% della produzione globale, pur con significative riserve. Per la realizzazione del nuovo progetto verranno costruite tutte le infrastrutture necessarie, tra cui le strade per accedere al sito e un impianto di stoccaggio. I primi tre anni di attività serviranno per capire se estendere il progetto su larga scala. I lavori di costruzione saranno terminati tra poco meno di un anno.

L'impianto, nel corso di tre anni, dovrebbe produrre 148.200 chilogrammi di disprosio e 1.719.000 chilogrammi di ossidi di terre rare. Anche se l'impianto non esiste ancora, il 100% della sua produzione futura è già stato venduto all'azienda cinese *Guangdong Rare Earths Group*, una controllata al 51% della *Lianyungang Zeyu New Materials Sales*. L'accordo prevede un pagamento anticipato di 10 milioni di dollari per il 15% della produzione attesa. Dopo di che, la società cinese pagherà il corrispettivo per l'altro 85% della produzione sulla base dei volumi erogati. Un simile accordo rende bene l'idea di quanto sia importante il disprosio sul mercato internazionale delle terre rare.

- *Giuseppe Sandro Mela, studioso, ricercatore e blogger, titolare del sito di giornalismo analitico e investigativo "SenzaNubi"*

Veicoli elettrici ibridi plug-in

Saranno introdotti 100 nuovi modelli entro il 2021

La batteria di lunga durata e la conformità agli obiettivi fissati per le emissioni aprono opportunità di crescita per i veicoli PHEV

Dal lancio imminente di 100 nuovi modelli, gli incentivi favorevoli e la conformità agli obiettivi fissati per le emissioni, fino alla capacità della batteria sufficiente a coprire distanze di guida quotidiana e alla disponibilità dei consumatori ad acquistare, i veicoli elettrici ibridi plug-in (PHEV) sono pronti per la crescita trasformazionale. Tuttavia, la dismissione degli incentivi per i veicoli elettrici, l'avvento dei veicoli elettrici con batteria di lunga durata, l'affermarsi dei veicoli ibridi leggeri a 48V e la complessità di avere due diverse tipologie di motore in un unico veicolo potrebbero ostacolare l'adozione dei veicoli PHEV.

Lo studio "Global Plug-in Hybrid Electric Vehicle Market, Forecast to 2025" di Frost & Sullivan ha rilevato che, secondo le stime, il mercato globale dei veicoli elettrici ibridi plug-in raggiungerà quota 3,7 milioni di unità entro il 2025, con 4,8 milioni di veicoli leggeri in uno scenario ottimistico e 2,9 milioni di veicoli leggeri in uno scenario conservativo.

“Le norme stringenti per le emissioni, che prevedono 95g CO₂/km possono essere soddisfatte soltanto dalla tecnologia PHEV, mentre la tecnologia dei veicoli puramente elettrici a batteria si evolve per superare le attuali limitazioni. I veicoli elettrici ibridi plug-in hanno un mercato migliore di quello dei veicoli elettrici a batteria, a causa dell'incertezza relativa all'infrastruttura di carica”, sostiene Pooja Bethi, analista di Frost & Sullivan. “A causa della loro capacità di fornire motori a combustione interna e dei vantaggi dei veicoli elettrici, il mercato dei veicoli PHEV è destinato a una domanda e una crescita elevata.” Le piattaforme dedicate per i veicoli elettrici, come MQB di Volkswagen, EVA di Mercedes-Benz e FSAR di BMW sono importanti fattori di traino che alimentano la crescita dei veicoli PHEV. Altri sviluppi chiave sono i seguenti:

- I modelli ad alte prestazioni come Maserati Levante, Bentley Bentayga e BMW M3 avranno una versione PHEV entro il 2025.
- Le case automobilistiche di tutto il mondo, guidate dall'Europa, avranno una forte strategia PHEV per soddisfare i cambiamenti

normativi e i requisiti di conformità. Si prevede che il gruppo Volkswagen produrrà circa 470.000 unità entro il 2025.

- Cina e Europa probabilmente saranno in testa nel mercato, con il 39.8% e il 30.6% del mercato globale dei veicoli PHEV, rispettivamente.
- Entro il 2025, il segmento PHEV C-Compact sarà quello più rilevante, con oltre 35 nuovi lanci, seguito da quello dei SUV.

Le ultime innovazioni nell'ambito delle batterie potrebbero assistere ad una più ampia applicazione. Una catena di approvvigionamento fortemente sviluppata giocherà un ruolo cruciale nel minimizzare l'impatto dei costi sui veicoli elettrici. I miglioramenti nella chimica e nella densità di energia delle batterie darà slancio alla gamma puramente elettrica dei veicoli PHEV, mentre le stazioni a carica rapida ("fast charge") aiuteranno a ridurre drasticamente i tempi di ricarica.

(sintesi di un report di Frost & Sullivan, giugno 2017)

*

Nei prossimi 20 anni saranno necessari quasi 35 mila aeromobili

E' l'indicazione contenuta nell' Airbus Global Market Forecast (GMF) di Airbus, a livello mondiale la flotta di aerei passeggeri di capacità superiore a 100 posti dovrebbe più che raddoppiare nel corso dei prossimi 20 anni (oltre 40mila aeromobili), vale a dire un incremento del 4,4% annuo per il periodo 2017-2036. Sono diversi i fattori che spiegano il fabbisogno di 34.170 aeromobili passeggeri e di 730 aeromobili cargo, per un valore globale di 5.300 miliardi di dollari, nel corso di questo periodo: il numero crescente di passeggeri che prenderà l'aereo per la prima volta, l'incremento di reddito disponibile dedicato al trasporto aereo, l'espansione del turismo, la liberalizzazione del settore, la disponibilità di nuove rotte e l'evoluzione dei modelli di business delle compagnie aeree.

Oltre il 70% degli aeromobili nuovi saranno a corridoio singolo. Di questo totale, il 60% consentirà di rispondere ai bisogni in crescita del mercato, mentre il 40% sostituirà aeromobili meno efficienti in termini di consumi

di carburante. A causa del raddoppio della flotta commerciale nel corso dei prossimi 20 anni, saranno necessari 530mila nuovi piloti e 550mila nuovi tecnici per la manutenzione. Inoltre, la crescita della flotta costituirà per Airbus un vero e proprio catalizzatore dello sviluppo dei propri servizi su scala mondiale.

Airbus ha ampliato il proprio network globale di siti per l'addestramento, che nel corso di tre anni, sono passati da cinque a 15. La crescita del traffico aereo è più elevata nei mercati emergenti quali Cina, India, e gli altri paesi dell'Asia e dell'America Latina, in cui il tasso di crescita annuale è praticamente il doppio rispetto a quello dei mercati maturi (3,2%), quali il Nord America e l'Europa Occidentale.

I mercati emergenti, che a oggi contano una popolazione di 6,4 miliardi di persone rispetto a una popolazione mondiale di 7,4 miliardi, saranno responsabili entro il 2036 di quasi il 50% dei consumi privati a livello mondiale. "Il trasporto aereo è notevolmente resiliente rispetto agli shock esterni, e raddoppia ogni 15 anni", ha dichiarato John Leahy, Chief Operating Officer Customers di Airbus Commercial Aircraft. "La regione Asia-Pacifico resta un motore di crescita, e il mercato interno cinese diventerà il più importante al mondo. I redditi disponibili sono in crescita e, a livello delle economie emergenti, entro il 2036 il numero di abitanti che viaggia in aereo triplicherà".

Nel corso dei prossimi 20 anni si prevede che la regione Asia-Pacifico riceva il 41% dei nuovi aeromobili, seguita dall'Europa, 20%, e dal Nord America, 16%. Il numero di persone provenienti dalle classi medie raddoppierà, raggiungendo i cinque miliardi, e la creazione della ricchezza farà sì che l'aviazione sia ancora più accessibile, in particolare all'interno delle economie emergenti, dove è previsto che le spese collegate al trasporto aereo raddoppino. Per quanto riguarda il segmento degli aeromobili a doppio corridoio, e in particolare la Famiglia A330, la Famiglia A350 XWB e l'A380, Airbus prevede una domanda di circa 10.100 aeromobili, per un controvalore di USD 2.900 miliardi. Per quanto riguarda il segmento degli aeromobili a corridoio singolo, e in particolare la Famiglia A320neo, Airbus prevede una domanda di circa 24.810 aeromobili, per un controvalore di USD 2.400 miliardi. I vettori che desiderano incrementare la loro capacità scegliendo l'A321, l'aeromobile di maggiore capacità della Famiglia A320, beneficeranno di nuove opportunità grazie all'A321neo, che offre un'autonomia di circa 4.000 miglia e di un risparmio senza pari in termini di consumi di carburante.

Nel 2016 l'A321 ha costituito oltre il 40% delle consegne e oltre il 60% degli ordini degli aeromobili a corridoio singolo.

(estratto da fonti giornalistiche di agenzia, Reuters, giugno 2017)



- **Ifiit è un marchio registrato a livello comunitario**
- **IMR – Ifiit Monthly 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.

Ifiit Monthly Report è una sintesi di un'attività di ricerca sulla fiducia in investimenti tecnologici che mensilmente viene effettuata su un campione qualificato e rappresentativo 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.

Ifiit Montly Report nr 116 – giugno 2017 a cura di Paolo Gila