

Le costellazioni satellitari in orbita bassa (*Low Earth Orbit*, LEO), come i satelliti Sentinel di Copernicus, specializzati ciascuno su specifici servizi, offrono opportunità applicative impensabili solo pochi anni fa. Questo aspetto rende la **Space Economy** non più limitata ad aspetti scientifici più o meno avulsi dalle esigenze di “mercato”, ma elemento sempre più significativo nella catena del valore di soluzioni e applicazioni innovative per la trasformazione digitale, per non parlare dell’interconnessione per l’accesso a internet a banda larga in territori esclusi dalla copertura terrestre, nonché del controllo territoriale dallo spazio, di enorme rilevanza strategica geopolitica e militare. L’Italia si colloca solo al 22esimo posto, sui 50 Paesi considerati, per grado di maturità e propensione allo sviluppo e all’evoluzione dell’ecosistema Geospatial⁸¹, dimostrando una seria impreparazione rispetto al potenziale offerto da questo settore nei riguardi dell’economia, della salvaguardia dell’ambiente e dello sviluppo sociale.

GOAL 11 - CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI

La posizione dell’Italia rispetto allo sviluppo sostenibile delle città e delle comunità appare decisamente insoddisfacente, come mostrato anche dal relativo indicatore composito. Rispetto alle questioni del governo del territorio e della rigenerazione urbana, l’ASviS ha proposto fin dal 2018 l’elaborazione dell’*Agenda urbana nazionale per lo sviluppo sostenibile* attraverso la riattivazione del Comitato Interministeriale per le Politiche Urbane (CIPU). Al termine della scorsa legislatura, nel 2022, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) ha approvato la propria “Agenda urbana”, incardinata nel ciclo di programmazione e orientata agli obiettivi quantitativi legati agli SDGs. L’iniziativa del MIMS ha dimostrato che l’approccio proposto dall’ASviS è fattibile e andrebbe quindi applicato all’intero governo. Anche il CIPU è stato ridisegnato con il DPCM del 23 novembre 2021, nel quale si esplicita tra i suoi compiti l’elaborazione dell’Agenda urbana proposta: purtroppo, però, il Comitato non si è mai riunito.

Uno dei problemi maggiori è il consumo di suolo che continua a crescere al ritmo di 70 chilometri quadrati di nuove coperture artificiali nel 2021 (Ispra, Rapporto 2022). Questo fenomeno è il risultato dell’assenza di una normativa efficace al

riguardo e, in particolare, di una legge nazionale di principi sul governo del territorio, che manca ormai da decenni. Questo produce una frammentazione regionale e rilevanti ostacoli a un’efficace politica di contrasto del dissesto idrogeologico, destinato purtroppo a crescere con i cambiamenti climatici in corso. La Camera ha recentemente ricostituito una Commissione d’inchiesta sulle periferie come nella legislatura 2013-2018, con lo scopo di riesaminare la situazione e dare ulteriori suggerimenti di politiche, in linea con quanto proposto dall’ASviS a luglio 2023⁸².

I fondi per i programmi di rigenerazione urbana previsti nel PNRR e nel PNC erano molto significativi (10,6 miliardi di euro), ma il Governo Meloni ha recentemente proposto alla Commissione UE di defanziare ben 5,8 miliardi di euro di interventi del Ministero dell’Interno che dovrebbero essere coperti con altre risorse. Un aspetto ancor più negativo è l’assoluta mancanza di una cabina di regia unitaria tra i programmi in capo ai diversi ministeri. Inoltre, nella scorsa legislatura non è stato approvato il Disegno di legge *Misure per la rigenerazione urbana* (A. S. 29), atteso da tempo e indispensabile per varare un serio e pluriennale programma di investimenti in materia.

L’assenza di una politica nazionale per la casa ha generato la mancanza di una programmazione degli investimenti e favorito un approccio episodico ed emergenziale al problema, mai basato su un’analisi della domanda reale e della distribuzione territoriale dei fabbisogni (che sono molto differenziati). La domanda abitativa si è fortemente modificata a causa dei cambiamenti demografici, con nuove esigenze di mobilità per motivi di lavoro e di studio soprattutto da parte dei giovani, su cui incidono pesantemente le locazioni brevi, non regolate soprattutto nelle grandi città. Solo recentemente, con il programma “Sicuro, verde e sociale” del PNC per due miliardi di euro, si è deciso di intervenire sul patrimonio di edilizia residenziale pubblica e il MIMS ha istituito l’Osservatorio Nazionale della Condizione Abitativa (OSCA) che era previsto dalla legge n. 431 del 1998 rimasta finora inattuata.

Per i territori non urbanizzati, la **Strategia Nazionale per le Aree Interne** (SNAI) è stata un’importante innovazione del ciclo di programmazione dei Fondi strutturali europei 2014-2020, confermata anche per il ciclo 2021-2027, perché ha richiamato l’attenzione sui territori più fragili, che vanno rilanciati anche in chiave di sostenibilità. Le aree di in-

tervento erano 72, ora sono 114 e i Comuni coinvolti risultano ormai più di 1.500. Le attuali criticità della SNAI riguardano: la mancanza di una valutazione compiuta sulla sperimentazione 2014-2020; la lentezza dello strumento attuativo dell'Accordo di programma quadro; i bandi competitivi e i decreti ministeriali di riparto delle risorse, che hanno destrutturato il metodo *place-based* adottato inizialmente per la selezione degli investimenti; la sostanziale regionalizzazione della SNAI. I Comuni classificati come aree interne ricevono risorse cospicue dal PNRR per il potenziamento dei servizi sociali e le farmacie rurali e dal PNC per la viabilità. Ma il rischio è di risorse a pioggia con interventi settoriali su piccoli Comuni, Comuni montani e borghi, oltre che sui Comuni marginali e per il turismo.

Nella scorsa legislatura si sono registrati **segnali di rinnovato interesse per la montagna**, che costituisce buona parte delle aree interne, con un aumento del Fondo per lo sviluppo delle montagne italiane per il 2022 (130 milioni di euro) e in ulteriore crescita a partire dal 2023 (210 milioni di euro). Il governo aveva anche approvato un Ddl complessivo sulla montagna.

Il PNRR ha finanziato con 135 milioni di euro le **green community** previste dall'art. 72 della Legge n. 221/2015. Preceduto alla individuazione di tre aree pilota, il Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie (DARA) della Presidenza del Consiglio ha pubblicato il bando per la selezione di 30 Green community il 1 luglio 2022. Nonostante i tempi ristretti, esso ha riscosso un'amplessima adesione, con circa 190 candidature che hanno coinvolto oltre un terzo della massima platea teorica di possibili partecipanti, e il successivo finanziamento di 35 programmi.

Gli ultimi dati ufficiali disponibili sul **verde pubblico**, aggiornati al 2021, evidenziano che:

- la superficie di verde pubblico nei Comuni capoluogo di Provincia resta sostanzialmente stabile, contrariamente a quanto auspicato dalle strategie e politiche europee e nazionali;
- la disponibilità pro capite di verde pubblico fruibile negli stessi Comuni capoluogo è aumentata di circa 17 ettari nel decennio 2011-2021, ma in modo fortemente variabile sul piano territoriale, rimanendo stabile in alcuni casi o addirittura diminuendo in altri, soprattutto al Sud;
- nei 109 capoluoghi di Provincia sono stati adottati 11 Piani per il verde e solo otto sono stati

approvati. È positivo però che i Piani del verde più recenti, come quelli di Torino e Padova, siano stati sviluppati con una visione strategica che integra i temi dei servizi ecosistemici e dell'adattamento ai cambiamenti climatici.

In termini di politiche e programmi per il potenziamento del verde urbano, a dieci anni dalla Legge n. 10/2013 si rileva una maggiore conoscenza e sensibilità degli amministratori, con un'attenzione ai nuovi strumenti di governo del verde (bilancio arboreo, monitoraggio delle alberate, iniziative di coinvolgimento della cittadinanza, ecc.). Inoltre, i programmi sperimentali di finanziamento per le Città metropolitane e per i Comuni con più di 60mila abitanti per la realizzazione di foreste urbane e per aumentare la resilienza degli insediamenti ai cambiamenti climatici hanno attivato importanti progettualità. In tale ambito va segnalato l'investimento per la "Tutela e valorizzazione del verde urbano ed extraurbano" di 330 milioni di euro previsto dal PNRR, che si propone l'obiettivo di piantare almeno 6,6 milioni di alberi nel territorio delle Città metropolitane entro il 31 dicembre 2024 (1,65 milioni sono già stati piantati entro il 31 dicembre 2022).

L'**inquinamento atmosferico** è ancora molto elevato nel nostro Paese, specialmente nelle grandi città e particolarmente nella Pianura Padana, che, anche a causa delle sue caratteristiche geografiche e meteorologiche, è l'area a maggior rischio sanitario in Europa per l'inquinamento atmosferico. Nel 2022, le morti premature nel nostro Paese attribuibili a tale causa sono state circa 60mila, di cui la maggioranza per l'esposizione alle polveri sottili (PM₁₀ e PM_{2,5}), ragione per la quale sull'Italia, nonostante alcuni miglioramenti registrati negli ultimi anni, gravano una condanna per il superamento dei limiti di concentrazione di PM₁₀ e due procedure di infrazione per il superamento dei limiti di biossido di azoto (NO₂) e di PM_{2,5}. A tale proposito, va segnalato che la proposta della nuova Direttiva sulla qualità dell'aria avanzata dalla Commissione europea il 26 ottobre 2022, sulla quale il Governo italiano e le Regioni del Nord hanno recentemente espresso forti perplessità, si pone l'obiettivo di ridurre in modo significativo i limiti di concentrazione degli inquinanti, allineandoli a quelli più restrittivi indicati nel 2021 dall'OMS, più cautelativi per la salute umana.

La **mobilità nelle città** continua a essere fortemente squilibrata verso il mezzo privato, come di-

mostra l'indagine dell'Eurobarometro su 80 città europee. Nel 2019, solo il 18% della popolazione italiana indicava la modalità collettiva come prima opzione, la quota più bassa tra i principali Paesi UE, mentre l'incidenza del mezzo privato (57%) era di cinque punti superiore a quella della media europea⁸³.

L'Istat segnala anche un'elevata **insoddisfazione nell'utilizzo dei mezzi pubblici**: nel 2022, infatti, il 30,7% delle famiglie italiane dichiarava di avere difficoltà di collegamento con mezzi pubblici nella zona in cui risiede, con quote relativamente più alte nelle regioni del Mezzogiorno (39,2% in media; 52,7% in Campania). Elevata è la percentuale delle persone che utilizzano abitualmente il mezzo privato per raggiungere il luogo di lavoro (76% su scala nazionale, 78,1% nel Nord-Est) ed è ancora bassa la quota degli studenti che usa solo mezzi pubblici per recarsi al luogo di studio (25,1% in media; 17,7% in Sicilia rispetto al 43,6% nella Provincia autonoma di Trento).

Questa situazione ha effetti rilevanti sulle **emissioni dei gas climalteranti nel settore dei trasporti**, di cui il 92,3% nel 2021 era determinato dal trasporto su strada. I fattori principali di tale fenomeno sono:

- dal lato della domanda, il tasso di mobilità sostenibile (quota di spostamenti con mezzi pubblici, a piedi e in bicicletta o con strumenti di micromobilità) è stato del 31,3% nel 2022, un valore analogo a quello del 2016 (31,1%), dopo essere cresciuto fino al 38,2% nel 2020. L'Istituto di Formazione e Ricerca per i Trasporti (ISFORT)⁸⁴ nota che la combinazione tra ripiegamento della mobilità attiva, pieno recupero dell'auto e faticosa risalita del trasporto pubblico ha prodotto un'uscita dall'emergenza COVID-19, con una situazione peggiore rispetto al periodo pre-pandemico;
- dal lato dell'offerta, negli stanziamenti del PNRR vi sono segnali importanti per il futuro, soprattutto in relazione all'alta velocità ferroviaria, allo spostamento del traffico merci dalla strada alla ferrovia e al rinnovo dei mezzi del Trasporto pubblico locale (TPL). Restano tuttavia le croniche carenze nella rete di metropolitane e tramvie, nella vetustà del parco bus, nell'insufficienza degli investimenti per la mobilità ciclabile e per la realizzazione di una rete efficiente di ricarica per i veicoli elettrici.

GOAL 12 - CONSUMO E PRODUZIONE RESPONSABILI

L'Italia ha compiuto importanti progressi nel campo dell'economia circolare, come testimoniato dall'indice composito elaborato dall'ASviS. Questo risultato è frutto sia di politiche pubbliche, sia di decisioni autonome delle imprese italiane, che hanno sviluppato in questo campo eccellenze internazionalmente riconosciute.

In primo luogo, va segnalato che i criteri ambientali e sociali applicati agli acquisti, sia delle pubbliche amministrazioni che delle aziende private, sono ormai entrati nella pratica, ma con evidenti limitazioni. Ad esempio, per ciò che concerne le prime, il **Green/Social Public Procurement** non rappresenta ancora una prassi consolidata, nonostante il fatto che il Green Public Procurement (GPP) - ovvero l'adozione di Criteri Ambientali Minimi (CAM) negli appalti pubblici - sia obbligatorio per le forniture, servizi e lavori di qualsiasi importo⁸⁵. Peraltro, anche il nuovo Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. n. 36/23) ribadisce l'obbligatorietà del GPP e del rispetto dei criteri sociali (equità di genere, occupazione, inclusione).

Il **Sesto Rapporto dell'Osservatorio Appalti Verdi**⁸⁶, che verifica l'applicazione del GPP e dei CAM nei Comuni italiani attraverso un'indagine effettuata su 66 Comuni capoluogo, 325 non capoluogo e 157 Stazioni appaltanti (di cui 44 ASL, 99 Enti gestori di aree protette e 14 Centrali di committenza regionali) mostra una consolidata conoscenza del GPP, anche se l'applicazione dei suoi criteri resta ancora complessa. Inoltre, il Rapporto segnala la sempre maggiore presenza di imprese rispondenti ai requisiti CAM, a dimostrazione che quello privato si dimostra un settore resiliente alle sfide della transizione ecologica, in grado di offrire soluzioni al passo con le politiche *green* nazionali ed europee. Per quel che riguarda invece le criticità, la stesura dei bandi, la mancanza di formazione del personale dipendente, l'eccessiva complessità dei bandi stessi e delle procedure non aiutano la diffusione dei CAM nelle gare di appalto.

A conferma della crescente tendenza del mercato a orientarsi verso soluzioni in linea con la transizione ecologica, il **"Sustainability Monitor Report"**, rapporto annuale sulla sostenibilità ambientale e sociale delle catene di fornitura delle principali imprese italiane, segnala che, tra il 2021 e il 2023, le aziende che hanno partecipato a entrambe le indagini dimostrano avanzamenti significativi in