

WIRTSCHAFT UND FINANZEN

EINE NEUE INDUSTRIEPOLITIK

Die Herausforderungen für Italien

CGIL
Oktober 2024



Es ist festzustellen, dass es in Italien in den letzten Jahrzehnten keine Industriepolitik gab.



Die großen wirtschaftlichen und ökologischen Herausforderungen der Gegenwart machen eine neue Industriepolitik unerlässlich.



Diese Politik muss die Chancen des ökologischen und digitalen Wandels nutzen.

Inhalt

DIE KLIMAKRISE	2
DIE HERAUSFORDERUNGEN DER DIGITALISIERUNG	4
WAS IST INDUSTRIEPOLITIK UND WOZU IST SIE GUT?	5
Industriepolitik in Italien	5
Industriepolitik nach der Privatisierung	5
Die Folgen fehlender Industriepolitik	5
DER AKTUELLE KONTEXT	6
MASSNAHMEN IM RAHMEN DES DIGITALEN WANDELS	6
MASSNAHMEN IM RAHMEN DES ÖKOLOGISCHEN WANDELS	8
Energieproduktion, Anstieg des Anteils erneuerbarer Energien	8
Industrie	9
Verkehr	9
Energieeffizienz	11
Kreislauf- und Abfallwirtschaft	11
Die Lebensmittelversorgungskette	12
Infrastrukturen in Süditalien	12
Umweltsanierung und komplexe Krisengebiete	14
INSTRUMENTE ZUR UMSETZUNG INDUSTRIEPOLITISCHER MASSNAHMEN	15
Die Rolle des Staates	15
Wirksame Regulierung	16
Innovationsförderung	16
Internationalisierung	16
Überwachung und Evaluierung	16
Institutionelle Koordinierung auf mehreren Ebenen	16

Aktuell durchlebt Italien eine der schwierigsten Phasen seiner Geschichte überhaupt, nicht nur der jüngsten: Befand sich das Land bereits seit vielen Jahren in einer diffizilen Lage, so wurde es zuerst von der Pandemie und dann von den andauernden dramatischen internationalen Konflikten sowie von der daraus resultierenden Energiekrise zusätzlich geschwächt.

Produktivität und Investitionen stagnieren seit Langem, die Infrastruktur ist unzureichend und bröckelt, viele Produktionszweige sind nicht in der Lage, sich international auszurichten, langfristig fehlt es an einer umfassenden Strategie, die Arbeitslosigkeit ist nach wie vor hoch und neue Arbeitsplätze sind zum Großteil prekär.

Statt diesen Trend umzukehren, spitzen ihn die von der jetzigen Regierung getroffenen Entscheidungen noch zu.

Das Haushaltsgesetz 2024 sieht weder industriepolitisch noch bei den Investitionen einen entscheidenden Kurswechsel vor, der zur Schaffung von Arbeitsplätzen und zur Bewältigung der zahlreichen Unternehmenskrisen führen könnte. Stattdessen verlässt man sich weiterhin auf den Markt: Man schafft pauschale Anreize, die sich weder auf Produktivitätsmechanismen noch auf die Unternehmensgröße oder Einkommensverteilung auswirken werden.

Staatliche Investitionen werden gekürzt, die Ungewissheiten und Verzögerungen bei der Umsetzung des Nationalen Aufbau- und Resilienzplans (PNRR) nehmen zu und man plant sogar wieder Privatisierungen, wobei Anteile von Unternehmen mit staatlicher Beteiligung an Hedgefonds verschleudert werden, was wirtschafts-, industrie- und haushaltspolitisch vollkommen absurd ist.

Die Behauptungen der Regierung, man habe sich – angesichts besonders schwieriger Bedingungen und begrenzter Ressourcen – dazu entschieden, die schwächeren Bevölkerungsgruppen zu unterstützen und den Schwerpunkt auf die Arbeitsmarktpolitik zu legen, entbehren jeglicher Grundlage. In Wirklichkeit stellt diese Wirtschaftspolitik keineswegs eine Antwort auf den Lohnnotstand dar und sieht weder industrie- noch gesundheits- oder bildungspolitische Maßnahmen vor. Das liegt vor allem daran, dass man nicht gewillt ist, die nötigen Ressourcen dort zu suchen, wo sie zu finden sind: bei den großen Vermögen, Finanz- und Immobilienrenditen, bei den Übergewinnen in allen Wirtschaftszweigen, bei der Steuer- und Beitragsflucht.

Eine andere Wirtschaftspolitik, die auf dem Steuersystem als Umverteilungsinstrument, auf Tarifverhandlungen und auf der Wiederankurbelung von Investitionen beruht, ist heute aber angesichts der großen Probleme Italiens dringend geboten. Die großen ökologischen und technologischen Transformationen erfordern einen tiefgreifenden, nicht mehr aufschiebbaren wirtschafts- und sozialpolitischen Richtungswechsel, da sich die Klimakrise zuspitzt, und das Fehlen einer industriepolitischen Strategie für digitale Technologien droht Italien an den Rand der technologischen Innovation zu drängen.

DIE KLIMAKRISE

2023 war das wärmste Jahr seit Aufzeichnungsbeginn. Aus einem jüngst veröffentlichten Bericht der Weltorganisation für Meteorologie (WMO) geht hervor, dass Europa und der Mittelmeerraum seit Beginn des Industriezeitalters einen Temperaturanstieg erlebt haben, der fast doppelt so hoch ist wie der Durchschnittswert der restlichen Regionen der Erde. Klimawandel, globale Erwärmung und fossile Brennstoffe hängen eng zusammen und genau hier muss ange setzt werden. Die Daten sprechen für sich: Laut dem letzten vom Weltklimarat veröffentlichten Bericht (März 2023) wird die globale Erwärmung noch vor 2040 den Grenzwert von 1,5 Grad Celsius (Temperaturanstieg seit Beginn des industriellen Zeitalters) überschreiten. Bald wird sich das letzte Zeitfenster zur Sicherung einer lebenswerten und nachhaltigen Zukunft für alle schließen. Wenn es zu keinem Kurswechsel kommt, wird die globale Erwärmung 2100 3,2 Grad Celsius erreichen.

Wenn sich nichts ändert, wird jede Region der Welt wachsenden und unberechenbaren Klimagefahren ausgesetzt sein.

Trotz dieser Gefahren fließen aktuell mehr öffentliche und private Gelder in fossile Brennstoffe als in Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel und zur Schadensbegrenzung.

Will man jedoch die internationalen Ziele für nachhaltige Entwicklung erreichen, die das Pariser Klimaabkommen 2015, die Agenda 2030 der Vereinten Nationen, der europäische Green Deal, *NextGenerationEU*, das am 21. Juni 2021 verabschiedete EU-Klimagesetz, *Fit for 55* und *RePower EU* vorgeben, so ist die Dekarbonisierung unumgänglich. Derzeit sehen die gemeinsamen europäischen Ziele vor, die Emissionen in der EU bis 2030 um 55 Prozent zu senken und bis 2050 klimaneutral zu sein.

Am 6. Februar 2024 verabschiedete die Europäische Kommission eine neue Empfehlung: die Verringerung der CO₂-Emissionen um 90 Prozent bis 2040.

Kurzum: Die Emissionsverringerng muss drastisch sein, es darf keine Zeit verloren und es dürfen keine Gelder für nicht zielführende Investitionen verschwendet werden.

Wenn richtig angegangen, kann der ökologische Wandel für die Beschäftigung zu einer großen Chance werden; sollte er sich allzu sehr verzögern, wird es zu Arbeitsplatzverlusten kommen. Daher sind kurzfristige politische Maßnahmen und staatliche Investitionen nötig, die die Umstellung von Industrie und Produktion auf strategisch, ökologisch und sozial nachhaltige Wirtschaftszweige fördern. Dies ist ausschlaggebend, um die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zu stärken, die Energiekosten zu senken und die Abhängigkeit von Ländern zu reduzieren, die unter anderem durch geopolitische Instabilität gekennzeichnet sind. In den letzten Jahren bekamen wir die hohe Preisvolatilität von Öl und Gas hautnah zu spüren. Ein klarer Be-

weis dafür waren zuerst der Ukrainekrieg und dann die dramatischen Geschehnisse im Nahen Osten. Bis vor Kurzem galten Gas und Erdöl als vorteilhaft, weil ihre Preise niedrig waren und tendenziell sogar fielen, doch handelt es sich dabei um Rohstoffe, über die unser Land nicht verfügt und für deren Bezug wir von Drittstaaten sowie von äußerst variablen Preismechanismen, die bei internationalen Spannungen die Preise in die Höhe schnellen lassen, abhängen.

Es gilt also, strategische Entscheidungen zu treffen und dabei zum Kern des Problems vorzudringen: die Abkehr von Öl und Gas durch Investitionen in erneuerbare Energiequellen zu ermöglichen. Die Technologien für den Ersatz fossiler Brennstoffe sind längst vorhanden. Elektromobilität, Wärmepumpen, Batterien, Solar- und Windanlagen sind der Schlüssel zur Transformation, wobei Faktoren wie Preis, Leistung, Risiko und Umweltauswirkungen für die Bevölkerung zumutbar sind.

Man sollte sich darüber im Klaren sein, dass es weitreichende Folgen hat, die Bedingungen für Nettonullemissionen zu erfüllen, und zwar Folgen, die nicht nur technischer Natur sind. Diese betreffen Produktionsqualität, Lebensstile, Werteskala und Finanzwesen. Es handelt sich um eine tiefgreifende, systemische und nicht nur technische Veränderung, da der Wandel des Lebensstils, des Wirtschafts- und Sozialmodells für das politische Handeln von wesentlicher Bedeutung ist: Es geht darum, die Bedingungen und Parameter unseres Entwicklungsmodells zu überdenken und es auf die Produktionsqualität, die Aufwertung des Gemeinwohls und der öffentlichen Güter, das Wissen und die Kultur sowie die Sozialstandards auszurichten.

Natürlich ist es anspruchsvoll, die Entwicklungsziele für die Produktion erneuerbarer Energien zu erreichen. Hierfür braucht es eine starke Förderpolitik, angefangen bei der Beseitigung der bürokratischen Hindernisse, die aus der Vielzahl oft widersprüchlicher Gesetze und Maßnahmen resultieren, deren Umsetzung aufwendig und langwierig ist.

Es gilt, eine nationale Industriepolitik zu entwickeln, die sich in die neue europäische Industriestrategie integrieren und auf die Handelspolitik anwenden lässt. Diese nationale Industriepolitik sollte in der Lage sein, effizient und wirksam auf Veränderungen zu reagieren, die aus den neuen geopolitischen Szenarien und dem Bedürfnis nach ökonomischer Sicherheit (Derisking und damit verbunden die offene strategische Autonomie) resultieren. Diese Veränderungen sollten uns dazu veranlassen, über die Neugestaltung kritischer Lieferketten (Halbleiter, medizinische Ausrüstung, Batterien, strategische Rohstoffe usw.) nachzudenken. Lieferketten sollten verkürzt und somit die Abhängigkeit vom Ausland verringert werden.

Vor diesem Hintergrund muss der Weg Italiens und Europas zweifelsohne zu einer institutionalisierten Zusammenarbeit führen, die eine echte Stärkung der internationalen Institutionen (allen voran der Welthandelsorganisation [WTO]) beinhaltet, sowie zu einer Neudefinition der wich-

tigsten Produktionsketten anhand einer integrierten Strategie der Europäischen Union und der EU-Mitgliedsstaaten und eines koordinierten Zusammenspiels nationaler und europäischer Politik.

So ein tiefgreifender Veränderungsprozess erfordert in den kommenden Jahrzehnten ein außerordentliches, von EU- und nationalen Mitteln getragenes Investitionsprogramm. Die jüngst von der Regierung getroffenen wirtschaftspolitischen Entscheidungen können Italien sicherlich nicht in die Lage versetzen, diesen so gewaltigen historischen Umbruch zu bewältigen. Die derzeit verfügbaren Mittel kommen aus dem PNRR, dem Europäischen Struktur- und Investitionsfonds 2021–2027, dem Paket *RePower EU*, dem Fonds für einen gerechten Übergang, dem Innovationsfonds und den europäischen Projekten von gemeinsamem Interesse. Diese Mittel sollten auf bestmögliche Weise eingesetzt werden, was in unserem Land jedoch nicht der Fall ist; die Mittel reichen schon jetzt nicht zur Bewältigung des komplexen ökologischen Wandels aus und erst recht nicht angesichts der beim ECOFIN-Treffen vom 20. Dezember 2023 erzielten Einigung über die Reform des Stabilitäts- und Wachstumspakts. Die vorgeschlagene Reform ist grundsätzlich falsch und sollte sie endgültig verabschiedet werden, so würde sich nicht nur die bereits schwierige Wirtschaftslage der EU weiter verschlechtern, sondern es wäre der Union auch nicht mehr möglich, die zur Bewältigung des ökologischen Wandels in erheblichem Maße notwendigen gemeinsamen Mittel bereitzustellen. Einerseits sieht der reformierte Stabilitäts- und Wachstumspakt die Rückkehr zur Sparpolitik vor, andererseits werden die Vorschriften für staatliche Beihilfen für die beiden Transformationen gelockert, sodass letztendlich jene Staaten im Vorteil sind, deren Staatshaushalte mehr Spielraum zulassen und die daher mehr Gelder bereitstellen können. Aufgrund der hohen Staatsschulden und der Entwicklung der Zinssätze, die höhere Ausgaben für den Schuldendienst zur Folge hat, ist Italien – dessen Regierung dem Reformvorschlag zustimmte – dazu nicht in der Lage.

Was die EU wirklich braucht, sind Haushaltsregeln und neue Finanzinstrumente zur Schuldenvergemeinschaftung und zur Risikoverteilung: Ein neuer Recovery-Plan nach dem Vorbild des *NextGenerationEU* etwa wäre erforderlich, um die Dekarbonisierung und die Investitionen in den ökologischen Wandel zu fördern. Aus all diesen Gründen dürfen die ohnehin begrenzten Gelder nicht beliebig verteilt werden, sondern müssen allesamt in die staatlichen und privaten Investitionen in erneuerbare Energiequellen fließen, um einen neuen Wirtschaftszweig aufzubauen, neue Entwicklungen zu fördern, neue hochwertige Arbeitsplätze zu schaffen und Italien energiepolitisch wirklich selbstständig zu machen.

Die Regierung hat mit ihren Entscheidungen jedoch eine ganz andere Richtung eingeschlagen: Die Richtlinien und Inhalte des neuen Integrierten Energie- und Klimaplan (PNIEC), des jüngsten »Energiedekrets« und des »Mattei-Plans« geben Anlass zur Sorge. Mit diesen Maßnahmen – die ohne jeglichen partizipativen Prozess verabschiedet

wurden und weder eine industriepolitische, wirtschaftliche oder auf den gerechten Übergang ausgerichtete Strategie noch ein Klimagesetz vorsehen – zeichnet sich ab, dass sich die Dekarbonisierung verzögern wird: Der vollständige Kohleausstieg im Jahr 2025 wird infrage gestellt, das Ziel der Emissionsreduktion bis 2030 auf 40 Prozent heruntergeschraubt (EU-Ziel 55 Prozent); auf nationaler Ebene sind der Bau neuer Kohlekraftwerke und der Ausbau der Infrastruktur für Gasimporte vorgesehen, sodass Italien in diesem Bereich zu einem europäischen Knotenpunkt werden kann; ferner sind Ausnahmen von den Emissionsvorschriften für Kohlekraftwerke und der Beginn der CCS-Probephase vorgesehen. Die CO₂-Abscheidung und -Speicherung (CCS) ist eine alles andere als kostengünstige Technologie von zweifelhafter Sicherheit, für die keine staatlichen Mittel bereitgestellt werden sollten. Trotz zweier Volksabstimmungen mit eindeutigen Ergebnissen plant die Regierung außerdem, die Atomenergie wiederzubeleben, wobei der Schwerpunkt auf der – von einem Jahrzehnt auf andere erwarteten – Kernfusion und auf kleinen und modularen Reaktoren liegen soll, und zwar trotz erheblicher noch ungeklärter Sicherheitsprobleme, wie etwa der Festlegung eines Endlagers für radioaktive Abfälle, der exorbitanten Kosten und der Tatsache, dass sich die Umsetzungsfristen nicht mit den Emissionsreduktionszielen und deren Zeitplan in Einklang bringen lassen.

Anscheinend dient der Mattei-Plan zudem der Kriminalisierung von Migration, mit dem Ziel, die Freizügigkeit in Afrika einzuschränken und zugleich die Energiequellen und Bodenschätze der afrikanischen Staaten neokolonial auszubeuten.

Was den PNIEC angeht, sprach die Europäische Kommission einige der zuvor genannten Probleme im Rahmen der Empfehlungen an, die die Regierung in die überarbeitete Version ihres Plans übernehmen muss, bevor sie ihn im Juni 2024 in seiner endgültigen Fassung erneut der Kommission vorlegen kann. Es bietet sich also die Gelegenheit, ihn grundlegend zu ändern und das Recht auf Partizipation und Verhandlungen durchzusetzen, das bisher verweigert wurde.

Zusammenfassend kann man sagen, dass die bisher getroffenen Entscheidungen die für die Energiewende und den gerechten Übergang für Arbeitnehmer_innen nötigen staatlichen Gelder nicht bereitstellen; auch sind die beim Ausbau erneuerbarer Energiequellen gesetzten Ziele eher bescheiden. Mit dieser verfehlten Strategie wird sich Italien weder von fossilen Energiequellen loslösen noch die Energieabhängigkeit von geopolitisch instabilen Regionen beenden können.

DIE HERAUSFORDERUNGEN DER DIGITALISIERUNG

Ausschlaggebend für die Zukunft Italiens und seine Stellung in den globalen geopolitischen Szenarien ist auch der digitale Wandel.

Es ist kein Zufall, dass 27 Prozent der ursprünglich im PNRR vorgesehenen Mittel übergreifend für den digitalen Wandel bereitgestellt wurden, mit dem Ziel, Italien bis 2026 in die europäische Spitzengruppe zu führen.

Mit Herausforderungen der Digitalisierung sind industriepolitisch und beschäftigungspolitisch strategische Themen gemeint sowie das Recht aller Bürger_innen auf einen sicheren und stabilen Internetanschluss.

Vor diesem Hintergrund ist der Ausbau von Highspeed-Netzen (Glasfaser und 5G) eine unerlässliche Voraussetzung, um die Ziele zu erreichen und somit die ökonomische und soziale Entwicklung des Landes zu gewährleisten.

Da alle Innovationsprozesse, vor allem die der digitalen Technologien, sich massiv auf herkömmliche Gesellschafts- und Produktionsmodelle auswirken werden, muss Arbeit im Mittelpunkt stehen. Ansonsten läuft man Gefahr, dass eine ausschließlich auf den Gesetzen des Marktes beruhende Wettbewerbssituation mangels systempolitischer Maßnahmen zu Rückschlägen bei Beschäftigung, Einkommenssicherung und Arbeitnehmerrechten führt.

In der Tat haben Unternehmen längst begonnen, bestimmte Technologien anzuwenden, um Kosten zu sparen und dadurch ihre Gewinne zu maximieren, was einen Verlust von Arbeitsplätzen und sinkende Löhne zur Folge hatte. In Callcentern zum Beispiel führt die Automatisierbarkeit einiger Aufgaben dazu, dass Arbeitskräfte verdrängt werden.

Diese tiefgreifenden Transformationen basieren auf den durch künstliche Intelligenz (KI), Cloud-Computing, Cybersecurity und Analytics ausgelösten Innovationen, deren Auswirkungen die Grenzen der ITK-Branche (Informations- und Kommunikationstechnik) überschreiten werden. KI findet bereits in Bereichen wie Gesundheitswesen, Bildungswesen, Marketing, Verlagswesen, Justiz und Finanzwesen Anwendung.

Folglich sind massive Anstrengungen erforderlich, um Einfluss auf aktuelle Entscheidungsprozesse (etwa den AI Act) zu nehmen und die Frage der Arbeit und des Schutzes individueller und kollektiver Rechte der Arbeitnehmer_innen in den Mittelpunkt der Diskussion zu rücken.

Um die Herausforderungen dieser digitalen Revolution zu meistern und den Umgang mit ihnen in richtige Bahnen zu lenken, sind unter anderem kollektive Verhandlungen erforderlich, deren Auswirkungen auf Arbeits- und Privatleben davon abhängen werden, welche Mandate sie erhalten und wie ihre Funktionsweise überwacht wird.

Erkämpft werden muss nicht nur das Recht der Arbeitnehmer_innen auf die frühzeitige Unterrichtung über Unternehmensumgestaltungen, sondern auch die Möglichkeit, Entscheidungen und Ausrichtungen des Unternehmens mitzubestimmen.

Um die Herausforderungen des Wandels zu bewältigen, wird man immer mehr dazulernen müssen. Daher sind Bildung, Fortbildung und Umschulung für die (Neu-)Gestaltung von Berufen und Fachkompetenzen unverzichtbar und wichtiger denn je.

Italien sollte den nach wie vor bestehenden Mangel an digitalen Kompetenzen beheben, damit es diese Technologien nutzen und ihr Potenzial gemäß klaren sozialen Indikatoren voll ausschöpfen kann: Verkehr, nachhaltige Mobilität, Infrastruktur, Stadtumbau, öffentliche Verwaltung, Sozial- und Gesundheitsleistungen, Abfallwirtschaft, Wasser- und Stromversorgung.

Aus all diesen Gründen müssen der Ausbau von High-speed-Netzen sowie die Digitalisierung, gerade weil sie nicht nur Arbeit und Konsum, sondern auch wichtige Bereiche des gesellschaftlichen Lebens betreffen, als Gemeinschaftsaufgabe behandelt werden. Auch die Daten, die die wichtigste Grundlage dieser Technologien liefern, sollten als Gemeinschaftsressourcen betrachtet werden.

Aus alledem schließen wir, dass es mehr denn je erforderlich ist, dass der Staat kraft seiner Autorität eingreift und die Richtung vorgibt. Genau das Gegenteil von dem, was in der Vergangenheit getan wurde, und von dem, was die derzeitige Regierung tut.

WAS IST INDUSTRIEPOLITIK UND WOZU IST SIE GUT?

Industriepolitik besteht aus einem Bündel von Strategien und Maßnahmen des Staates und der Regierung, deren Ziel es ist, die wirtschaftliche Entwicklung, Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit eines Landes zu prägen. Dazu gehört auch die sogenannte »nachhaltige Finanzierung«, die Investitionsentscheidungen anhand Umwelt-, sozialer und Governance-Kriterien (ESG-Kriterien) trifft. Von der Industriepolitik hängen Wachstum, hochwertige Arbeitsplätze und Wettbewerbsfähigkeit auf globalen Märkten ab.

INDUSTRIEPOLITIK IN ITALIEN

Italien hat eine lange industriepolitische Tradition, die hauptsächlich von Großunternehmen mit staatlicher Beteiligung getragen wurde. Dank der von führenden nationalen Akteuren wie Enel, Eni, Telecom Italia, Autostrade, Alitalia, Fincantieri, EniChem, Poste, Ferrovie dello Stato, Anas usw. in den jeweiligen Bereichen umgesetzten Industriepolitik (inklusive Investitionen in Forschung und Innovation und erheblicher Managementkompetenzen) schaffte Italien Spitzenleistungen in verschiedenen Wirtschaftszweigen. Neue, innovative Systeme wurden erfunden und produziert, die in verschiedenen Bereichen wie der Mobilität (Telepass), der Telefonie (wiederaufladbare SIM-Karte), der Chemieindustrie oder dem Schiffbau Innovationen angestoßen und die italienischen Unternehmen an die Weltspitze gebracht haben. Als Italien 1991 die viertgrößte Wirtschaftsmacht wur-

de und in puncto BIP (Bruttoinlandsprodukt) pro Kopf Großbritannien überholte, waren gut 13 der 20 italienischen Großkonzerne in öffentlicher Hand. Auf der Weltrangliste der größten Konzerne belegten IRI und Eni Platz 11 und 18. Zusammen beschäftigten sie fast eine halbe Million Mitarbeiter_innen, EFIM hatte 35.000 Mitarbeiter_innen, Enel und die Ferrovie 110.000 beziehungsweise 170.000. Bei der Post arbeiteten 240.000 Menschen. Gegen Ende der 1980er Jahre waren die Unternehmen mit staatlicher Beteiligung für 6 Prozent des BIP verantwortlich und tätigten 12 Prozent der nationalen Investitionen. Mit dem Dekret Nr. 333 aus dem Jahr 1992 begann die Privatisierungswelle: In den 1990er Jahren sollte sich Italien hierin als Weltmeister behaupten. Zwischen 1992 und 2007 wurden in Italien Industrieanlagen im Wert von etwa 160 Milliarden US-Dollar privatisiert. Dabei wurde argumentiert, Privatisierungen dienten nicht nur dazu, »Geld zu verdienen«, um die Staatsschulden abzubauen, sondern sie seien eine an sich sinnvolle industriepolitische Maßnahme, weil der Verkauf an Privatpersonen die Leistungsfähigkeit der betroffenen Unternehmen steigern und das italienische Produktionsgefüge stärken würde. Im Gegenteil, die großen Privatunternehmen verschwanden oder wurden stark verkleinert: Fiat, Olivetti, Montedison, Pirelli und Falk, Condotte, Astaldi. Die am meisten dem Wettbewerb ausgesetzten privatisierten Unternehmen – unter anderem Ilva, Italtel und später Alitalia – scheiterten kläglich. Die Rentabilität der Monopolunternehmen, vor allem Telecom Italia und Autostrade, die einst eine öffentliche beziehungsweise staatliche Finanzierungsquelle darstellte, wurde zur privaten Rendite von einigen wenigen. Heute erwägt die Regierung, weitere Anteile an Unternehmen mit staatlicher Beteiligung (FS, Poste und Anas) zu veräußern. »Irrer ist menschlich, aber auf Irrtümern zu bestehen ist teuflisch«, könnte man sagen.

INDUSTRIEPOLITIK NACH DER PRIVATISIERUNG

Die Industriepolitik hat stark an Stellenwert eingebüßt und ist abgekoppelt von Investitionen, Forschung und Innovation. Sie entbehrt jeglicher Strategie und Zukunftsvisionen und besteht heute lediglich in Anreizen jeglicher Art. Die erheblichen Staatsausgaben trugen nicht zur Wettbewerbsfähigkeit der italienischen Industrie bei, schufen keine hochwertigen Arbeitsplätze und bewirkten den allmählichen Niedergang italienischer Industrieanlagen, die nicht mehr mit denen in anderen hoch entwickelten Industrieländern mithalten können.

DIE FOLGEN FEHLENDER INDUSTRIEPOLITIK

Die Energiewende ist eines von vielen negativen Beispielen für die Folgen der in den letzten Jahren fehlenden Industriepolitik und die damit verbundenen Schäden für die Entwicklung des Landes. 2010 beschloss die italienische Regierung, die Installation von Photovoltaikanlagen in großem Stil zu fördern, indem sie Erzeuger von Solarenergie hoch vergütete. Die Kosten für diese Anreize schlugen sich

noch heute in den Stromrechnungen nieder. Die Entscheidung war zwar zukunftsweisend – man versuchte bereits damals, den Verbrauch fossiler Brennstoffe aufgrund ihrer Klimaschädlichkeit einzuschränken –, doch wurden keine industriepolitischen Maßnahmen ergriffen, um italienische Unternehmen zur Herstellung von Solarmodulen zu bewegen. Und so landete der Großteil der für die Anreize bereitgestellten Gelder in Ländern wie Deutschland und China, die bereits Solarmodule produzierten. Jahre später beging die Politik mit den Maßnahmen zur Sanierung und zur Verbesserung der Energieeffizienz von Bestandsgebäuden (Fördermaßnahme »Superbonus« mit eingeschlossen) einen ähnlichen Fehler, der nicht nur bestimmte Technologien (insbesondere die Solartechnologie), sondern auch strategische Güter (Stahl, metallische und chemische Legierungen usw.) betraf.

DER AKTUELLE KONTEXT

Wie bereits erwähnt, erleben wir im Moment zwei epochale Umwälzungen, die sich in beeindruckender Geschwindigkeit vollziehen: die Energiewende und die digitale Transformation. Vor diesem Hintergrund läuft man bei einer falschen Industriepolitik Gefahr, dass der Großteil der italienischen Industrie vom Markt verschwindet. Nehmen wir zum Beispiel die Automobilindustrie: Italien ist wohl führend in der Herstellung von Verbrennungsmotoren, doch ist diese dabei, von der Elektromobilität überholt zu werden. Ein weiteres Beispiel ist die Verpflichtung, öffentliche und private Gebäude bis 2050 klimaneutral zu machen (mit Zwischenzielen bereits 2035): Was die Umstrukturierung des Bausektors (Konstruktion, Herstellung von Materialien) angeht, hinkt Italien weit hinterher. Zu bedenken ist, dass 36 Prozent der gesamten CO₂-Emissionen und 40 Prozent der Energieverschwendung von der veralteten Infrastruktur und dem veralteten Immobilienbestand herrühren, den Hauptverursachern klimaschädlicher Gase in Italien. In den nächsten Jahren muss die gesamte italienische Industrie also unbedingt umstrukturiert werden: Industriepolitik und angemessene Maßnahmen für einen gerechten Übergang sind der Schlüssel, um Italien wieder wettbewerbsfähig zu machen. Ausschlaggebend, um gute, stabile, hochwertige und angemessen bezahlte Arbeitsplätze zu schaffen, ist ferner auch das verarbeitende Gewerbe, einer der Bereiche, die am wenigsten von der Fragmentierung der Produktionsprozesse betroffen und vergleichsweise saisonunabhängig sind. Die in den letzten Jahren ergriffenen Maßnahmen erwiesen sich als unzulänglich. Einerseits sind da die wirtschaftspolitischen Instrumente: Das Kreditinstitut CDP ist an unmittelbare sichere Erträge bei seinen Investitionen gebunden, während die Betriebsansiedlungsagentur Invitalia über eine geringe finanzielle Ausstattung verfügt; andererseits ermöglichen die Programme für die Entwicklung komplexer und nicht komplexer Krisengebiete keine echte Wiederbelebung der industriellen Aktivitäten; zudem verschwenden sie Ressourcen durch wenig effektive bzw. nicht selektive Maßnahmen. Das beweisen die zahlreichen ungelösten Krisen, mit denen sich das Ministerium für Unternehmen und Made in Italy (früher: Ministerium

für wirtschaftliche Entwicklung) befasst und die nur schwer lösbar und häufig festgefahren sind, sodass sie am Ende wegen Auszehrung als »gelöst« gelten. Hinzu kommt, dass die Aufspaltung der großen Konzerne mit staatlicher Beteiligung, die neuen Arbeitsvorschriften und eine Mentalität, die Wettbewerbsfähigkeit nur durch Arbeitskostensenkung anstrebt, zu einer Zersplitterung der Unternehmenslandschaft führten. Die Unternehmen wurden immer kleiner und erreichen heute nicht mehr die kritische Größe beziehungsweise verfügen nicht mehr über die finanziellen Mittel, um die für ihre Neuverortung auf dem Markt erforderlichen Investitionen zu tätigen.

Was den ökologischen Wandel angeht, fehlt es an einem strategischen Bezugsrahmen, der die Richtung und Ziele festlegt, die nicht nur durch Industriepolitik, sondern auch durch konsistente steuer-, forschungs- und entwicklungspolitische Maßnahmen sowie durch die Unterstützung der für die Dekarbonisierung relevanten Lieferketten usw. verfolgt werden sollen. Gemeint ist vor allem ein Klimaschutzgesetz, das Zeitrahmen und Ziele vorgibt, um die Emissionen – mittels gezielter staatlicher und privater Investitionen sowie durch strategische Entscheidungen der Unternehmen – im Vergleich zum Stand von 1990 bis 2030 um mindestens 55 Prozent zu senken und bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen.

MASSNAHMEN IM RAHMEN DES DIGITALEN WANDELS

Erstens sollte man die Fehler, die bei der Privatisierung eines strategischen Industriezweigs wie der Telekommunikation begangen wurden, nicht wiederholen. Mit der Fehlentscheidung, das Telekommunikationsunternehmen Telecom Italia in den 1990er Jahren so zu privatisieren, dass es hohe Schulden machte, begann erneut eine Phase, in der Ausgliederungen und Verkäufe die einzig denkbaren Wege waren, um Schulden abzubauen. Wir befinden uns immer noch in dieser Phase: So bewilligte etwa die derzeitige Regierung in den letzten Monaten die Aufspaltung des ehemaligen Monopolisten, indem sein Netz an einen neuen, von einem amerikanischen Hedgefonds angeführten Konzern (KKR) verkauft wurde.

Das ist in Europa und auch weltweit nahezu einzigartig. Die Trennung von Netzintelligenz und -technologie wird dazu führen, dass es weniger Innovation, Entwicklung und Forschung geben wird, sodass Italien gegenüber den großen europäischen und außereuropäischen Konkurrenten zwangsweise an Bedeutung verlieren wird.

Aus diesem Grund sind wir nach wie vor überzeugt, dass man die Rolle des ehemaligen italienischen Monopolisten Telecom durch eine maßgebliche staatliche Beteiligung hätte stärken sollen. Denn gebraucht wird kein Unternehmen, das einfach nur Netzanbindung verkauft, sondern ein bedeutender Marktteilnehmer, der in der Lage ist, die italienische Digitalisierungspolitik mitzubestimmen und neue Anreize für Privatinvestoren zu schaffen.

Wir brauchen nämlich ein einziges Netz mit überall gleicher Leistungsfähigkeit, in das permanent landesweit einheitlich investiert wird. Stattdessen hat man beschlossen, sich mit einer Aktienoption in Höhe von 20 Prozent zu begnügen – und zwar nur Aktien der Netzgesellschaft –, ein Anteil, der keinerlei Leitungs- oder Kontrollfunktionen garantiert.

Um die Interessen von Konsument_innen und investierenden Unternehmen auszugleichen (da im digitalen Bereich kontinuierliche hohe Investitionen erforderlich sind, um mit dem Tempo der Veränderungen mitzuhalten), hätte man zudem schon längst auf einen Rückgang der Zahl der (virtuellen und realen) Betreiber hinarbeiten müssen: Andernfalls macht der Preiskampf die Investitionsmarge, die die Unternehmen brauchen, zunichte. Da dies jedoch nicht geschah, ließ die Investitionstätigkeit schon vor Jahren nach, mit der Folge, dass sich die technologische Innovation erheblich verzögern wird. (Der letzte Jahresbericht der Aufsichtsbehörde AGCOM konstatierte einen Marktwertverlust in der Telekommunikationsbranche in Höhe von 13,7 Prozent innerhalb von fünf Jahren, obwohl Abos und Datenübertragung boomten).

Parallel zum Ausbau des digitalen Netzes sollten Maßnahmen ergriffen werden, um Schulen, Gesundheitseinrichtungen, Gebietskörperschaften und öffentliche Einrichtungen zu vernetzen und das Potenzial der Digitalisierung voll auszuschöpfen. Dazu gehört auch, die bisherigen Verfahren der öffentlichen Verwaltung zu überprüfen und neu zu konzipieren, um im Sinne einer echten Revolution der Beziehungen zwischen Bürger_innen und Behörden die Effizienz und Transparenz zu erhöhen und die Korruption wirksam zu bekämpfen. Dies lässt sich nur durch einen umfangreichen Personalaufbau in der öffentlichen Verwaltung erreichen, der es auch ermöglichen würde, die für die Digitalisierung erforderlichen Kompetenzen zu erwerben.

Um die genannten Ziele zu erreichen, muss die Datenmigration von der öffentlichen Verwaltung zum Polo Strategico Nazionale im Austausch mit den Beteiligten erfolgen: Das bedeutet, Arbeitskräfte angemessen auszubilden, um ihr digitales Know-how kontinuierlich zu verbessern (was digitale Kompetenzen angeht, rangiert Italien laut den vom DESI-Index erhobenen Daten im europäischen Vergleich auf den letzten Plätzen).

Wenn es stimmt, dass die dringendste Aufgabe darin besteht, die kritischen und strategischen Daten der öffentlichen Verwaltung zu schützen, zugleich den Schutz persönlicher Daten zu gewährleisten, Cyberbedrohungen abzuwehren, dann müssen wir Anwendungen entwickeln, die in der Lage sind, die Daten der Bürger_innen und Unternehmen auf homogene und sichere Art und Weise zu erfassen und zu verwalten. Nur so lassen sich das Once-on-ly-Prinzip und der Bürokratieabbau verwirklichen.

Schließlich sind wir der Ansicht, dass der strategische Charakter der gesamten Operation auch erfordert, sämtliche Datenzentren, die aktuell nicht den Mindeststandard der

System- bzw. Sicherheitsanforderungen erfüllen, abzuschalten. Die Daten sollten an die vier Datenzentren des Polo Strategico Nazionale übertragen werden, sodass der Staat erhebliche Beträge und, großflächig gesehen, auch mehr Energie einspart.

Für den ökologischen Wandel und um die vom EU-Klimagesetz festgelegten Ziele zu erreichen, sind digitale Technologien unerlässlich. Sie können zum Beispiel enorm zum kreislaufwirtschaftsfördernden Monitoring beitragen; ferner können Simulationen und Prognosen über den gesamten Produktlebenszyklus die Effizienz der Herstellungsprozesse steigern und die Virtualisierung von Produktion und Konsum fördern, sodass die Umweltbelastung sinkt; der Einsatz von Systemmanagementtechnologien kann das Management von Dienstleistungen optimieren, wie es etwa in Smart Cities der Fall ist, wo die Netzwerkdigitalisierung für die Elektrifizierung des Verbrauchs unverzichtbar ist, usw. Allerdings muss man vermeiden, dass digitale Technologien die Umwelt oder das Klima zusätzlich belasten.

Was die beträchtlichen, vom PNRR bereitgestellten Mittel angeht, mit denen der Aufbau der Netzinfrastruktur (Glasfaser- und 5G-Netz) für die Anbindung des ganzen Landes finanziert werden soll, läuft Italien mit den bisher getroffenen Entscheidungen Gefahr, die gesetzten Ziele nicht zu erreichen. Die 4 Milliarden Euro, die dafür bestimmt sind, das wirtschaftliche Gefälle, das große Teile Italiens zu technologischer Rückständigkeit verdammt, auszugleichen, wurden öffentlich ausgeschrieben; zugunsten der erfolgreichen Bieter ist ein staatlicher Zuschuss in Höhe von 70 bis 90 Prozent vorgesehen. Das bedeutet, dass man sich noch einmal dafür entschieden hat, den Aufbau einer strategischen Infrastruktur dem Markt zu überlassen. Aber 10, 20 oder gar 30 kleine Netzwerke ergeben kein Gesamtnetzwerk. Dass nach der Pandemie eine derartige Entscheidung getroffen wurde, ist einfach inakzeptabel. Während der Coronakrise hat die Qualität der Internetanbindung den Unterschied zwischen denen, die lernen, studieren und arbeiten konnten, und denen, die dazu nicht in der Lage waren, deutlich gemacht; dieser Unterschied sorgte für zusätzliche, nicht hinnehmbare Ungleichheiten.

Dazu passen die erheblichen Verzögerungen bei der Netzabdeckung, durch die Italien riskiert, die für den Aufbau einer engmaschigen und leistungsfähigen Ultrabreitband-Infrastruktur bestimmten Milliarden zu verlieren.

Und dabei ist die digitale Infrastruktur eine unerlässliche Voraussetzung für technologische Neuerungen, die vom Bildungs- und Gesundheitswesen bis zur Industrie und den staatlichen Behörden reichen: Diese Chance darf man sich einfach nicht entgehen lassen.

Beim Einsatz neuer Technologien, darunter vor allem der KI, müssen wir eine Balance zwischen dem europäischen Streben nach Innovation auf der einen und dem Schutz individueller und kollektiver Grundrechte auf der anderen Seite finden. Jede Form von Diskriminierung oder Machtkonzentration in den Händen einiger weniger sollte ver-

mieden werden. Wir benötigen eine Politik, die universelle Grundrechte schützt und zugleich ermöglicht, Rechtsvorschriften zügig anzupassen, sodass wir mit den Entwicklungen und Auswirkungen der KI in den verschiedensten Bereichen Schritt halten können.

Das bedeutet, die aktuellen Veränderungen schnell zu erfassen und die Vorschriften ebenso schnell anzupassen, wohl wissend, dass es Eckpfeiler gibt, die keine Kompromisse zulassen: das Persönlichkeitsrecht. Doch auch die möglichen Vorteile richtiger KI-Nutzung sollten nicht aus dem Blick geraten, und zwar sowohl in der Industrie wie auch in anderen Sektoren, wo es unzählige Anwendungen gibt, die Rechenvorgänge beschleunigen und Bearbeitungszeiten reduzieren.

Gleichzeitig birgt die uneingeschränkte und unkontrollierte Nutzung dieser Technologie auch zahlreiche Gefahren, vor allem angesichts der beeindruckenden Geschwindigkeit, mit der sich die generative KI verbreitet hat. Es gilt daher, politisch darauf hinzuwirken, auch im digitalen Bereich eine gemeinsame europäische Souveränität zu erlangen und den Austausch technologischer Kompetenzen sowie eine sinnvolle Koordinierung von Forschung und Entwicklung zu forcieren.

MASSNAHMEN IM RAHMEN DES ÖKOLOGISCHEN WANDELS

ENERGIEPRODUKTION, ANSTIEG DES ANTEILS ERNEUERBARER ENERGIEN

Klimakrise und Energiekrise sind zwei Seiten derselben Medaille. Bei diesen komplexen Fragen gibt es kein Vorher und Nachher. Die Dekarbonisierung muss beschleunigt werden, zum einen um einen verantwortungsvollen Beitrag zur Bekämpfung der Klimakrise zu leisten, zum anderen um von allen positiven Aspekten profitieren zu können (Energieunabhängigkeit, Kostensenkung, Ausbau neuer strategischer Lieferketten, Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze, Bekämpfung der Energiearmut).

Italien ist nach wie vor der zweitgrößte europäische Produktionsstandort und steht bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften ganz vorne. Jetzt geht es darum, diese Position zu verteidigen, indem man nachhaltige Entwicklung mit der Erhaltung und der Neuschaffung hochwertiger Arbeitsplätze kombiniert. Das geht nur, wenn der Wandel von industriepolitischen und wachstumsfördernden Maßnahmen auf der einen Seite und einer Politik des gerechten Übergangs auf der anderen Seite vorangetrieben wird. Hält man, wie es die aktuelle Regierung tut, an einem fossilen Produktionsmodell fest, wird Italien binnen kurzer Zeit nicht nur zur Energie-, sondern auch zur technologischen Abhängigkeit verdammt sein, mit Produktionsausfällen, Arbeitsplatzverlusten, steigenden Preisen, Deindustrialisierung und zunehmender Ungleichheit.

Die notwendigen Vorkehrungen wären folgende:

- 1) Alle neuen Investitionen sind gezielt für die Energieeinsparung und -effizienz, für die Energieherstellung aus erneuerbaren Quellen, für Speichersysteme und für die Dekarbonisierung von Produktionsketten und strategischen Versorgungsketten zu tätigen, wobei der Zugang zu allen erforderlichen staatlichen und privaten Investitionen zu erleichtern ist. Dazu können auch traditionelle erneuerbare Energien wie zum Beispiel Wasserkraft (die auch für Speichersysteme geeignet ist) und Geothermie mit niedriger Enthalpie (Wärmeinhalt) beitragen. Um dies zu verwirklichen, ist es wichtig, die Verfahren – falls nötig auch durch die Verstaatlichung von Unternehmen oder Grund und Boden – und insbesondere die Genehmigungsverfahren einschließlich derjenigen für Offshore-Windanlagen zu optimieren. Bei der Straffung der Genehmigungsverfahren müssen gemäß Artikel 9 der Verfassung der Schutz der Umwelt, der Artenvielfalt und der Ökosysteme auf jeden Fall gewährleistet sein.

Bereits jetzt wäre es möglich, neue Erneuerbare-Energien-Anlagen mit einer Leistung von 60 Gigawatt zu genehmigen und binnen drei Jahren zu realisieren. Diesen Vorschlag machte der Verein Eletticità Futura, der nach eigenen Angaben in der Lage wäre, bis 2030 Erneuerbare-Energien-Anlagen mit einer Leistung von 131 Gigawatt (davon etwa 80 Gigawatt Solarenergie und etwa 28 Gigawatt Windenergie) zu errichten; im Vergleich zu 2021 käme dies einer Steigerung um etwa 74 Gigawatt gleich. Aus diesem Grund ist es erforderlich, den aktuellen Gesamtbedarf an Gas transparent zu berechnen und eine schrittweise, aber schnelle Reduktion einzuplanen – im Einklang mit der Verpflichtung, die Emissionen bis 2030 um 55 Prozent zu senken und bis 2050 klimaneutral zu sein.

- 2) Regierung und Sozialpartner sollten schnellstmöglich miteinander verhandeln. Ausgehend von den Verpflichtungen, die mit der auf der 111. Internationalen Arbeitskonferenz verabschiedeten »EntschlieÙung zu einem gerechten Übergang zu ökologisch nachhaltigen Volkswirtschaften und Gesellschaften für alle« eingegangen wurden, sollten diese Verhandlungen die Formen der partizipativen Governance sowie Programme, Maßnahmen und Mittel für einen gerechten ökologischen Wandel bestimmen. Insbesondere geht es darum, die ökologische Transformation der Produktionsprozesse zu planen, Maßnahmen zur Vermeidung negativer Folgen für Gesellschaft und Arbeitsmarkt zu ergreifen, eine umweltfreundliche Steuerreform auf den Weg zu bringen und europäische Mittel sowie Mittel aus dem regulären Haushalt zur Ergänzung des Just Transition Fund (Fonds für einen gerechten Übergang) aufzutreiben, dessen Anwendungsbereich auf alle von der Umstrukturierung betroffenen Sektoren und aufs ganze Land ausgeweitet werden sollte. Auch der Klima-Sozialfonds der EU sollte mit einbezogen werden und für die Umschulung und Ausbildung der Arbeitskräfte sollte verstärkt auf den Europäischen Sozialfonds zurückgegriffen werden.

- 3) Ohne neuen Flächenverbrauch können Photovoltaikanlagen auf Dächern und Überdachungen installiert werden. Aus dem Bericht 2023 der Umweltbehörde ISPRA geht hervor, dass die für die Installation von Photovoltaikanlagen auf Dächern verfügbare Fläche zwischen 757 und 989 Quadratkilometer beträgt, was einer Leistung von 73 bis 96 Gigawatt entspricht.
- 4) Die Regierung müsste ein Programm für Energieeinsparung und die Elektrifizierung von Wohnhäusern aufstellen, mit einer mehrjährigen Laufzeit und einem anfänglich Schwerpunkt auf den am meisten benachteiligten Gebieten und städtischen Außenbezirken. Um die von der UNO und der EU gesetzten Ziele für nachhaltige Entwicklung zu erreichen, sind Energieeinsparung und -effizienz (das heißt die Minimierung von Energieverschwendung) genauso wichtig wie die Steigerung der Energieerzeugung aus erneuerbaren Quellen. Das gilt für den Energieverbrauch bei der Produktion von Gütern und Dienstleistungen, aber vor allem für staatliche und private Immobilien (Büros, Schulen, Krankenhäuser, Wohngebäude). Eine aktuelle Forschungsarbeit (Oktober 2023) zeigt, dass beispielsweise die Sanierung der staatlichen und privaten Immobilien mit den höchsten Energieverbräuchen (Energieeffizienzklasse G; 27 Prozent des Gesamtbestands) bei Gesamtausgaben von 50 Milliarden Euro (5 Milliarden Euro jährlich über zehn Jahre) eine fast doppelt so hohe Einsparung an Energiekosten (94 Milliarden Euro in den darauffolgenden 20 Jahren) brächte und den aktuellen landesweiten Energiebedarf um mehr als 9,7 Prozent senken würde. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf den in Zusammenarbeit mit dem Studienzentrum NENS formulierten Vorschlag für eine zielbewusste und systematische gestaltete Reform der Anreize und Instrumente für die Sanierung des Baubestands.
- 5) Durch öffentlichen Verkehr, Elektrifizierung, die Verlagerung des (Güter- und Personen-)Fernverkehrs von der Straße auf die Schiene bzw. den Seeweg, Shared Mobility und sanfte Mobilität muss eine nachhaltige, integrierte und intermodale Mobilität gefördert werden.
- 6) Förderung von Energiegemeinschaften: In ihnen können sich Behörden, Schulen, Krankenhäuser, Einkaufszentren, Vereine, Bürger_innen, kleine und mittlere Unternehmen zusammenschließen, um Anlagen zur Erzeugung und gemeinsamen Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen zu errichten.
- 7) Speichersysteme müssen entwickelt werden, um die Unplanbarkeit vor allem von Wind- und Solarenergie auszugleichen. Es gibt bereits heute zahlreiche Systeme, einige haben sich bereits bewährt und werden schon angewendet, andere befinden sich noch in der Entwicklungsphase: hydroelektrische Pumpsysteme, Autobatterien, die über Ladesäulen ans Netz angeschlossen werden.
- 8) Das Stromnetz muss gestärkt, ausgebaut und mit dem Speichersystem vernetzt werden, um es an die rasante

Entwicklung der erneuerbaren Energiequellen anzupassen.

- 9) Umweltschädliche Subventionen sollten gestrichen werden.

INDUSTRIE

Das Ziel, die Emissionen bis 2030 um 62 Prozent im Vergleich zum Stand von 2005 zu senken und bis 2050 klimaneutral zu sein, stellt eine große Herausforderung für die italienische Industrie dar. Zurzeit ist die Industrie für 40 Prozent der EU-Gesamttreibhausgasemissionen verantwortlich. Hinzu kommt die jüngst von der Union beschlossene Erhöhung des CO₂-Preises (Preis für den Ausstoß einer Tonne CO₂). Dieser Mechanismus erfordert beträchtliche und nicht aufschiebbare Investitionen, um die Emissionen zu reduzieren, da der EU-Markt ansonsten aufgrund steigender Kosten immer weniger wettbewerbsfähig sein wird. Dabei liegt ein Schwerpunkt auf den schwer zu reduzierenden Emissionen, für deren Senkung neue Technologien nötig sind, an denen zurzeit geforscht wird. Vielversprechend ist aktuell besonders grüner Wasserstoff, weshalb man dessen Produktionskette unbedingt ausbauen muss: Wasserstoff wird im Elektrolyseverfahren in unmittelbarer Nähe der zu dekarbonisierenden Anlagen erzeugt. Es geht darum, die Elektrolyseure und die nötigen Komponenten auch durch die Wiederverwendung von Wasser wassereffizient herzustellen (die Wasserstoffproduktion bedarf bedeutender Wassermengen – für die Herstellung von einem Kilo Wasserstoff benötigt man neun Liter Wasser), wohl wissend, dass die zur Versorgung der Elektrolyseure nötige erneuerbare Energie vor allem in Süditalien produziert wird, wo es aber an Wasservorräten mangelt. Ausschlaggebend für die Entwicklung dieser Produktionskette ist daher, das Wasserleitungsnetz zu verbessern und Stauseen zu bauen (die die klimawandelbedingten Extremniederschläge auffangen und das Wasser speichern).

VERKEHR

Der Verkehrssektor ist für etwa ein Viertel der Treibhausgasemissionen und für 30,7 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich. 71,7 Prozent davon entfallen auf den Straßenverkehr, zu denen noch die Emissionen des Luft- und Schiffsverkehrs hinzukommen. Was den Luftverkehr angeht, setzt die Kommission vorläufig auf die Verwendung von Biobrennstoffen und wartet ab, was sich aus der Entwicklung der Wasserstofferzeugung, aus den Versuchen mit Elektromotoren und aus den Studien über die Verwendung von flüssigem Ammoniak ergibt. Da sich die Rahmenbedingungen ständig ändern, sind die Forschung und Entwicklung neuer, nachhaltiger, klima- und umweltschonender Technologien ausschlaggebend. Biobrennstoffe sind in jeglicher Hinsicht nicht die beste Lösung. Vorbehaltlich des unwiderruflichen Verbrennerverbots ab 2035 können Biobrennstoffe nur vorübergehend für die Betankung der 2035 noch im Umlauf befindlichen alten Autos genutzt werden (ausgehend von einer Flotte von aktuell 36 Millionen Fahrzeugen, von denen jähr-

lich nach einer optimistischen Schätzung 2 Millionen durch E-Autos ersetzt werden, bleiben nach 2035 noch über 10 Millionen Autos mit Verbrennungsmotoren übrig). Im maritimen Sektor wurde das ETS (Emissions Trading System, das heißt der Emissionsrechtehandel) ausgeweitet. Es wird für Schiffe über 5.000 Tonnen gelten, die für 90 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich sind. Deshalb gilt es, auch im Seeverkehr den gerechten Übergang zu beschleunigen, um durch Flottenmodernisierung, nachhaltigen Schiffbau, Hafenelektrifizierung, Energieerzeugung aus erneuerbaren Quellen, Nutzung des Hafenhinterlands für die Umstellung der Industrie, Förderung der intermodalen Mobilität usw. Arbeitsschutz und Umstrukturierung zu bewerkstelligen. Zuletzt gilt es auch, die Docks zu elektrifizieren. Am drastischsten wird es aber Pkw und leichte Nutzfahrzeuge treffen, die für 15 Prozent der gesamten CO₂-Emissionen verantwortlich sind: Vorgesehen sind eine Emissionssenkung von 55 Prozent bis 2035 und die Klimaneutralität bis 2050. Die Verzögerungen bei der Umsetzung sind in diesem Fall wohl die folgenreichsten: Sie riskieren, einen wichtigen Teil der italienischen Industrie kaltzustellen. Im europäischen Durchschnitt sind über 10 Prozent der neu zugelassenen Pkw Elektroautos: Italien hinkt als Schlusslicht mit einem Anteil von unter 4 Prozent hinterher. Außerdem verzögert sich der Ausbau der Ladeinfrastruktur, insbesondere der Schnellladeinfrastruktur (Ladeleistung zwischen 350 und 740 Kilowatt).

Bis Juni 2023 wurden in Italien etwa 45.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte eingerichtet. Davon sind ein Fünftel nicht nutzbar, entweder weil sie nicht an das Stromnetz angeschlossen sind oder aus Genehmigungsgründen. Der von der Polytechnischen Universität Mailand verfasste Smart Mobility Report 2022 sieht ein Szenario von insgesamt 55.000 öffentlich zugänglichen Ladepunkten bis 2025 und 95.000 bis 2030 vor. Um längere Fahrten über Land zu erleichtern und die Elektrifizierung von Unternehmensflotten zu fördern, ist auch eine Ladeinfrastruktur entlang der Autobahnen erforderlich. Aktuell gibt es an den italienischen Autobahnen insgesamt 657 öffentlich zugängliche Ladepunkte, von denen mehr als 77 Prozent mit einer Ladeleistung von über 43 Kilowatt arbeiten. Da das italienische Autobahnnetz 7.318 Kilometer lang ist, gibt es somit pro 100 Kilometer 8,9 Ladepunkte; 6,8 davon sind Schnell- und Ultraschnellladepunkte. Doch der Ausbau der E-Mobilität erfordert umfangreiche infrastrukturelle Maßnahmen, um die Errichtung von Ladepunkten im städtischen und im ländlichen Raum (in Städten ist die Installation aufgrund der baulichen Struktur noch schwieriger) zu fördern, sowie eine beschleunigte Installation von Erneuerbare-Energien-Anlagen, um die Mobilität wirklich umweltfreundlich zu gestalten.

Vor diesem Hintergrund ist eine Industriepolitik mit mehreren Ansatzpunkten erforderlich: einerseits die Verringerung des Privatverkehrs (der PNIEC sieht eine Reduzierung von 10 Prozent bis 2035 vor), andererseits der Aufbau einer Produktionskette zur Herstellung von E-Autos sowie eines Ladenetzwerks, das die Nutzung von Elektrofahrzeugen attraktiv macht. Der Antrag der italienischen Regierung auf Fristverlängerung geht in die falsche Richtung, nicht zuletzt, weil er einen unrealistischen Strategiewechsel der EU

herbeisehnt: Die großen Automobilkonzerne haben mit voller Unterstützung des jeweiligen Landes diesen Weg eingeschlagen und werden wohl kaum davon abweichen. Um den Privatverkehr zu reduzieren, werden vor allem der elektrische öffentliche Nahverkehr (Straßenbahnen, Oberleitungsbusse, Elektrobusse), die Shared Mobility, die sanfte Mobilität und eine Ausweitung des Homeoffice benötigt. Demzufolge müssen Produktionsketten zur Elektrifizierung des öffentlichen Nahverkehrs aufgebaut werden. Die italienische Roadmap für die Erreichung der Ziele 2030 und der Nettonullemissionen 2050 weist dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine Schlüsselrolle zu, sowohl was die Innovation von Antriebstechnologien angeht als auch den höheren Anteil am Verkehrsaufkommen, den es zu erreichen gilt. Stünden dem öffentlichen Nahverkehr tatsächlich angemessene Mittel zur Verfügung, dann wären dies zwar ehrgeizige, aber keineswegs unrealistische Ziele.

Der öffentliche Nah- und Regionalverkehr ist ein unverzichtbarer Bestandteil einer wirklich nachhaltigen Mobilität, denn er ermöglicht allen – Bewohner_innen der Randbezirke und ärmere Bevölkerungsschichten mit eingeschlossen – den Zugang zur Mobilität: Der ÖPNV ist ein wichtiger Hebel für die wirtschaftliche Erholung und Entwicklung Italiens und außerdem für die Emissionssenkung entscheidend. Der Fuhrpark des ÖPNV besteht aus 42.894 Fahrzeugen (87 Prozent mit Dieselantrieb [37.343], von denen 9 Prozent mit Euro-2-Motor und 25 Prozent mit Euro-3-Motor, 9 Prozent mit Methantrieb [3.880], LPG, LNG, 2 Prozent mit Hybridantrieb [659], ein Prozent emissionsfrei [621] und 391 mit einem anderen Antrieb ausgestattet sind – Quelle: Ministerium für Infrastruktur und Verkehr) und muss erneuert bzw. umgerüstet werden.

Das Durchschnittsalter des Fahrzeugbestands ist immer noch höher als in anderen, stärker industrialisierten Ländern. Ferner hat die Regierung beschlossen, das Verbrenner-Aus für Euro-2- und Euro-3-Fahrzeuge zu verschieben. Auch das trägt dazu bei, den ökologischen Wandel hinauszuzögern. Es muss ein Zehnjahresplan her, der die Inbetriebnahme von etwa 4.000 Bussen pro Jahr vorsieht, damit das Durchschnittsalter der Fahrzeuge wie bei den wichtigsten EU-Partnern auf sieben Jahre sinkt.

Zwar lassen die vom Statistikportal des Zentralverbands der Automobilindustrie ANFIA veröffentlichten Daten leichte Zuwächse erkennen (2023 wurden 5.119 Autobusse zugelassen, 56,2 Prozent mehr als im Jahr davor), doch kann von der Dekarbonisierung der Branche noch lange nicht die Rede sein, da der beliebteste Motor immer noch der Dieselmotor ist (+61,4 Prozent 2023, das sind 1.967 Fahrzeuge, im Vergleich zu 1.219 im Jahr 2022). Die Zahl der Elektrofahrzeuge ist seit 2022 von 85 auf 219 gestiegen (+157,6 Prozent).

In Großstädten hat der öffentliche Nahverkehr absolute Priorität.

Die wachsende Verbreitung von Elektrofahrzeugen erfordert ein Servicenetz (Werkstätten), das möglichst dicht ist und angesichts der immer größeren Anzahl von E-Autos

auf dem Markt das jetzige, für Verbrennerautos zuständige Werkstättenetz ersetzen muss. Es ist offensichtlich, dass nur Weiterbildung und wirtschaftliche Unterstützung verhindern können, dass das bisherige Netz vom Markt gedrängt wird, was dramatische soziale Folgen hätte.

Auch der Güterverkehr befindet sich in einer besonders schwierigen Lage. In diesem Sektor sind die leichten Nutzfahrzeuge, die im Verteilerverkehr auf der sogenannten letzten Meile eingesetzt werden, derselben Logik unterworfen wie die Pkw, das heißt, sie müssen auf E-Antrieb umgestellt werden. Eine andere Frage ist die des Güterfernverkehrs, insbesondere desjenigen über Berg- und Passstraßen. Diese Transporte müssen auf Schiene und Wasserstraßen verlagert werden, während der Straßengüterverkehr schrittweise reduziert werden muss. Den in Tankstellen und Häfen über Elektrolyse hergestellten grünen Wasserstoff sollte man vor allem im Seeverkehr und auf schwer elektrifizierbaren Bahnstrecken, aber nur in geringem Maße im Straßengüterfernverkehr versuchsweise einsetzen. Um die Verpflichtungen des Green Deal und die Vorgaben von *Fit for 55* einzuhalten, sollte man bis zur Marktreife der Wasserstoff- und anderer innovativer Technologien auf umweltfreundlichere Übergangslösungen zurückgreifen.

Was große Infrastrukturen angeht, stehen wir weiterhin hinter der bereits 2016 mit dem mehrjährigen Projekt *Connettere l'Italia* getroffenen Entscheidung, primär die Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene bzw. auf den Seeweg zu fördern, wobei einerseits neue Infrastruktur gebaut (26 vorrangige große Bauvorhaben, von denen diejenigen im Eisenbahnnetz als Beschleuniger der öffentlichen Ausgaben auch im PNRR vorgesehen sind) und andererseits umfassende Wartungsarbeiten an den Nebenstrecken vorgenommen werden müssen. In der Tat sollte RFI, die für das Schienennetz und die Eisenbahninfrastruktur zuständige Tochter der staatlichen Bahngesellschaft (aber auch die für das Straßen- und Autobahnnetz zuständige Infrastrukturgesellschaft Anas und der Betreiber mautpflichtiger Straßen ASPI), im Bereich der großen Infrastrukturen die Industrieförderung übernehmen. Um lokale Zulieferbetriebe rund um große Bauunternehmen (unter anderem *We Build*) zu fördern und um die Arbeiten an den Eisenbahnkorridoren und an den Seewegen innerhalb der vorgesehenen Fristen abzuschließen, ohne Zeit und Geld anderswo zu vergeuden, muss die Planungsfähigkeit großer staatlicher Auftraggeber verbessert werden. Um die europäischen Ziele zu erreichen, braucht Italien einen neuen »Gesamtplan für Verkehr und Logistik«, der zuverlässige Planungsverfahren gewährleistet.

ENERGIEEFFIZIENZ

Kraftstoffverbrennung ist für über drei Viertel der EU-Treibhausgasemissionen verantwortlich. Um den Energieverbrauch einzudämmen, müssen die Mitgliedsstaaten gemeinsam für eine Verringerung des Energieverbrauchs um mindestens 11,7 Prozent bis 2030 sorgen. Heute entfallen 40 Prozent des gesamten EU-Energieverbrauchs auf das

Heizen und Kühlen von Gebäuden. Das EU-Parlament arbeitet an der Neufassung der Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden, um das Nullemissionsziel bis 2050 zu erreichen. Vorgesehen sind Modernisierungsstrategien, Nullemissionen bei allen neuen Gebäuden bis 2030 sowie Solarpaneele an allen Neubauten. In diesem Zusammenhang ist es unerlässlich, dass die Industrie mit der Umstellung auf die Produktion von Wärmepumpen beginnt, die helfen, den Energieverbrauch zu verringern.

KREISLAUF- UND ABFALLWIRTSCHAFT

Die Kreislaufwirtschaft ist ein wirtschaftlicher und ökologischer Ansatz mit dem Ziel, durch die Neugestaltung von Produktionsprozessen, das Recycling von Materialien und die Verlängerung der Nutzungsdauer von Produkten die Verschwendung von Ressourcen mit all ihren Umweltauswirkungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Italien sollte die Kreislaufwirtschaft als politische Priorität ansehen, um seine Abhängigkeit von nicht erneuerbaren Ressourcen und die Umweltbelastung zu reduzieren.

Eine erfolgreiche Abfallwirtschaft setzt bei Maßnahmen zur Verringerung der Abfallproduktion und zur Wiederverwendung an. Das Recycling soll die Menge der zu deponierenden Abfälle verringern und die Wiederverwendung von Materialien fördern (über 70 Prozent der Sonderabfälle stammen aus dem Baugewerbe). Zahlreiche Strategien und Richtlinien der EU sollen die Kreislaufwirtschaft sowie eine nachhaltige Abfallwirtschaft fördern, unter anderem folgende:

- die Abfallrahmenrichtlinie (2008/98/EG), die den Rechtsrahmen für die Abfallwirtschaft in der EU setzt und Abfallvermeidung, Wiederverwendung und Recycling sowie die Verringerung der Deponierung fördert
- die Verpackungsrichtlinie (94/62/EG), die die von Verpackungen verursachte Umweltbelastung durch die Förderung der Wiederverwertung und Wiederverwendung mildern soll
- die Richtlinie über Altfahrzeuge (2000/53/EG), die die Wiederverwendung und Verwertung von Altfahrzeugen regelt, um die mit ihrer Entsorgung verbundene Umweltbelastung zu senken
- die Europäische Strategie für Kunststoffe in der Kreislaufwirtschaft, die das Problem der Einwegkunststoffe durch die Förderung ihrer Wiederverwendung angeht
- der Vorschlag für eine Verordnung über Verpackungen und Verpackungsabfälle

2015 verabschiedete die EU-Kommission das sogenannte Kreislaufwirtschaftspaket mit Maßnahmen zur Stärkung des Recyclings, der Abfallvermeidung und des Ökodesigns von Produkten. Der Übergang von der Linear- zur Kreislaufwirtschaft soll sämtliche Wirtschaftszweige einbeziehen. Um den Verbrauch von Material und Energie zu verringern, setzt die

Kreislaufwirtschaft bei der Innovation von Produktionsprozessen und Produkten an: Die Abfallwirtschaft und Gewinnung von Sekundärrohstoffen sind nur ein kleiner Teil des Modells. Ökodesign muss dafür sorgen, dass Produkte leichter zerlegbar und die einzelnen Bestandteile einfacher wiederzuverwenden sind. Ferner gilt es, den sogenannten geplanten Verschleiß zu vermeiden und die Langlebigkeit der Produkte zu fördern: Gefragt ist eine Kultur der Instandhaltung und Reparatur statt einer Wegwerf- und Konsumkultur. Die Wiederverwendung soll Vorrang vor dem Recycling haben.

Italien steht bei der Mülltrennung ziemlich gut da, doch besteht eine Kluft zwischen den in Nord- und den in Süditalien angewandten Modellen. Auch in Süditalien sollte unbedingt das Modell des staatlichen Multi-Utility-Dienstleisters angewandt werden, damit sich die Mülltrennung und das Modell der Kreislaufwirtschaft vollständig durchsetzen.

Die 3 R der europäischen Abfallpolitik (Reduce, Reuse, Recycle) müssen maßgeblich für die Industriepolitik werden. Nur eine finanzstarke öffentliche Hand kann die Voraussetzungen dafür schaffen, die Abfallkreisläufe zu steuern und die Entsorgung auf Mülldeponien auf ein Minimum zu reduzieren. Diese Initiativen sind Teil des Versuchs, Umweltbelastungen zu verringern und durch Kreislaufwirtschaft ein nachhaltigeres Wirtschaftsmodell zu fördern. Außerdem können sich Abfälle bei der Herstellung von Biobrennstoffen (Kompostierung) als wertvoll erweisen und die Industrie könnte sie als äußerst nützliche Sekundärrohstoffe einsetzen – und endlich mit dem Unsinn aufhören, die Ressourcen des Planeten für unendlich zu halten.

Multi-Utility-Dienstleister sind ferner auf lokaler Ebene die wichtigsten Investoren, was sich positiv auf die Beschäftigungssituation auswirkt. Schlussendlich entzieht dieses industriepolitische Modell die Abfallwirtschaft der Kontrolle des organisierten Verbrechens und ist für Unternehmen attraktiv, die mit recyceltem Material arbeiten, ein Thema, für das die Öffentlichkeit immer mehr Verständnis aufbringt.

DIE LEBENSMITTELVERSORGUNGSKETTE

Für Italien wie für viele andere Regionen der Welt sind der ökologische Wandel und die Lebensmittelversorgungskette sehr wichtig. Beim ökologischen Wandel geht es um den Übergang zu einer nachhaltigeren Wirtschaft und Lebensweise mit dem Ziel, die Umwelt zu schützen und die Klimakrise zu bekämpfen. Die Lebensmittelversorgungskette, die die Herstellung, Verarbeitung, Verteilung und den Verkauf von Nahrungsmitteln umfasst, ist ein Schlüsselbereich der italienischen Wirtschaft, der aufgefordert ist, mit der Strategie »Vom Hof auf den Tisch« zum European Green Deal beizutragen. Diese Strategie soll den Strukturwandel in der europäischen Landwirtschaft hin zu nachhaltigen Arbeitsweisen und Methoden fördern.

Nachhaltige Landwirtschaft: In Italien hat nachhaltige Landwirtschaft inzwischen Priorität, um die Umweltbelastungen der landwirtschaftlichen Produktion zu reduzieren. Dazu ge-

hören unter anderem der verantwortungsvolle Umgang mit der Ressource Wasser, weniger Einsatz von Pestiziden und Düngemitteln und biodiversitätsfördernde Anbaumethoden.

Bioprodukte: Der italienische Biosektor wächst. Immer mehr Landwirt_innen greifen auf Ökoanbaumethoden zurück, um die wachsende Nachfrage nach Bioprodukten bedienen zu können.

Kurze Lieferketten: In Italien wächst das Interesse an kurzen Lieferketten, die Erzeuger_innen direkt mit Verbraucher_innen verbinden, Transporte einschränken und zu mehr Nachhaltigkeit beitragen. Bauernmärkte und Agrar-genossenschaften sind Beispiele für Initiativen, die solche kurzen Lieferketten fördern.

Umweltkennzeichen: Europäische und italienische Vorschriften fördern Umweltsiegel zur Kennzeichnung von Lebensmitteln, damit die Verbraucher_innen die Produkte umweltbewusster auswählen können.

Mit der Strategie »Vom Hof auf den Tisch« setzt sich die EU folgende Ziele:

- Den Einsatz von Pestiziden deutlich zu verringern: Bis 2030 sollen Einsatz und Gesamtrisiko chemischer Pestizide um 50 Prozent reduziert werden, auch indem man vermehrt Anbaumethoden anwendet, die sich nach dem Konzept des integrierten Pflanzenschutzes richten.
- Den Verlust von Nährstoffen zu halbieren und zugleich sicherzustellen, dass sich die Bodenfruchtbarkeit nicht verschlechtert: Bis 2030 soll der Einsatz von Pestiziden um 20 Prozent reduziert werden.
- Den übermäßigen und unangemessenen Einsatz antimikrobieller Mittel in der Gesundheitsversorgung von Mensch und Tier zu bekämpfen: Die EU-Kommission plant Maßnahmen, die den Verkauf antimikrobieller Mittel für die Anwendung in der Tier- und Fischzucht um 50 Prozent reduzieren sollen.
- Verbrauchervertrauen sowie Angebot und Nachfrage nach Bioprodukten durch Werbekampagnen und ein umweltschutzorientiertes öffentliches Beschaffungswesen zu fördern: Dies soll dazu beitragen, dass bis 2030 mindestens 25 Prozent der landwirtschaftlichen Flächen in der EU ökologisch bewirtschaftet werden. Auch dieses Ziel ist lediglich durch gezielte staatliche Maßnahmen erreichbar. Durch entsprechende Anreize, kurze Lieferketten und Bioanbau ließe sich auch das Produktionskostengefälle verringern, das angesichts der schwierigen Wirtschaftslage den Übergang zu einem nachhaltigen Modell hemmen könnte.

INFRASTRUKTUREN IN SÜDITALIEN

Wir sollten einen neuen politischen Ansatz für die Lösung der Probleme Süditaliens ins Auge fassen, denn das libera-

le Modell, von dem man sich die Beseitigung aller Übel versprach, ist gescheitert. Es zeigte sich, dass der Markt nicht in der Lage ist, die Probleme zu lösen, die durch wirtschaftliche und soziale Ungleichheiten verursacht werden.

Wir erleben täglich die katastrophalen Auswirkungen einer politischen Kultur, die die europäische und globale Integration Italiens einzig dem wirtschaftlich stärkeren Teil des Landes überließ. Auf dem Papier mehrten sich die Südtalienen zugewiesenen Mittel: zweckbestimmte steuerlich begünstigte Investitionen, Beschäftigungsanreize, Maßnahmen zur Förderung von Generationen- und Geschlechtergerechtigkeit und zur Integration von Menschen mit Behinderung in die Arbeitswelt. Konkret wurde leider nichts davon verwirklicht.

Aus der Energiewende könnte sich für Südtalienen eine tragende Rolle in der Energieerzeugung ergeben. Da es erforderlich ist, die Rolle des Staates generell zu überdenken, böte sich hier eine Chance, auch seine Rolle in Südtalienen neu zu gestalten.

In dieser Hinsicht ist die Entwicklung einer neuen Strategie für das Infrastrukturnetzwerk entscheidend. Um eine neue Investitionsphase einzuleiten, muss die große Frage der Mobilität und Kommunikation angegangen werden, und zwar sowohl innerhalb Südtaliens wie auch in Verbindung mit wichtigen europäischen Routen. Dies ist eine Voraussetzung dafür, dass Südtalienen die globale Nachfrage im Bereich der weltweiten Logistiknetzwerke erfüllen kann.

Wer glaubt, der Bau der Brücke über die Straße von Messina sei für die Modernisierung der südtalienenischen Infrastruktur ausschlaggebend, irrt gewaltig. Südtalienen braucht große Güter- und Personenverkehrsnetze, Querverbindungen von Ost nach West, die in der Lage sind, den Großteil der Bevölkerung des Landesinnern aus seiner Isolation zu befreien. Erforderlich ist außerdem, die Häfen zu spezialisieren und dabei im jeweiligen Hinterland Logistik und Industrie zu fördern.

Rahmenbedingung für diese Maßnahmen sollte eine enge Vernetzung der betroffenen Gebiete zur Entwicklung eines Systemwettbewerbs sein. Im Folgenden werden stichpunktartig einige Elemente genannt, die als Ansatzpunkte für eine Diskussion dienen können, um einen gemeinsamen Vorschlag auszuarbeiten:

- Schaffung von Rahmenbedingungen für die Wiederbelebung Südtaliens auf mehreren Ebenen: Logistik und Verkehr, Stadt- und Umweltsanierung, Industriepolitik, Agrar- und Ernährungswirtschaft, erneuerbare Energien, Forschung und Innovation, öffentliche Dienstleistungen vor Ort.
- Ausgangspunkt der Diskussion sollte eine Strategie zur Stärkung und Vervollständigung von Infrastruktur, Häfen, Logistiknetzwerken und Strom- und Gasnetzen sein, die für die Wiederbelebung der südtalienenischen Wirtschaft unverzichtbar ist.
- Ausgehend vom Hafennetz Südtaliens soll unser Land zur Drehscheibe des Mittelmeerraums werden, die den europäischen, asiatischen und nordafrikanischen Seeverkehr miteinander verbindet. Für eine klare Industrie- und Wirtschaftspolitik wird die Schaffung von Sonderwirtschaftszonen (SWZ) entscheidend sein – und zwar, obwohl dieses Rechtsinstitut durch das Gesetzesdekret 124/2023 erheblich geschwächt wurde: Das Dekret führte zu einer sehr starken Zentralisierung zulasten der Regionen und droht die Funktion und Wirksamkeit des Rechtsinstituts zu beeinträchtigen. Stattdessen sollte man die großartige Idee verwirklichen, fünf integrierte Logistikgebiete zu schaffen: Kampanien, Apulien-Basilikata, Gioia Tauro, West- und Ostsizilien. Zusammen mit den bereits bestehenden Logistikgebieten (den Hafensystemen von Neapel, Bari, Tarent und Gioia Tauro) ließe sich auf diese Weise zum ersten Mal eine funktionsfähige Hafenvernetzung des südtalienenischen Festlands realisieren.
- Der Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Neapel–Bari muss beschleunigt werden, da diese Verbindung zwischen dem Tyrrhenischen Meer und der Adria zusammen mit dem Ausbau der Intermodalität im Hafenhinterland ein echter Wettbewerbsvorteil wäre. Entlang der Hochgeschwindigkeitsstrecke sind zwölf Bahnhöfe geplant, die verschiedene Gebiete (Irpinia, Sannio, Murge) im Landesinnern erschließen und aufwerten werden, sodass sie einem umfassenden Entwicklungskonzept dienlich sein können.
- Im Rahmen der Verwirklichung der vier Eisenbahnkorridore der TEN (Transeuropäische Netze) ist es für das Schienennetz von entscheidender Bedeutung, die Engpässe entlang der Adriaküste (zwischen Termoli und Lesina) zu beseitigen, indem man die Verwirklichung der adriatischen Hochgeschwindigkeitsstrecke vorantreibt, sowie den Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Salerno–Reggio Calabria – die den Hafen von Gioia Tauro mit der Bahnstrecke Tarent–Bari verbinden soll – zu beschleunigen. Durch eine in Teilen neu zu bauende Schnellstrecke zwischen Salerno, der Basilikata und Kalabrien mit Anschlüssen an das Bahnnetz von Apulien sollen ferner das Tyrrhenische Meer und die mittlere Adria miteinander verbunden werden: Damit wäre auch die Frage der Anbindung der südtalienenischen Häfen einschließlich deren Hinterlands gelöst. Zudem sollten die Strecke Messina–Catania–Palermo fertiggestellt und die Strecke Messina–Catania–Syrakus viergleisig ausgebaut werden. Und last but not least müssen auch die technischen Probleme behoben werden, die bis heute dafür sorgen, dass das südtalienenische Eisenbahnnetz in das übrige Netz nur schlecht integriert ist.
- Um in die Infrastruktur und die Logistiknetzwerke Südtaliens zu investieren, ist staatliche Planungsfähigkeit ausschlaggebend: Die Aktivitäten von regionalen und lokalen Behörden sowie von Schlüsselakteuren (RFI, Anas, Hafenbehörden) müssen zentral koordiniert werden, damit die im Rahmen der Programme, des PNRR und vom EU-Kohäsionsfonds zugeteilten Mittel wirksam eingesetzt werden.

Die süditalienischen Häfen, in denen die Hafenbehörden ihren Sitz haben (Palermo, Augusta, Messina, Gioia Tauro, Tarent, Bari, Neapel), gehören zum zentralen Teil der Transeuropäischen Netze und sind von strategischer Bedeutung für die Erreichung der Ziele, die Europa mit den TEN verbindet.

In diesem Zusammenhang muss die Anbindung der Häfen an die Eisen- und Autobahnen durch Baumaßnahmen auf der letzten und vorletzten Meile Priorität haben. Auch muss das Hafensystem noch effizienter digitalisiert und mit mehr IT ausgestattet werden; gleichzeitig gilt es, Maßnahmen gegen Umweltverschmutzung aus unterschiedlichsten Quellen zu ergreifen.

Die fünf integrierten Logistikgebiete nehmen allmählich Gestalt an. Ziel sind die Vernetzung der süditalienischen Häfen und die Ausrichtung der betroffenen Gebiete auf Logistik und Produktion. In diesem Zusammenhang könnte die Ansiedlung von Industrie unter geschickter Nutzung der Privilegien, die mit dem Status einer SWZ verbunden sind, der Region einen starken Impuls geben; leider ist davon im »Decreto Mezzogiorno« nirgendwo die Rede.

Neapel ist bereits auf Tourismus ausgerichtet, aber auch sizilianische und apulische Häfen könnten an ihrer Attraktivität für den Kreuzfahrttourismus arbeiten. Salerno gehört zu den leistungsfähigsten und dynamischsten Häfen Europas, jedoch wäre der Bau von Schienen- und Straßenverbindungen zu beschleunigen.

Schwerpunkt des westsizilianischen Hafensystems (Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle und Trapani) sind Kreuzfahrten und Gütertransporte im RoRo-Verfahren, in die auch das Hinterland von Termini Imerese eingebunden ist. Schwerpunkt des ostsizilianischen Hafensystems (Catania und Augusta) sind hingegen die großen Raffinerien und die RoRo-Gütertransporte nach ganz Italien und in geringerem Maße in andere Mittelmeerländer. Was die Häfen von Messina, Villa San Giovanni, Milazzo, Tremestieri und Reggio Calabria angeht, so ist ihre wirtschaftliche Ausrichtung noch zu definieren.

Im Hafen von Gioia Tauro liegt der Schwerpunkt auf dem Containerumschlag, während die Häfen von Crotona, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi und Vibo Valentia regionale Relevanz haben. Von strategischer Bedeutung für die Entwicklung des Hafens von Gioia Tauro ist der Bau der Eisenbahntransversale Gioia Tauro–Taranto–Brindisi, die den tyrrhenischen Korridor mit dem adriatischen verbindet.

Die apulischen Häfen (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta und Monopoli) möchten ebenfalls in den RoRo-Güterverkehr eingebunden werden; ferner sind die Spezialisierungen einzelner Häfen, wie etwa Brindisi, von der örtlichen Industrie sowie von industrie- und investitionspolitischen Entscheidungen abhängig. Besonders relevant ist in dieser Hinsicht die mit der Hafenbehörde des mittleren Tyrrhenischen Meeres getroffene Vereinbarung über die Zusam-

menarbeit der beiden Regionen Kampanien und Apulien, deren Wirtschaft eng verflochten ist. Ziel der Vereinbarung ist die Schaffung eines integrierten Logistikgebiets, auch gefördert durch den Bau der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke Neapel–Bari. Von großer Bedeutung für den Anschluss der apulischen Häfen an den adriatischen Korridor ist der zweigleisige Ausbau der aktuell noch eingleisigen Strecke Termoli–Lesina. Der Hafen von Taranto ist ein Fall für sich: Jahrelang war er für den Güterverkehr der wichtigste Hafen Italiens, heute hat er aber aufgrund der Stahlkrise stark an Bedeutung verloren. Insgesamt gilt es, die Wirtschafts- und gesellschaftlichen Akteure wieder auf Augenhöhe in diese Transformationsprozesse einzubinden, damit sie sich an der Kontrolle der Investitionstätigkeiten beteiligen können.

UMWELTSANIERUNG UND KOMPLEXE KRISENGEBIETE

In Italien gibt es 16.264 schadstoffbelastete Orte mit laufenden Umweltsanierungsverfahren, die in den Zuständigkeitsbereich der Regionen fallen, und 42 Orte von nationalem Interesse. Häufig kennzeichnen Mülldeponien, Chemie- und Stahlwerke, Asbest, Stromkraftwerke, Häfen, petrochemische Anlagen und Raffinerien diese Orte.

Besagte Gebiete gefährden die Umwelt und die Gesundheit von Arbeitnehmer_innen und Anwohner_innen: Sie führen zu überdurchschnittlichen Sterberaten, Krebserkrankungen, Krankenhausaufenthalten und in einigen Fällen sogar zu einer übermäßigen Anzahl an angeborenen Fehlbildungen. Umweltsanierungen müssen systematisch und im Einklang mit den von der EU-Biodiversitätsstrategie für 2030 festgelegten Zielen und Maßnahmen angegangen werden: Unter anderem gilt es, die Verschlechterung landwirtschaftlich genutzter Böden (vor allem aufgrund der Massentierhaltung und intensiver Nutzung) zu stoppen, illegale Deponien zu verhindern, die Flächenversiegelung und Zersiedelung der Landschaft zu begrenzen, geschädigte Ökosysteme wiederherzustellen, Umweltverschmutzung zu bekämpfen und neue Arbeitsplätze zu schaffen.

Das Grundprinzip ist die Vereinbarkeit von Wirtschaftsaktivitäten und Naturschutz. Vorrangig ist die Sanierung aller kontaminierten Flächen, ausgehend von denen, die mit den industriellen Krisengebieten zusammenfallen, und zwar in erster Linie, um Umwelt- und Gesundheitsrisiken zu beseitigen. Ferner können staatliche Investitionen in diesen Gebieten auch dazu beitragen, Privatinvestitionen anzulocken und Beschäftigung anzukurbeln, den Flächenverbrauch zu stoppen und die Stadterneuerung zu fördern. Durch Sanierung und Aufwertung können ehemals kontaminierte Gebiete zu einer wichtigen Ressource für Italien werden, da sie in der Regel bereits über Infrastrukturen (Häfen, Eisenbahnen, Energie, Straßennetz, Umweltdienstleistungen usw.) verfügen, sodass einerseits die Erschließungskosten niedrig sind und andererseits sich die Chance bietet, durch Neuan siedlung von Gewerbe das wirtschaftliche und soziale Potenzial des betroffenen Gebiets zu reaktivieren.

Vor allem in den großen süditalienischen Industriezentren, im Herzen des Mittelmeerraums, bieten industrielle Neuansiedlungen auf ehemals kontaminierten Flächen eine einzigartige Chance für die Weiterentwicklung Italiens. Oft sind es die Verzögerungen bei der Umweltsanierung, die Investitionspläne für die industrielle Wiederbelebung oder auch für die Stadterneuerung durchkreuzen. Neben der Beschleunigung der Umweltsanierungen sind auch Maßnahmen zur ökologischen Umstellung sowie Investitionen in nachhaltige Produktionstätigkeiten erforderlich, um weitere Umweltverschmutzungen zu verhindern und die Voraussetzungen für mehr Beschäftigung zu schaffen.

Das Thema Umweltsanierungen ist eng mit dem Ziel einer Multi-Level-Governance verbunden sowie damit, gemeinsame Vorschläge für eine neue Industriepolitik und nachhaltige Entwicklung zu unterbreiten, auch mit Blick auf die vielen industriellen Krisengebiete. Oft stehen solchen Gebieten mehrere Instrumente und Ressourcen zur Verfügung (»Komplexe industrielle Krisengebiete« [CIC], »Standorte von nationalem Interesse« [SIN], Häfen, SWZ, Metropolitanstädte [Großstädte mit Sonderstatus], »Abgelegene Gebiete« usw.), die in einem einzigen Projekt, unter Beteiligung sowohl der Sozialpartner als auch der Gesellschaft, gebündelt werden sollten.

INSTRUMENTE ZUR UMSETZUNG INDUSTRIEPOLITISCHER MASSNAHMEN

Um mitten im ökologischen und digitalen Wandel industriepolitische Maßnahmen durchzusetzen, ist ein komplexer und durchdachter Prozess vonnöten, der Ziele klar definiert und Ergebnisse auf ihre Wirksamkeit hin überprüft.

DIE ROLLE DES STAATES

Die Kontrolle eines derart tiefgreifenden Prozesses mit Auswirkungen auf Produktion und Beschäftigung darf nicht dem Markt überlassen werden. Der Staat muss erneut eine Führungsrolle übernehmen und sich mit allen nötigen Instrumenten wappnen, um Entwicklungs- und Investitionsprozesse zu planen, zu lenken und zu koordinieren. Dabei geht es nicht ausschließlich darum, Italien vor den negativen Auswirkungen dieser Entwicklungen zu schützen, sondern auch um den Aufbau bzw. die Umstellung von Produktionsbereichen und Industriezweigen, die für die Zukunft Italiens und die Schaffung von Arbeitsplätzen von strategischer Bedeutung sind (Elektromobilität, erneuerbare Energiequellen, grüne Transformation des ÖPNV, Schienen- statt Straßenverkehr für Güter und Personen, Robotik und innovative Elektronik). Die beiden Hauptinstrumente – staatliche Investitionen und selektive Anreize – könnten vom Finanzwesen unterstützt werden: Das Kreditsystem könnte sich von der Logik des Profitstrebens verabschieden, um sich, wie es die Verfassung verlangt, in den Dienst der Realwirtschaft zu stellen. Dazu müssten die Banken eine Strategie verfolgen, die die Vervielfachung von Investitionen in Innovation und Nachhaltigkeit des wirtschaftlichen Produktionsgefüges

beinhaltet; dabei könnten sie sich auch von institutionellen Akteuren, allen voran dem Kreditinstitut CDP, begleiten lassen, sodass eine Verbindung von Staats- und Privatfinanz entstünde. Der Staat sollte als Unternehmer auftreten und gleichzeitig die Innovation fördern: Genau in diese Richtung geht auch unser Vorschlag einer Nationalen Agentur für nachhaltige Entwicklung. Die neue Rolle des Staates sollte auf finanzpolitischen Maßnahmen unter Beteiligung des »geduldigen Kapitals« und der Sparer_innen beruhen. Besagte Agentur sollte also auch als Staatsfonds fungieren und in der Lage sein, die Einlagen der Pensionsfonds und die enormen privaten Ersparnisse zu verwerten, um das Wachstum zu fördern, einen bedeutenden Anteil der strategischen Vermögenswerte Italiens zu erwerben und direkt in strategische Unternehmen von nationalem Interesse zu investieren. In diesem Zusammenhang gibt es zwei äußerst wirksame Hebel, um die Transformation einzuleiten, die nötig ist, um die bevorstehenden Herausforderungen zu bewältigen. Zum einen ist da die Bereitstellung von Gütern und Dienstleistungen, die ein Drittel der gesamten Staatsausgaben ausmacht (jährlich über 300 Milliarden Euro); zum anderen geht es darum, die zu fördernden Unternehmen sorgfältig auszuwählen, statt nach dem Gießkannenprinzip vorzugehen, da eine breite Streuung der Finanzmittel lediglich die jeweiligen Zustände widerspiegelt ohne Auswirkungen auf die verschiedenen Formen der Ungleichheit, die in den letzten Jahren in Italien entstanden sind. Es geht also darum, im Einverständnis mit den Sozialpartnern administrative Neuerungen einzuführen: Sämtliche Behörden sollten dieselben Vergabeverfahren anwenden, um das Land weiterzuentwickeln und das Wachstum italienischer Unternehmen zu fördern, das verglichen mit dem der Unternehmen in allen anderen EU-Ländern das geringste ist. Ferner sollten Rahmenbedingungen geschaffen werden, die Unternehmen – und zwar vor allem kleine und notleidende Unternehmen – bei ihren Bemühungen um Energieeffizienz, Eigenstromerzeugung aus erneuerbaren Quellen, Kreislaufwirtschaft, Dekarbonisierung der Bereiche, die nur schwer dekarbonisierbar sind, Anwendung der besten verfügbaren Techniken (BVT) und den Bezug erneuerbarer Energie unterstützen. All diese Maßnahmen werden sich auch auf die Produktionskosten und die Produktivität positiv auswirken. Der Irrglaube, Produktivität entstehe durch niedrige Löhne und viele Arbeitsstunden, muss überwunden werden: In Wahrheit führen niedrige Löhne und lange Arbeitszeiten zu mehr Arbeitslosigkeit, ein weiterer Nachteil des italienischen Marktes. Es liegt auf der Hand, dass die Produktivität des Systems stimuliert werden muss, und zwar notwendigerweise durch Investitionen in Forschung und Innovation.

Der Staat sollte auch bei den großen Unternehmen mit staatlicher Beteiligung (zum Beispiel Enel, Eni) wieder die Führungsrolle übernehmen, um deren Geschäftsmodelle so zu gestalten, dass sie ihrerseits beim ökologischen Wandel die Führungsrolle übernehmen können. Um die Emissionsreduzierungsziele für 2030 und 2050 zu erreichen, müssten diese Konzerne eine rasche Senkung des Verbrauchs fossiler Brennstoffe planen und den Ausbau erneuerbarer Energiequellen fördern.

Der Staat soll die Entwicklung materieller und immaterieller Infrastrukturen gewährleisten, damit alle Bürger_innen im ganzen Land den gleichen Zugang zu den neuen Technologien haben und von niedrigeren Energie- und Logistikkosten profitieren.

Für den gerechten Übergang, die digitale Innovation und den Umbau der Industrie sind Pläne und Instrumente erforderlich, die die soziale Sicherheit, Einkommensunterstützung, Umschulung und Ausbildung der von den Umstrukturierungsprozessen betroffenen Arbeitskräfte gewährleisten. Deshalb sollte der Staat einen nationalen Fonds zur Begleitung und Unterstützung der Transformation einrichten, aus dem er Einkommenshilfen sowie die Aus- und Weiterbildung der Arbeitskräfte finanziert, mit dem Ziel, »niemanden zurückzulassen«.

WIRKSAME REGULIERUNG

Der Staat sollte Vorschriften für die Industrie erlassen, die ein gesundes Unternehmensumfeld fördern, ohne die Umwelt und die Sicherheit der Arbeitskräfte zu gefährden. Die Vorschriften sollten eindeutig und transparent sein und angemessen befolgt werden.

INNOVATIONSFÖRDERUNG

Innovation ist ein wichtiger Motor für die Industrie. Die Förderung der Grundlagenforschung und der Innovation – durch Investitionen in Forschung und Entwicklung, Partnerschaften zwischen Industrie und Hochschulen, die Einführung fortschrittlicher Technologien – ist entscheidend. Nach dem Beispiel der deutschen Fraunhofer-Institute könnte man unter dem Dach der Nationalen Agentur für Entwicklung auch ein Netz von Zentren einrichten, die in der Lage wären, im Dienst des ökologischen Wandels Grundlagen- und angewandte Forschung für Industrieinnovation zu betreiben. Die Forschungsförderung der Fraunhofer-Gesellschaft spielt nämlich eine Schlüsselrolle für kleine und mittelgroße deutsche Unternehmen, die sich ansonsten technologisch kaum weiterentwickeln könnten – genau wie es in Italien der Fall ist.

INTERNATIONALISIERUNG

Die internationale Expansion von Unternehmen sollte durch die Erleichterung des Zugangs zu ausländischen Märkten und die Förderung von Exporten gefördert werden.

ÜBERWACHUNG UND EVALUIERUNG

Ein solides Überwachungs- und Evaluierungssystem sollte installiert werden, um Fortschritte zu messen und notwendige Veränderungen vorzunehmen, die für die Erreichung der Ziele erforderlich sind.

INSTITUTIONELLE KOORDINIERUNG AUF MEHREREN EBENEN

Die Koordinierung der verschiedenen Behörden (Staat, Regionen und Gebietskörperschaften) ist unerlässlich, um Konflikte und Maßnahmen, die mit den Zielen nicht in Einklang stehen, zu vermeiden. Die Aufteilung der Zuständigkeiten hat die Entwicklung einer wirksamen Industriepolitik bisher verhindert.

In diesem Zusammenhang ist es schließlich notwendig, die verfügbaren Instrumente für die Verringerung bestehender Ungleichheiten einzusetzen, wenn man bedenkt, dass die Industrie vor allem in Norditalien angesiedelt ist. Folglich stellen industriepolitische Maßnahmen, die die Rückverlagerung von Unternehmen und den zielgerichteten Einsatz der IPCEI-Mittel (Important Project of Common European Interest) erleichtern, eine große Chance dar, die wirtschaftlichen Ungleichheiten, die sich in den letzten 20 Jahren verschärft haben, zu verringern.

Ausschlaggebend ist aus diesem Grund auch die Entwicklung von Infrastrukturen, die das Gedeihen von Industrieansiedlungen im Einklang mit den zu verfolgenden Zielen ermöglichen. Ausgaben auf der Basis veralteter Berechnungen und Anreize nach dem Gießkannenprinzip trugen in den letzten Jahren bestenfalls dazu bei, Istzustände zu zementieren, und verstärkten im schlimmsten Fall das Entwicklungsgefälle, das das Land in zwei Hälften spaltet.

ÜBER DEN AUTOR

CGIL: Dieses Dokument wurde von der CGIL Industrial Policies Area mit Beiträgen aus der Development Area und anderen Bereichen der Konföderation erstellt.

IMPRESSUM

Herausgeberin:
Friedrich-Ebert-Stiftung e. V.
Godesberger Allee 149 | 53175 Bonn | Deutschland
E-Mail: info@fes.de

Herausgebende Abteilung:
Friedrich-Ebert-Stiftung | Büro Italien
Piazza Adriana 5 | 00193 Rom | Italien

Verantwortlich: Armin Hasemann | Direktor | FES Italien
Piazza Adriana 5 | 00193 Rom | Italien

Tel.: +39-06-82-09-77-90
<https://italia.fes.de/>

Design: pertext, Berlin | www.pertext.de

Kontakt:
info.italy@fes.de

Instagram:
[@fes_italy](https://www.instagram.com/fes_italy)

Twitter:
[@FES_Italia](https://twitter.com/FES_Italia)

Die in dieser Publikation zum Ausdruck gebrachten Ansichten sind nicht notwendigerweise die der Friedrich-Ebert-Stiftung e. V. (FES). Eine gewerbliche Nutzung der von der FES herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung durch die FES nicht gestattet. Publikationen der FES dürfen nicht für Wahlkampfzwecke verwendet werden.

© 2024



EINE NEUE INDUSTRIEPOLITIK

Die Herausforderungen für Italien



Es ist festzustellen, dass es in Italien in den letzten Jahrzehnten keine Industriepolitik gab.



Die großen wirtschaftlichen und ökologischen Herausforderungen der Gegenwart machen eine neue Industriepolitik unerlässlich.



Diese Politik muss die Chancen des ökologischen und digitalen Wandels nutzen.

Weitere Informationen zum Thema erhalten Sie hier:
italia.fes.de