

Da segnalare, a proposito del “lavoro dignitoso”, la **Direttiva della Commissione europea per un salario minimo adeguato** nell'UE, adottata il 28 ottobre 2020, che, in linea con il “Pilastro europeo dei diritti sociali”, prevede che gli Stati membri definiscano criteri nazionali di adeguatezza dei salari minimi e del loro aggiornamento, includendo la valutazione del potere d'acquisto, il livello generale delle retribuzioni medie e la loro distribuzione, la crescita della media delle retribuzioni.

Due importanti misure adottate nel 2019 con impatto diretto sul mercato del lavoro sono state l'introduzione del **Reddito di Cittadinanza (RdC)** e la  **riforma del sistema pensionistico (Quota 100)**. Queste misure avrebbero dovuto favorire il ricambio generazionale nel mercato del lavoro a favore dei giovani, incoraggiare la creazione di nuovi posti di lavoro, offrire un sostegno economico ai lavoratori con i redditi più bassi e potenziare i Centri per l'impiego. Tuttavia, il RdC non ha offerto un sostegno adeguato alla platea maggiormente bisognosa, creando un effetto di scoraggiamento sull'offerta di lavoro. Per quanto riguarda la riforma del sistema pensionistico, non si è verificata l'attesa turnazione tra lavoratori anziani in uscita e giovani in entrata.

Tra i provvedimenti adottati dal Governo per **fronteggiare la crisi del 2020**, di rilievo sono state le estensioni delle misure speciali in tema di **ammortizzatori sociali** a protezione dell'occupazione, tra cui: Cassa integrazione, congedi, indennità a varie categorie professionali, incentivi al lavoro agile, misure a sostegno della liquidità attraverso il sistema bancario, aumento del Fondo di garanzia per le PMI, misure di sostegno finanziario alle imprese. Vanno poi segnalati l'Istituzione del **Fondo per il reddito di ultima istanza** a favore dei lavoratori danneggiati dal COVID-19, le  **misure di sostegno alla liquidità delle imprese** e ulteriori interventi sul **Fondo garanzia PMI**, che tuttavia non hanno registrato l'auspicata tempestiva presa diretta sull'economia reale.

Con riferimento al mercato del lavoro nel settore del turismo<sup>80</sup>, a febbraio 2017 è stato approvato il **Piano Strategico del Turismo**, che delinea lo sviluppo del settore nei successivi sei anni per rilanciare la leadership italiana sul mercato turistico mondiale. Il 17 luglio 2023 il Consiglio dei Ministri ha approvato il **Piano Strategico del Turismo 2023-2027**, basato su cinque pilastri volti a promuovere la competitività del settore: governance;

innovazione; qualità e inclusione; formazione e carriere professionali turistiche; sostenibilità.

Sempre su tale tema va ricordata la risoluzione del 25 marzo 2021 del Parlamento europeo sulla definizione di una **Strategia europea per il turismo sostenibile**, sulla scia della quale il Consiglio dell'UE ha adottato le conclusioni sul turismo in Europa nel prossimo decennio (sostenibile, resiliente, digitale, globale e sociale), in cui invita gli Stati membri e la Commissione a presentare un'agenda europea per il turismo 2030/2050. La Missione 1 del PNRR prevede numerose azioni a supporto dello sviluppo di un turismo sostenibile, come ad esempio i fondi destinati alla competitività delle imprese alberghiere, il Piano nazionale borghi, la piattaforma dedicata al turismo digitale.

Il PNRR rappresenta l'occasione per recuperare i ritardi storici che penalizzano storicamente il Paese e che riguardano le persone con disabilità, i giovani, le donne e il Sud. Per questo motivo le riforme e gli investimenti del PNRR condividono priorità trasversali, relative alle pari opportunità generazionali, di genere e territoriali. I progetti sono valutati sulla base dell'impatto che hanno nel recupero del potenziale dei giovani, delle donne e dei territori, e nelle opportunità fornite a tutti, senza alcuna discriminazione.

**La Missione 5 “Inclusione e Coesione” del PNRR ha l'obiettivo di potenziare le politiche attive per il mercato del lavoro e i centri per l'impiego** al fine di valorizzare il mercato del lavoro e la formazione professionale, e di contribuire all'aumento dei tassi di occupazione, facilitando le transizioni lavorative e dotando le persone di formazione adeguata. A tal fine sono previste due riforme: una delle politiche attive del lavoro e formazione e un'altra (a costo zero) di contrasto al lavoro sommerso.

**Oltre alle riforme, sono previste cinque misure diverse di investimento** per: il potenziamento dei Centri per l'Impiego; gli incentivi alla creazione di impresa femminile; la creazione di un sistema di certificazione della parità di genere; il potenziamento del sistema duale; il potenziamento del servizio civile universale.

## GOAL 9 - IMPRESE, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE

Nel periodo 2015-2023 la situazione delle infrastrutture nel nostro Paese ha portato alla luce una serie di carenze ed elementi su cui è necessario

intervenire con grande urgenza. Nonostante indubbi miglioramenti in alcuni settori e le risorse previste nel PNRR - purtroppo recentemente defianziato proprio su importanti progetti rilevanti per l'assetto territoriale e la riduzione dei rischi idrogeologici - **lo stato delle infrastrutture del Paese appare tuttora piuttosto inadeguato alle sfide della sostenibilità.** Complessivamente, l'Italia mostra, nel confronto europeo, elementi di debolezza concentrati in particolare nel settore delle infrastrutture di trasporto, in quelle idriche e nel contesto urbano e abitativo.

Nel trasporto, l'Italia privilegia da sempre quello stradale rispetto a quello ferroviario, il che comporta costi sociali e ambientali elevati. Nel 2021, i trasporti erano responsabili di circa il 25% del totale delle emissioni (un valore vicino a quello medio europeo), con un ruolo crescente in questo fenomeno negli ultimi anni, a fronte di una riduzione complessiva delle emissioni totali (-19,9% nel 2021 rispetto ai valori del 1990). Nel settore dei trasporti, quello stradale costituisce la principale fonte di emissioni, con una quota pari al 93%. Nel trasporto delle persone, nonostante l'indicatore che misura il peso di ferrovie e autobus nell'utilizzo dei mezzi di trasporto da parte dei passeggeri mostri una situazione relativamente favorevole per l'Italia rispetto agli altri Paesi UE, la situazione rimane critica. Anche riguardo al trasporto delle merci, si assiste a un totale squilibrio nelle modalità di trasporto, sfavorevole a quello su ferrovia. Nel 2021, solamente il 12,6% delle merci trasportate internamente è movimentato su ferrovia, mentre la media UE è pari al 17,0%.

In questo settore, **sarà fondamentale il ruolo del PNRR, che prevede ingenti investimenti per potenziare le linee ferroviarie** (oggi meno estese rispetto agli altri Paesi europei). Saranno realizzati 541 chilometri in più di ferrovie ad Alta Velocità, pari a circa il 74% di quanto è stato costruito fino al 2019; sarà aggiornato il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario per 3.400 chilometri di linee ferroviarie; saranno potenziati 680 chilometri di linee regionali; verranno riqualificate 38 stazioni ferroviarie nel Mezzogiorno; saranno migliorati 1.280 chilometri di linee costruite su nodi ferroviari metropolitani e collegamenti nazionali chiave.

**Il PNRR interviene anche sulle infrastrutture portuali:** sono previsti, anche su diversi fondi, 9,2 miliardi di investimenti che mirano a una maggiore resilienza delle infrastrutture portuali ai

cambiamenti climatici, a un aumento della capacità portuale attraverso opere di dragaggio e nuovi moli e piattaforme, all'elettificazione delle banchine e allo sviluppo delle aree retroportuali.

Un altro aspetto che si sta rivelando particolarmente critico riguarda **la sicurezza stradale.** Il tragico crollo del viadotto Morandi di Genova nell'agosto 2018 ha infatti portato alla luce gravi carenze di monitoraggio e manutenzione sull'intera rete autostradale. Studi condotti in vari Paesi concordano su durate di vita limitata a 50-70 anni per i ponti in calcestruzzo, sia per il deterioramento dei materiali ("carbonatazione"), sia per le condizioni di utilizzo molto più gravose di quelle stimate in fase di progettazione, a causa dell'enorme incremento di traffico e pesi trasportati, che a loro volta accelerano il processo di deterioramento dei materiali. Un indicatore di particolare interesse, con riferimento alle infrastrutture stradali, è quello degli incidenti mortali in rapporto alla popolazione, che riflette anche una peggiore qualità delle strade e un maggiore congestionamento, dovuto a una minore offerta rispetto alla domanda. Nel 2022 sono morte 3.159 persone in incidenti stradali, valore analogo a quello del 2019, dopo la riduzione causata dalla pandemia. Il tasso di mortalità stradale italiano è nettamente peggiore di quello medio europeo, rispettivamente pari a 5,4 e 4,6 morti ogni 100mila abitanti.

Rispetto alle **infrastrutture energetiche**, la complessa situazione geopolitica, generata dall'invasione dell'Ucraina, ha ridato un forte impulso all'utilizzo del gas da fonti alternative rispetto a quelle russe. Non bisogna però dimenticare gli obiettivi europei per la transizione energetica, che comporteranno l'utilizzo di un quantitativo sempre maggiore di energia rinnovabile. La capacità netta di generazione di energia rinnovabile installata è pari nel 2020 a 56,5 Gw, un valore che aumenta dal 2015 a un ritmo di 1 Gw circa all'anno, troppo poco se vogliamo rispettare gli obiettivi europei e raggiungere nel 2030 una capacità di 130 Gw.

Nel settore dell'energia elettrica, se si rispetteranno i target europei, l'energia prodotta da fonti rinnovabili dovrà coprire almeno il 65% dei consumi finali nel settore elettrico. **Gli investimenti previsti nella rete infrastrutturale elettrica appaiono quindi fondamentali** per garantire una maggiore integrazione delle rinnovabili e allo stesso tempo l'efficienza e la sicurezza del servizio: il progetto *Hypergrid*, che usa tecnologie

della trasmissione in corrente continua, permetterà miglioramenti importanti in termini di incremento della capacità di transito tra le zone di mercato, di flessibilità e robustezza della rete.

La persistente e generale siccità degli ultimi anni e l'aumento delle temperature hanno portato all'attenzione di tutti **la carenza di disponibilità della risorsa idrica causata dal cambiamento climatico e dall'inadeguatezza del sistema idrico nazionale**. Nel 2020 sono state adottate misure di razionamento idrico in 11 capoluoghi di Provincia, saliti a 15 nel 2021. Per ben 10 Regioni del Centro e Nord Italia è stato dichiarato nel 2022 lo stato di emergenza nazionale in relazione alla situazione di deficit idrico, poi prorogato fino a tutto il 2023. L'Italia, infatti, non immagazzina abbastanza acqua piovana, che - seppure in calo - è anche più abbondante rispetto ad altri Paesi UE. Il rapporto ISTAT GMA 2023 (riferito al quinquennio 2018-2022) identifica, per le reti idropotabili, una dispersione idrica media del 42,2% nei 500mila chilometri di rete di distribuzione piuttosto obsoleta - oltre il 60% ha oltre 30 anni di età, e il 25% supera i 50 anni. Il tasso nazionale di rinnovo (3,8 metri di condotte per ogni chilometro di rete) implicherebbe oltre 250 anni per sostituire l'intera rete, un piano insostenibile.

**Il PNRR interviene sul settore idrico, investendo oltre 4,3 miliardi di euro attraverso quattro misure di grande portata**, comunque ancora insufficienti: due miliardi di euro per le nuove infrastrutture idriche primarie (per esempio nuovi invasi) su tutto il territorio; 900 milioni di euro per la riparazione, la digitalizzazione e il monitoraggio integrato delle reti idriche in modo da diminuire sostanzialmente le perdite di acqua; oltre 800 milioni di euro per il potenziamento e l'ammodernamento del sistema irriguo nel settore agricolo; 600 milioni di euro di investimenti per la depurazione delle acque reflue, da riutilizzarsi in agricoltura e manifattura.

Per quanto riguarda l'**innovazione**, a livello europeo è stato fissato un obiettivo quantitativo che i Paesi devono perseguire: entro il 2030 raggiungere la quota del 3% del PIL dedicato alla Ricerca e Sviluppo. L'Italia risulta ancora molto indietro rispetto a questo obiettivo, attestandosi nel 2021 al solo 1,5% (la media UE è pari al 2,3%). Negli ultimi 15 anni l'indicatore è cresciuto troppo limitatamente e se si dovesse continuare con l'andamento registrato non si raggiungerebbe il target prefissato.

**Le politiche previste dal PNRR possono incidere positivamente, dal momento che sono previsti diversi investimenti a favore della ricerca**: oltre all'investimento relativo alla creazione di "campioni nazionali di ricerca e sviluppo" in ambiti tecnologici chiave, si segnala quello riguardante l'assegnazione di 15mila nuove borse di dottorati previste per il 2024, che porterebbe a un incremento di circa il 47% del totale degli iscritti ai corsi di dottorato, un risultato che potrebbe dare uno slancio positivo ad un settore in crisi, dal momento che tra il 2007 e il 2021 gli iscritti ai corsi di dottorato sono diminuiti di circa il 20%.

Gli indicatori riguardanti l'innovazione nel mondo delle imprese ci descrivono una situazione in piena evoluzione, anche se si rilevano ancora dei ritardi strutturali rispetto alla media dei Paesi UE. **La quota di imprese che hanno introdotto innovazioni di prodotto e/o di processo negli ultimi tre anni è cresciuta tra il 2014 e il 2020 di 19 punti percentuali**, attestandosi al 50,9%, dimostrando una certa vivacità del settore industriale. Aumenta anche il numero di brevetti proposti per milione di abitanti, che tra il 2015 e il 2022 passa da 65,6 a 82,4, valori tuttavia nettamente inferiori alla media UE, che nel 2022 si attesta a 148,8 brevetti per milione di abitanti. Il ritardo rispetto al resto d'Europa è anche dovuto alla composizione particolare del tessuto produttivo italiano, caratterizzato da un alto numero di piccole imprese, una parte delle quali appaiono più in difficoltà nell'integrare delle innovazioni nei loro processi produttivi.

Le soluzioni legate al settore delle Tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT) sono sempre più frequentemente utilizzate da parte delle imprese. **C'è una crescente richiesta di lavoratori specializzati, che le imprese non sempre riescono a soddisfare**. Tale disallineamento tra domanda e offerta è anche dovuto al fatto che le donne rimangono spesso escluse da questo settore: nel 2022 l'84% degli occupati specializzati in ICT era di sesso maschile (dato in linea con i valori medi europei). Risulta, inoltre, problematico l'aspetto relativo alle competenze ICT dei lavoratori: la percentuale dei dipendenti con un livello digitale almeno di base in Italia, nel 2021, era pari al 58,6% (in Francia al 70,4%), un valore che difficilmente potrà migliorare visto che la quota di imprese in Italia che fa formazione per sviluppare/aggiornare le competenze ICT del proprio personale nel 2022 è stata pari al 19,3%, a fronte di una media UE del 22,4%.

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 Geospatial<sup>81</sup>, 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 (Ispira, 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 2023<sup>82</sup>.

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-