

della filiera grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie. Il Piano rappresenta, in chiave strategica, uno strumento ambizioso che potrebbe favorire il progressivo avvicinamento ai Target 8.2 (raggiungere livelli elevati di produttività economica) e 8.3 (promuovere politiche orientate allo sviluppo che supportino le attività produttive, la creazione di lavoro dignitoso, l'imprenditorialità, la creatività e l'innovazione). Approvato in via definitiva con la Legge di Bilancio per il 2017, il Piano prevede: super/iperammortamento per nuovi investimenti innovativi, il credito d'imposta sugli investimenti in R&S e della nuova Sabatini, che si uniscono alle misure per le start-up e le PMI innovative e al rafforzamento del Fondo Centrale di Garanzia. Il Governo ha stanziato risorse per circa 13 miliardi di euro nel periodo 2017-2024 e stima che solo nel 2017 tali misure possano mobilitare nuovi investimenti privati per circa 10 miliardi di euro.

Goal 9: Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile

L'Obiettivo 9 è finalizzato a creare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e sicure che supportino lo sviluppo economico e dell'essere umano, con l'obiettivo di abbassare i costi e di essere accessibili a tutti, e promuovere un'industrializzazione sostenibile, l'innovazione, la ricerca scientifica e la capacità tecnologica nel settore industriale di tutti i Paesi, aumentando in maniera significativa l'accesso alle informazioni e alle comunicazioni tecnologiche attraverso internet.

Con il nuovo "Codice degli Appalti" (D. Lgs. 50/2016) e con il DEF 2017, con cui è stato approvato l'Allegato che individua i fabbisogni infrastrutturali al 2030, si è ufficialmente entrati nella nuova stagione di politiche infrastrutturali. Il primo aspetto innovativo del documento è la centralità della pianificazione strategica, cioè l'individuazione delle reti di infrastrutture necessarie, come quelle ferroviarie, stradali, portuali, aeroportuali, per la connessione del Paese. Particolare attenzione viene assegnata agli snodi produttivi e al trasporto merci, ai poli turistici, con l'inclusione per la prima volta delle ciclovie turistiche. Inoltre, è diventata fondamentale la valutazione ex-ante delle opere, cioè la considerazione dei costi e dei benefici delle singole infrastrutture.

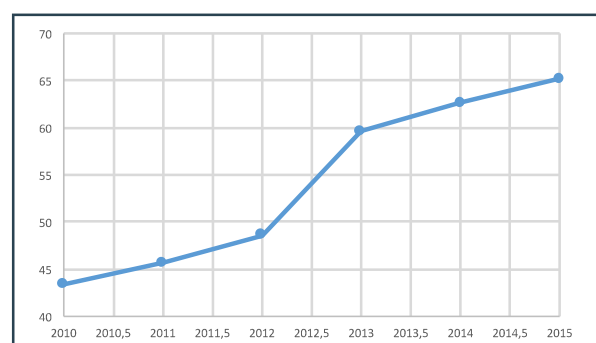
Se si considera anche l'importante riforma del "Codice degli Appalti" realizzata nel 2016, rivisitata e corretta nell'anno in corso, che dovrebbe aiutare a gestire in modo più trasparente ed efficiente gli appalti pubblici, il biennio 2016-2017 può essere considerato uno spartiacque per il settore delle infrastrutture, soprattutto per il cambio di paradigma nella loro pianificazione.

Sul piano delle realizzazioni, l'anno trascorso ha visto passi in avanti nel **settore delle comunicazioni e delle tecnologie dell'informazione**. Dal punto di vista della copertura, infatti, la disponibilità dei servizi di accesso a reti fisse a velocità compresa tra i 2 e i 20 Mbit/s ha ormai raggiunto il 97% delle abitazioni, mentre a fine 2016 le linee di rete fissa a banda larga con velocità pari o superiore ai 10 Mbit/s hanno superato per la prima volta il 50% del totale. Inoltre, sono stati avviati progetti finanziati dai fondi pubblici destinati allo sviluppo della banda ultra-larga e si è registrato un forte slancio degli investimenti privati in innovazione e sviluppo delle reti a banda ultra-larga fissa e mobile. Rilevante è stato anche il rinnovo della Convenzione Stato-RAI e del dibattito sul futuro dell'impresa di servizio pubblico radiotelevisivo in un contesto digitale e multimediale.

Per sostenere **l'innovazione e la ricerca e sviluppo (R&S)**, tema portante per il nostro Paese, che vede nel tessuto produttivo (prevalentemente formato da piccole e medie imprese) una struttura potenzialmente ricettiva di istanze innovative e di avanzamento tecnologico, il Governo ha istituito la fattispecie delle "Startup innovative" e promosso uno "Small Business Act" ed uno "Startup Act" in linea con le politiche europee dirette a finanziare un'aumentata capacità di innovare e applicare tecnologie intelligenti.

Altri importanti strumenti sono stati introdotti per accelerare la ripresa e favorire l'innovazione nelle

Figura 11 - Famiglie con connessione a banda larga (% sul totale delle famiglie)



imprese, quali l'Iper e il Super Ammortamento 4.0, l'agevolazione "Nuova Sabatini", il nuovo credito d'imposta R&S, il nuovo "Fondo per la crescita sostenibile" ed altri incentivi, che hanno già iniziato a dare positivi frutti stimolando un più elevato livello di investimenti.

Per ciò che concerne le infrastrutture fisiche le esigenze sono numerose e richiedono investimenti significativi. In particolare:

- l'ammodernamento della **rete stradale** è sostanzialmente fermo da anni e sono quindi indispensabili interventi per l'aumentare la sicurezza stradale attraverso la predisposizione di uno specifico piano nazionale. Inoltre, la trasformazione digitale di tali infrastrutture

rappresenta uno dei principali strumenti per migliorarne la qualità, la sicurezza e l'utilizzo, oltre che per generare dati e servizi che agevolino la mobilità di persone e merci, facilitando e semplificando il trasporto. L'allegato al DEF 2017 e il Piano Nazionale ITS sembrano aver raccolto questa sfida;

- le più recenti indagini sullo stato delle **infrastrutture idriche** evidenziano forti criticità connesse all'elevata vetustà delle reti. Anche se il servizio idrico da alcuni anni può vantare una regolazione nazionale che fissa le tariffe e vigila sugli investimenti realizzati, solo un nuovo quadro di programmazione può permettere l'incremento degli investimenti, attual-

LA LEVA DEL GREEN PROCUREMENT PER LO SVILUPPO E L'INNOVAZIONE

Il nuovo Codice dei Contratti Pubblici (D.Lgs. 50/2016), recentemente rivisto (D.Lgs. 56/2017), ha cercato di incorporare nell'attività di *procurement* alcuni principi e criteri più rispondenti agli obiettivi della sostenibilità. Si tratta di un primo passo verso l'approccio *sustainable public procurement* che si sta sviluppando a livello di Istituzioni internazionali (dalle Nazioni Unite all'OCSE e all'Unione europea). In particolare, nella versione modificata si rilevano significativi riferimenti al tema della sostenibilità, tra cui si segnala l'art. 34 (Criteri di sostenibilità energetica e ambientale) in materia di consumi nel settore della Pubblica Amministrazione, per i quali vengono determinati "criteri ambientali minimi", anche a fini premiali dell'aggiudicazione.

Un ruolo centrale nella considerazione di obiettivi di sostenibilità degli appalti è svolto dai criteri di aggiudicazione, soprattutto da quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa (art. 96, comma 6) e dall'introduzione dei cosiddetti "Costi del ciclo di vita" (art. 96) nella valutazione delle offerte, che presentano entrambi forti potenzialità di incorporazione di profili rilevanti di tutela dell'ambiente e di efficienza energetica nei progetti e nelle prestazioni richieste al mercato. Infine, si può considerare tra i profili di sostenibilità del Codice anche quello della qualificazione delle stazioni appaltanti e delle centrali di committenza (art. 38), che prevede un elenco degli enti appaltatori sulla base di criteri di classificazione riguardanti le loro caratteristiche strutturali e organizzative, che comprendono, tra i criteri "premiati", la "applicazione di criteri di sostenibilità ambientale e sociale nell'attività di progettazione e affidamento".

L'effettivo impatto sull'ambiente di questi principi dipenderà dalla reale volontà delle stazioni appaltanti e delle centrali di committenza di sfruttarli. Esperienze di *sustainable public procurement* sono state già maturate da CONSIP e dalle grandi società di utilities e sono attualmente oggetto di gare di forniture nel trasporto pubblico locale. Un contributo decisivo potrebbe essere svolto dalla definizione di veri e propri standard di sostenibilità da parte delle Pubbliche Amministrazioni da inserire nella propria attività gestionale e conseguentemente anche nel ricorso al mercato per soddisfare le proprie esigenze di approvvigionamento di beni e servizi e di realizzazione di lavori. Per questo l'ASviS ha avviato una collaborazione con il Dipartimento della Funzione Pubblica, al fine di definire delle Linee guida per orientare tutte le amministrazioni verso comportamenti pienamente coerenti con gli SDGs.

Un approccio analogo potrebbe essere applicato alla promozione dell'innovazione attraverso strumenti come i "partenariati" (art. 39). Sotto questo profilo, il Codice presenta un'evidente carenza di procedure di *procurement* a carattere "sperimentale" o "pilota", come pure di una vera e propria procedura *pre-commercial*, cioè in grado di definire veri e propri programmi di prestazioni da richiedere al mercato basati su innovazioni tecnologiche, tali da poter orientare l'offerta in modo tempestivo agli sviluppi della domanda pubblica.

mente molto insufficienti, specialmente in alcune aree del Paese;

- nel campo delle **infrastrutture energetiche** l'aumento dell'efficienza è un pilastro della politica europea e la principale priorità d'azione all'interno della Strategia Energetica Nazionale (SEN). Esiste, infatti, un bacino di risparmi di dimensioni considerevoli, ottenibile mediante l'adozione di moderne tecnologie di risparmio energetico e di generazione rinnovabile di energia sui beni della Pubblica Amministrazione e sui beni privati (per esempio i condomini). Gli investimenti prevedono ritorni economici rilevanti e certi, ma necessitano di un sistema di finanziamento prevalentemente privato, dentro a regole certe fissate dalla Pubblica Amministrazione;
- circa le **infrastrutture aeroportuali**, l'Italia risulta essere il Paese europeo con la più bassa concentrazione del traffico passeggeri negli aeroporti, a causa della maggiore presenza di scali con traffico tra i 3 ed i 5 milioni di passeggeri, mentre solo il 39% del traffico è generato da aeroporti con più di 10 milioni di passeggeri all'anno. I livelli di propensione al volo dell'Italia rimangono molto simili a quelli della Francia e Germania e molto inferiori a quello degli altri Paesi europei peninsulari, soprattutto per quanto riguarda i voli intercontinentali diretti. Storicamente in affanno sul mercato intercontinentale, l'Italia sta comunque registrando tassi di mobilità extra-europea in crescita, anche grazie agli investimenti di ammodernamento per 4,2 miliardi di euro nel quinquennio 2016-2020, finanziati per la quasi totalità dagli stessi gestori senza il ricorso a contributi pubblici;
- il **trasporto ferroviario** di persone evidenzia un certo livello di congestione nell'utilizzo della rete, ma non in quello di merci, per il quale risulta invece piuttosto chiaro un "sottoutilizzo" della dotazione rispetto a quanto rilevato nella media UE15, anche a causa della forte concorrenza del trasporto stradale, per la sua maggiore flessibilità e il minor costo unitario. L'attuale livello di rimborso degli aumenti dell'accisa sul gasolio, permette una riduzione del 17,2% sul prezzo finale al consumo del gasolio usato dall'autotrasporto, il che riduce lo stimolo a migliorare l'efficienza del consumo, con effetti negativi sulle emissioni di gas serra.

Goal 10: Ridurre l'ineguaglianza all'interno di e fra le Nazioni

La lunga recessione e la debole ripresa economica hanno profondamente inciso sul tessuto sociale del Paese, in particolare sulle fasce più deboli della popolazione. Il divario fra il reddito disponibile equivalente ricevuto dal 20% della popolazione con più alto reddito (quintile più ricco) e quello del 20% della popolazione con più basso reddito (quintile più povero) è, in Italia, molto elevato ed è aumentato nell'ultimo decennio: il rapporto interquintile (figura 12) è passato dal 5,4 del 2006-2007 al 5,6 del 2012 al 5,8 del 2015, rispetto a una media europea che si attesta al 5,2. Alcune regioni (Sicilia, Sardegna, ma anche Umbria, Lombardia e Lazio) registrano negli ultimi tre anni un forte aumento delle disuguaglianze di reddito.

A livello europeo va ricordato che il 26 aprile 2017 la Commissione europea ha adottato lo "European Pillar of Social Rights", una proposta che stabilisce 20 principi e diritti per sostenere il buon funzionamento e l'equità dei mercati del lavoro e dei sistemi di protezione sociale. I principi sono articolati nelle seguenti tre categorie: pari opportunità ed accesso al mercato del lavoro; condizioni di lavoro eque; protezione ed inclusione sociale.

Tra i principali interventi adottati negli ultimi dodici mesi, e illustrati in altre parti di questo capitolo, ricordiamo:

- la legge delega approvata nel marzo scorso dal Parlamento incentrata su una strategia nazionale per il **contrasto alla povertà** e la riduzione delle disuguaglianze (si veda pag. 55);
- la pubblicazione del Decreto riguardante l'**aggiornamento dei LEA**, il cui aggiornamento sarà effettuato da un'apposita Commissione, che ha anche il compito di monitorare la corretta erogazione dei LEA su tutto il territorio nazionale;
- il **PON Istruzione**, declinato in 10 azioni legate agli SDGs, e l'aumento delle risorse (23,4 milioni) per progetti di scuole che accolgono alunni con disabilità;

La riduzione delle disuguaglianze nell'accesso ai servizi fondamentali è anche al centro della **Strategia Nazionale per le Aree Interne**, una politica nazionale oggi estesa a oltre settanta aree lontane dai grandi centri di servizio, che coprono un quinto del territorio nazionale, con circa due milioni di abitanti. Per questi cittadini, Stato e Regioni stanno sperimentando nuove modalità di offerta dei servizi essenziali (scuola, salute, mo-