

30

Imprese

INDUSTRIA 4.0

# ROBOT IN FABBRICA PARTE LA RINCORSA

Il piano Calenda? Piace e funziona, ma il modello digitale stenta a essere adottato dalle pmi. L'università di Brescia: la metà è ferma

di **Giulia Cimpanelli**

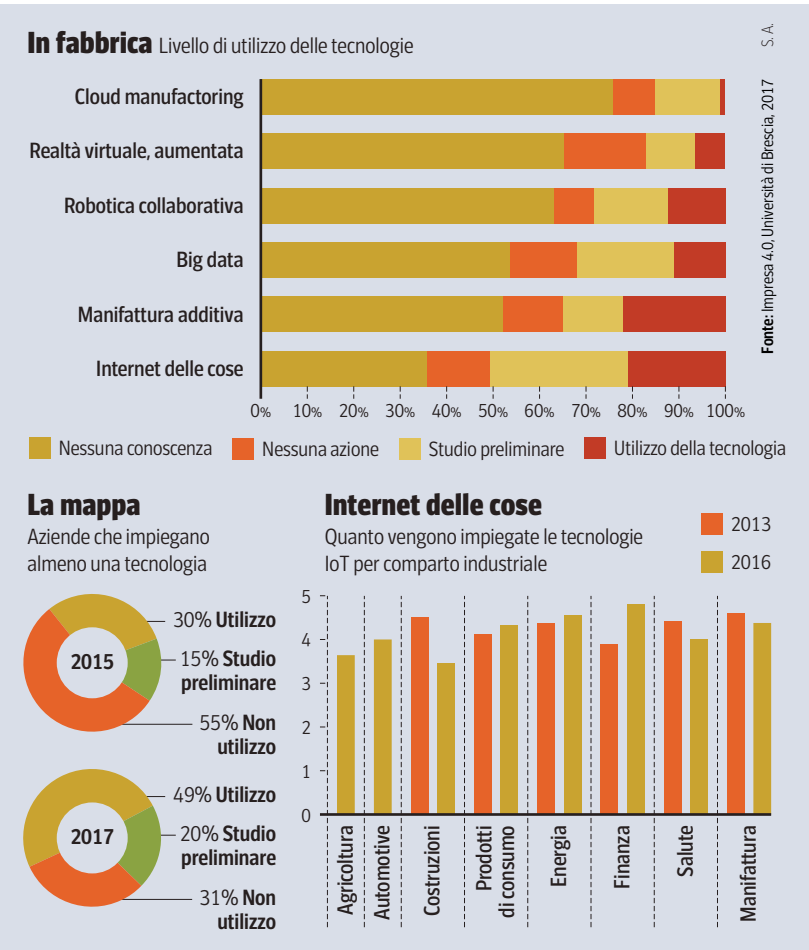
La crescita c'è e anche le politiche che la spingono. Peccato che, in fatto di impresa 4.0, l'Italia resti in coda agli altri grandi paesi europei: «La Germania parla di industria 4.0 dal 2011, scontiamo un ritardo di 5 anni». A sostenerlo è Andrea Bacchetti, in occasione della seconda edizione della ricerca *Impresa 4.0* del laboratorio Rise dell'Università di Brescia, che ha indagato lo stato di 105 imprese manifatturiere di settori e dimensioni eterogenei. La ricerca delinea l'andamento di una vera e propria rivoluzione industriale «del calibro della precedente — continua — ma che, invece di essere caratterizzata da una sola tecnologia, ne vede diverse, dall'Internet delle cose alla robotica collaborativa, molto complesse da adottare». Dalla ricerca emerge che lo è ancora di più per le piccole e medie imprese, che trovano arduo persino com-

mettere in relazione centri di ricerca pubblici e università, associazioni di categoria nei settori Ict, meccatronica ed elettronica e, non ultime, le imprese fornitrici di tecnologia quali Bosch e Siemens. «In Italia — spiega il ricercatore — non abbiamo aziende produttrici di tecnologie: per questo il modello deve essere differente e lo Stato deve investire molto di più».

### ... e capitale umano

Ma non è tutto: all'Italia, a differenza di Germania e Usa, mancano centri di ricerca di eccellenza, riconosciuti a livello internazionale che diventino punto di riferimento delle trasformazione e *provider* di formazione specialistica: «Molte delle aziende interpellate vorrebbero avviare un processo di Industria 4.0, ma non hanno risorse umane forma-

te per farlo e non le trovano neanche all'esterno». La prima istituzione che dovrebbe cogliere la rivoluzione 4.0 è quindi la stessa università. Più simile al nostro, è il modello francese, che ha visto un impegno pubblico di oltre 10 miliardi: «Ma anche in Francia sono partiti in anticipo di un paio d'anni», puntualizza Bacchetti. A che punto siamo, dunque? «Solo il 5% delle aziende coinvolte nella ricerca ha adottato un piano di innovazione e ha impiegato già più di quattro tecnologie. Ma più del 50% non si è ancora mossa». Tra queste ultime la maggioranza sono piccole e medie: «Pensano che la transizione verso il nuovo modello sia appannaggio delle grandi aziende. Dovranno ricredersi per reggere la competizione con il resto d'Europa». Ma finalmente qualcosa si muove. Anche in Italia iniziano ad emergere i primi effetti



**Analisi**  
Andrea Bacchetti,  
del dipartimento  
di Ingegneria  
industriale  
e dell'informazione  
dell'Università  
degli studi  
di Brescia

prendere quale siano le tecnologie su cui puntare e i primi processi da innovare. In Italia tra le più adottate ci sono quelle per il *cloud manufacturing*, che consentono alle macchine industriali di essere gestite da remoto e di interagire fra loro. Seguono la realtà virtuale, la robotica collaborativa, l'analisi dei *big data*, la stampa 3D e l'Internet delle cose. Ma siamo ancora indietro. Molte pmi, infatti, non sono neanche del tutto informatizzate, non hanno ancora «completato» lo step precedente: «Il processo di informatizzazione è un prerequisito per sviluppare la rivoluzione 4.0», aggiunge Bacchetti.

### Aiuti pubblici...

Da quest'anno il Piano Calenda viene in aiuto: prevede super-ammortamenti del 140% per l'acquisto di beni strumentali e iper-ammortamenti del 250% per gli investimenti che fanno riferimento a Industria 4.0. Con l'obiettivo di incentivare il recupero di competitività delle piccole e medie. Basterà il super piano da 13 miliardi, con incentivi fiscali — al netto della eventuale proroga che lo porterebbe a 20 miliardi — a promuovere iniziative di modernizzazione? Il motore per accelerare l'innovazione risiede davvero nell'incentivo fiscale? In Germania, dove già nel 2011 si parlava di Industria 4.0, il governo ha investito molto meno, ma ha assunto un ruolo di coordinamento per



**480** MEZZI EURO 6  
**320** MEZZI EURO 5  
**800** MEZZI ECO-FRIENDLY

Italtrans è leader italiano nel settore della logistica e del trasporto merci, perché ha saputo trasformare ogni traguardo raggiunto in un nuovo punto di partenza verso il futuro. Oltre che per una gestione intelligente delle consegne, basata sull'ottimizzazione dei flussi e delle tratte, Italtrans è riconosciuta per la sua vasta gamma di automezzi, pronti a servire le vostre esigenze in modo efficiente e puntuale: **800 veicoli** blu fuori e verdi dentro, perché da oggi il 60% dei nostri mezzi viaggia con un **motore Euro 6**.



TRASPORTI E SISTEMI LOGISTICI

S.P. 89 - Strada Provinciale Est 11/G - 24050 Calcinatè (BG) - Italia · [www.italtrans.com](http://www.italtrans.com)

## Innovazione Ducati viaggia con il carbonio

Ducati ha scelto la fibra di carbonio ultraleggera di Riba Composites per realizzare la nuova 1299 Superleggera, la prima moto stradale prodotta in serie a tiratura limitata (500 pezzi). Per la prima volta, Ducati abbandona i tradizionali rivestimenti in alluminio abbracciando materiali più innovativi, in fibra di carbonio, derivanti dal mondo dell'aerospazio. Riba, società del gruppo Bucci Industries di Faenza, è specializzata in rivestimenti e componentistica per molti altri settori di mercato, come automotive e nautica e collabora con marchi come Ferrari, Porsche, Maserati, Lamborghini, Fca. «Realizziamo interni per auto, carrozzeria per elicotteri, velivoli leggeri telecomandati e nella nautica: boe, alberi e componenti da diporto e a motore», spiega Antonio Cibotti, marketing manager del gruppo Bucci che, con un giro d'affari di 150 milioni di euro) controlla la società Riba (25 milioni di euro di fatturato, +10%). In particolare, «per la nuova moto Ducati abbiamo realizzato sia parti strutturali, come il nuovo forcellone, che particolari estetici e parti ad alta resistenza termica, come lo schermo para-calore. Ad oggi — aggiunge il manager — la moto pesa circa un kilo e mezzo in meno che in passato» con evidente impatto sulla velocità. La società ha inoltre lanciato un Master con la collaborazione dell'Università di Bologna, che si terrà a Faenza, sui materiali compositi.

**Barbara Millucci**  
© RIPRODUZIONE RISERVATA