

Fondo Cresci al Sud, finanziato con il “sacrificio” delle risorse destinate a sostenere le Zone Economiche Speciali (ZES) a gestione regionale, visto che le stesse non sono state istituite dopo che la disposizione istitutiva del Piano grandi investimenti nelle zone economiche speciali è rimasta inattuata.

Con lo scoppio della crisi indotta dal COVID-19, la mancanza di una visione organica ha mostrato tutta la fragilità del sistema Paese e del mercato del lavoro. L'impatto asimmetrico della crisi, sia dal punto di vista territoriale (a scapito di regioni già in ritardo di sviluppo) che generazionale (a scapito dei giovani), ha determinato un netto arretramento rispetto al raggiungimento del Target 8.6, la cui attuazione era prevista proprio per quest'anno (*Entro il 2020, ridurre sostanzialmente la percentuale di giovani disoccupati che non seguano un corso di studi o che non seguano corsi di formazione*). I dati sul mercato del lavoro indicano con chiarezza come il maggiore impatto della crisi sull'occupazione sia stato subito proprio dai giovani lavoratori precari o autonomi, e dai giovani in entrata nel mercato del lavoro.

In generale, il Goal 8 è quello che ha ricevuto maggiore attenzione, per numero di articoli, nei tre principali Decreti-Legge del Governo in risposta alla crisi, registrando oltre 280 interventi. Tuttavia, come notato usando la classificazione delle politiche del Joint Research Center (JRC) della Commissione Europea, la stragrande maggioranza di questi sono di protezione dagli effetti immediati della crisi. Mancano, quindi, sia misure che vadano a correggere gli squilibri sistemici del sistema-Paese e l'accertato impatto asimmetrico della pandemia, sia interventi adatte a prevenire una crisi economica derivante da shock esterni improvvisi come è stato il COVID-19. Inoltre, numerose misure (tra cui quelle relative al Green New Deal) hanno rimandato a complessi provvedimenti normativi successivi, che presuppongono una persistenza nelle linee di azione del Governo e un coordinamento con quelle disposte per la gestione dell'emergenza e lo stimolo alla ripresa.

Tra i provvedimenti adottati dal Governo per fronteggiare la crisi, di rilievo sono state le estensioni delle misure speciali in tema di ammortizzatori sociali per tutto il territorio nazionale, che include numerose misure protettive 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 sottolineati l'Istituzione del Fondo per il reddito di ultima istanza a favore dei lavoratori danneggiati dal virus COVID-19, nel limite di spesa 300 milioni di euro per l'anno 2020, e 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.

Infine, nel Decreto “Rilancio” sono stati introdotti il posticipo dell'Irap, il rafforzamento patrimoniale delle imprese, l'introduzione di un fondo presso Cassa Depositi e Prestiti (Patrimonio Rilancio), la garanzia SACE sui crediti commerciali, incentivi alle start-up, nuovi fondi per la salvaguardia di occupazione e imprese, modifiche alle misure di integrazione salariale e alla Cassa integrazione, l'indennità per i lavoratori domestici, il sostegno al lavoro agile, la soppressione delle clausole di salvaguardia su Iva e accise, il Fondo turismo per l'estate 2020. Inoltre, il provvedimento autorizza il Ministero dell'Economia a stipulare gli accordi necessari a definire il contributo italiano al Fondo di Garanzia della BEI e il contributo italiano allo SURE.

GOAL 9 - IMPRESE, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE

Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile

Relativamente ai temi del Goal 9 i vari provvedimenti legislativi del 2020 hanno posto le premesse per un cambio di paradigma nella direzione della trasformazione digitale del sistema socio-economico italiano, del Green New Deal italiano, degli incentivi per Impresa 4.0 e l'economia circolare, dell'impegno per la mobilità sostenibile e l'innovazione sociale. Tale impostazione rappresenta un'indubbia discontinuità rispetto al passato e appare coerente con le linee programmatiche del nuovo Governo e dell'Unione europea. Inoltre, si è determinato un alleggerimento burocratico-amministrativo a favore delle PMI, della realizzazione di nuove infrastrutture e della manutenzione di quelle esistenti. Vediamo ora gli interventi relativi a specifiche aree.

- **Innovazione e digitalizzazione dei processi produttivi economici e sociali.** L'attività legislativa ha favorito un percorso di apertura a

strumenti innovativi, dimostrando una buona capacità di reazione da parte delle amministrazioni pubbliche e private, che sarebbe potuta avvenire prima e in un contesto non emergenziale. L'auspicio è che non solo tramite la legislazione, ma anche attraverso un aumento della consapevolezza generale, si avviino una serie di azioni e misure volte a maggiori investimenti su ricerca, innovazione e sistemi di digitalizzazione così da riuscire sia ad ottimizzare le risorse economiche sia a rispondere tempestivamente alle situazioni di emergenza come quella creata dal COVID-19.

- **Infrastrutture e trasporti stradali.** Le norme presenti nei citati Decreti sono di particolare importanza per la costruzione di una infrastruttura resiliente, in quanto prevedono importanti semplificazioni della normativa vigente e, in particolare, del codice degli appalti, al fine di accelerare la realizzazione di nuove opere infrastrutturali e di lavori di ammodernamento. D'altra parte, il tragico crollo del viadotto di Genova ha portato alla luce gravi carenze di monitoraggio e manutenzione sull'intera rete autostradale. Vari studi concordano sulla durata di vita limitata a 50-70 anni delle infrastrutture stradali in calcestruzzo. Peraltro, il deterioramento dei materiali, le variazioni termiche, i fenomeni meteorologici e l'aumento dei carichi di traffico rendono le condizioni di utilizzo molto più gravose di quelle stimate in fase di progettazione. Ciononostante, non sono intervenute modifiche di rilievo a favore della manutenzione predittiva, mentre andrebbero identificati progetti e finanziamenti specifici per il monitoraggio e la messa in sicurezza di infrastrutture, scuole ed edifici basati su ICT/intelligenza artificiale che minimizzino i rischi di crolli ed eventi distruttivi (una prima valutazione dei costi di tali interventi si aggira intorno a 1-1,5 miliardi all'anno per 3-5 anni).
- **Mobilità sostenibile.** È stato introdotto il Buono Mobilità per la rottamazione dei veicoli inquinanti e l'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico locale e regionale (nei comuni a rischio procedure di infrazione per la qualità dell'aria). Da menzionare è anche l'importante stanziamento a favore di Province e Città Metropolitane per la manutenzione straordinaria della rete viaria. Inoltre, fino al 30 giugno 2021, le risorse statali previste per il

rinnovo del materiale rotabile automobilistico e ferroviario destinato al trasporto pubblico locale e regionale potranno essere utilizzate, entro il limite massimo del 5%, per l'installazione di dotazioni sui relativi mezzi, finalizzate a contenere i rischi epidemiologici per i passeggeri e il personale viaggiante, nonché per il finanziamento di progetti di acquisto di biciclette elettriche a pedalata assistita e progettate per la mobilità condivisa, e all'utilizzo di detti mezzi per l'integrazione dei servizi flessibili e di mobilità condivisa con i programmi di esercizio esistenti.

- **Infrastrutture aeroportuali.** L'Italia pre-COVID stava registrando una mobilità extra-europea in crescita, anche grazie agli investimenti di ammodernamento degli aeroporti per 4,2 miliardi nel quinquennio 2016-2020, finanziati quasi totalmente dagli stessi gestori. Occorre quindi agire rapidamente per controbilanciare la situazione di sostanziale stallo delle attività aeroportuali determinato dalla crisi sanitaria, visto che l'utilizzo degli aeroporti è significativamente inferiore alla capacità di servizio potenziale, il che rende difficile coprire i costi fissi, rimasti pressoché invariati.
- **Trasporto ferroviario.** Al fine di affrontare le criticità determinate dalla crisi sanitaria ed economica, con il Decreto "Rilancio" sono state previste misure che mirano a compensare i pesanti danni subiti dalle imprese di trasporto ferroviario e dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria, a testimonianza dell'attenzione del Governo a un settore a ridotto impatto ambientale per il rilancio del Paese in ottica di sostenibilità. Inoltre, sono state approvate norme finalizzate al sostegno dell'attività economica e di impresa, come il rifinanziamento di alcuni incentivi per il trasporto ferroviario delle merci e la riduzione dei pedaggi per le imprese del trasporto ferroviario di persone e merci. Di particolare importanza per il settore ferroviario e per la costruzione di una infrastruttura resiliente sono anche le norme per la semplificazione e l'accelerazione della realizzazione di opere infrastrutturali e dell'ammodernamento delle infrastrutture esistenti, presenti nei Decreti "Rilancio" e "Semplificazione". Da una prima valutazione dei provvedimenti citati, risulta positiva la risposta quasi immediata del Governo alle criticità segnalate dal settore, anche se la maggior parte degli inter-

venti posti in atto, per quanto rilevanti, rivestono il carattere di “bonus” e non hanno portata strutturale. Alcune misure risultano inoltre di entità finanziaria non sufficiente, specialmente quelle a sostegno delle imprese che effettuano attività che rientrano nell’obbligo di servizio pubblico e quella per la compensazione dei danni subiti dal gestore dell’infrastruttura ferroviaria.

- **Tecnologie di risparmio energetico.** Il Governo ha previsto vari interventi di rigenerazione urbana, tra cui l’Ecobonus 110%. L’effetto atteso può essere sicuramente importante, ma l’iter di autorizzazione tramite circolari da rilasciare da parte della P.A. ne complica la gestione e ne dilata i tempi di realizzazione, riducendo in modo significativo la portata. Il dubbio è che ne possano beneficiare maggiormente imprese di nuova costruzione e non quelle che erano presenti prima dell’emergenza COVID-19, che risultano essere ferme da mesi.
- **Infrastrutture idriche.** In merito a tale tipologia di infrastrutture, e in particolare per quelle irrigue, la legislazione recente non ha impattato in maniera importante sul comparto, almeno per quanto riguarda gli aspetti connessi alla gestione dell’irrigazione attuale. Tuttavia, nei vari Decreti (in particolare nel Decreto “Rilancio”), sono previste diverse misure, tra cui un Piano di investimenti pubblici finalizzati al rinnovo delle reti e infrastrutture acquedottistiche, caratterizzate da elevati livelli di perdite (circa il 37%), oltre che all’adeguamento dei sistemi di collettamento e depurazione delle acque reflue, oggetto di sanzioni della Commissione europea, al fine di abbattere le contaminazioni e limitarne l’impatto sulla biodiversità e sullo stato ecologico delle acque superficiali e sotterranee, nonché di favorire l’attuazione del nuovo regolamento europeo sul riutilizzo irriguo delle acque reflue. Inoltre, il Decreto prevede un Piano straordinario di interventi a finanziamento pubblico per la manutenzione delle infrastrutture irrigue, compresi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle reti e dei canali, che svolgono funzione di irrigazione e difesa del territorio. Infine, come già ricordato, la Legge di Bilancio 2020 conferma stanziamenti per il finanziamento di linee di intervento pluriennali già avviate negli anni precedenti.

GOAL 10 - RIDURRE LE DISUGUAGLIANZE

Ridurre l'ineguaglianza all'interno di e fra le Nazioni

Con riferimento ai Target del Goal 10, l’evoluzione della legislazione presenta una serie di provvedimenti necessari, ma non ancora sufficienti, per incidere significativamente sulla riduzione delle profonde disuguaglianze che attraversano il Paese e che hanno amplificato drammaticamente gli effetti economici e sociali della crisi sanitaria provocata dalla pandemia. A mancare è una visione integrata e di lungo termine in grado di affiancare l’azione redistributiva dello Stato, espressa nelle Leggi di Bilancio 2019 e 2020 in interventi sulle singole persone o famiglie svantaggiate, attraverso un sensibile potenziamento dei servizi. Una visione sistemica e unitaria di contrasto alle disuguaglianze dovrebbe infatti considerare dimensioni fondamentali della vita delle persone, come l’accesso all’istruzione, alla conoscenza, alle innovazioni tecnologiche e ai servizi sanitari, le condizioni delle abitazioni e dell’ambiente. In particolare, come già rilevato nell’analisi della Legge di Bilancio 2020, è evidente e positivo il cambio di direzione rispetto alla stagione dei condoni e della *flat tax*, così come positive sono le misure per l’accesso alle abitazioni e alla qualità dell’abitare, la sterilizzazione dell’aumento dell’Iva e l’istituzione del Fondo assegno universale e servizi alla famiglia, tuttavia rimangono limitate le misure pre-redistributive in grado di condizionare sensibilmente la formazione dei redditi primari e l’accesso ai servizi essenziali per i più svantaggiati. Peraltro, l’analisi dei provvedimenti assunti per arginare gli effetti sociali ed economici della crisi sanitaria alla luce dei 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile e dei cinque orientamenti delle politiche per la “resilienza trasformativa” (prevenzione, protezione, preparazione, promozione e trasformazione), condotta dall’ASviS, mostra che l’azione governativa è stata orientata principalmente alla dimensione della protezione.

Per quanto riguarda le misure volte a promuovere l’inclusione sociale, economica e politica, nella Legge di Bilancio 2020, il fondo destinato ad asili nido e scuole dell’infanzia ha rappresentato un provvedimento positivo per rafforzare l’offerta di servizi educativi dal punto di vista infrastrutturale, per attenuare le disuguaglianze di opportunità delle bambine e dei bambini, per sostenere l’occupazione di persone prive di una solida rete familiare ed economicamente vulnerabile. Tutta-