**Comunicato Stampa**

**Mims: nuove strategie per infrastrutture sostenibili e resilienti ai cambiamenti climatici anche ricorrendo a innovativi strumenti finanziari**

***Presentati i Rapporti “Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità” e “Investire in infrastrutture: strumenti finanziari e sostenibilità” elaborati dalle Commissioni di studio del Mims***

**Il Ministro Giovannini: “Stiamo cambiando il modo di programmare e realizzare le infrastrutture e i sistemi di mobilità in un’ottica di sviluppo sostenibile, per fronteggiare la crisi climatica e beneficiare dell’innovazione tecnologica e dei materiali. Grazie al lavoro delle due Commissioni, disponiamo ora di approfondite analisi scientifiche e proposte per accelerare e consolidare questo processo trasformativo, al quale vanno orientati gli investimenti pubblici e privati. Grazie al Pnrr, ai fondi nazionali stanziati dal Governo e a quelli europei, i prossimi dieci anni saranno decisivi per mettere in sicurezza il Paese, rinnovare la dotazione infrastrutturale, sviluppare i sistemi logistici e ridurre le disuguaglianze sociali e territoriali nella prospettiva della decarbonizzazione”.**

Roma, 4 febbraio 2022 – Le politiche per mitigare gli effetti dei cambiamenti climatici sulla mobilità e le infrastrutture, così da aumentarne la resilienza e la sostenibilità, utilizzando anche strumenti finanziari innovativi per coinvolgere i capitali privati nella transizione ecologica e la decarbonizzazione del settore dei trasporti sono l’oggetto dei Rapporti su “*Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità*” e “*Investire in infrastrutture: strumenti finanziari e sostenibilità*” elaborati dalle Commissioni di studio istituite ad aprile 2021 dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, e presentati oggi nel corso di una conferenza online. Le due Commissioni, coordinate rispettivamente dai professori Carlo Carraro (ordinario di Economia Ambientale all’Università Ca’ Foscari di Venezia) e Fabio Pammolli (ordinario di Economia e Management al Politecnico di Milano), hanno coinvolto decine di esperti nazionali e internazionali, elaborando proposte innovative e contribuendo alla definizione della nuova strategia per le infrastrutture e la mobilità sostenibili avviata dal Ministro Giovannini in coerenza con il *Green Deal* europeo e gli obiettivi dell’Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile dell’Onu.

“Il cambio di paradigma verso uno sviluppo sostenibile non è più rinviabile - dichiara il Ministro Giovannini – così come un forte investimento per rendere resilienti al cambiamento climatico le infrastrutture e i sistemi di mobilità del nostro Paese. I Rapporti presentati oggi mostrano non solo i rischi che corre l’Italia a causa della crisi climatica, ma anche le opportunità esistenti per operare, insieme al settore privato, scelte in grado di mitigarne gli effetti sui sistemi ferroviari, idrici, stradali, portuali, urbani da cui dipende il nostro sistema socioeconomico, adattandoli alle nuove condizioni climatiche e beneficiando delle nuove tecnologie. Grazie al lavoro svolto dalle due Commissioni disponiamo finalmente di analisi approfondite, basate su evidenze scientifiche, e proposte per cambiare il modo di disegnare e realizzare le infrastrutture e la mobilità del futuro, utilizzando innovativi modelli di partenariato pubblico-privato in grado di orientare a tali finalità la crescente attenzione degli investitori nazionali e internazionali ai temi legati alla sostenibilità”.

Il Rapporto “*Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità*” illustra gli impatti attuali e futuri della crisi climatica sulle infrastrutture e i sistemi di trasporto nazionali e locali, fornendo indicazioni precise sulle strategie da adottare per ridurre i rischi, mitigare l’effetto delle attività economiche sulle emissioni di gas climalteranti, adattare il sistema infrastrutturale alle nuove condizioni climatiche, con un approfondito dettaglio territoriale. Gli impatti negativi dei cambiamenti climatici stanno già manifestandosi in modo differenziato nelle diverse regioni italiane, con un aumento considerevole di eventi estremi (alluvioni, siccità, bombe d’acqua e di calore, ecc.) che mettono a rischio i sistemi infrastrutturali e di trasporto, e determineranno forti disuguaglianze economiche e sociali tra le diverse aree del Paese.

Le misure di mitigazione e adattamento proposte dalla Commissione guidata dal prof. Carraro sono basate su innovazioni di tipo strutturale e tecnologico (ad esempio, in tema di gestione dei sistemi di drenaggio, di copertura stradale con asfalto drenante, ecc.), sui benefici forniti da una maggiore cura degli ecosistemi (ad esempio, riqualificazione idro-morfologica degli alvei fluviali, potenziamento del verde per la riduzione del calore in ambito urbano, ecc.), o su investimenti nella conoscenza, attraverso la raccolta e l’elaborazione di dati, modelli e previsioni per valutare i rischi e migliorare le politiche. Quanto alle infrastrutture per la logistica, il Rapporto suggerisce lo sviluppo di sistemi di distribuzione resilienti agli imprevisti legati alla crisi climatica puntando sulla sicurezza dell’approvvigionamento piuttosto che sulla tempestività.

Per quanto riguarda gli obiettivi di decarbonizzazione, il Rapporto indica i necessari interventi strutturali di mitigazione delle emissioni inquinanti, soprattutto nei sistemi di trasporto di persone e merci, per favorire lo *shift* modale verso il trasporto sostenibile e migliorare l’efficienza energetica dei veicoli. Ruoli centrali in questa trasformazione avranno lo sviluppo del sistema ferroviario, la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, i sistemi informatici di comunicazione. Gli investimenti dovranno quindi essere indirizzati verso l’estensione delle metropolitane e delle reti tranviarie, l’ampliamento dell’Alta velocità, il miglioramento delle reti ferroviarie regionali, il potenziamento del trasporto pubblico locale a basse emissioni, la realizzazione di piste ciclabili nelle città, lo sviluppo della rete di ricariche elettriche. Le politiche per agevolare la transizione ecologica dovranno puntare a disincentivare l’uso dei mezzi inquinanti e incentivare, attraverso sussidi o politiche fiscali, una mobilità sostenibile, ad esempio con una differenziazione delle tariffe dei servizi di trasporto sulla base delle emissioni, il rafforzamento del *green public procurement* e la parziale detassazione degli investimenti sostenibili certificati.

“Nel corso dell’ultimo anno - aggiunge il Ministro Giovannini – il Ministero ha già intrapreso numerose azioni in questa direzione, coerentemente con il cambio di nome. Le scelte poste alla base del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr), le nuove risorse della Legge di Bilancio destinate alla transizione alla mobilità sostenibile (2 miliardi di euro), allo sviluppo delle metropolitane e al trasporto rapido di massa (4,7 miliardi), alla manutenzione di strade, ponti e viadotti (4,8 miliardi), la co-programmazione con le Regioni del Fondo Sviluppo e Coesione 2021-27, sono segnali evidenti del cambiamento operato. Ma tutto ciò non basta: abbiamo bisogno di stimolare investimenti nella stessa direzione da parte del settore privato e per questo dobbiamo creare nuove forme di partnership pubblico-privato e spingere le imprese ad adottare nuovi criteri di valutazione dei loro investimenti, che tengano conto degli impatti ambientali e sociali”.

Il Rapporto “*Investire in infrastrutture: strumenti finanziari e sostenibilità*” illustra proposte per il coinvolgimento dei capitali privati nella realizzazione, manutenzione e gestione di opere pubbliche e in interventi che mirino alla sostenibilità ambientale e sociale oltre che economica, individuando nel Partenariato Pubblico-Privato (PPP) un importante modello di finanziamento. In particolare, la Commissione guidata dal prof. Pammolli individua strumenti finanziari e modelli di investimento in grado di stimolare iniziative capaci di generare un ritorno economico e, allo stesso tempo, contribuire allo sviluppo sostenibile del Paese e all’inclusione sociale. Nel Rapporto si raccomanda anche di adottare un sistema di misurazione dell’impatto sociale e ambientale delle opere pubbliche, a partire da quelle del Pnrr.

Tra gli strumenti finanziari da utilizzare vengono indicati i *social bonds*, che ancorano parte del capitale raccolto a iniziative di rilevanza pubblica e sociale, i *social impact bond*, per integrare capitali pubblici e privati orientandoli al conseguimento di ritorni in termini economici e sociali, soprattutto in aree svantaggiate, e gli *outcome fund* basati sul meccanismo ‘*pay-by-result*’, per mobilitare capitale privato da destinare a servizi di welfare. La ‘struttura di misurazione’ dei progetti d’investimento dovrebbe poi assicurare la partecipazione delle comunità locali al monitoraggio delle infrastrutture e l’individuazione *ex-ante* di particolari esigenze verso le quali indirizzare gli interventi.

Il Rapporto segnala anche le opportunità per combinare le risorse del Pnrr con altre misure di finanza pubblica e con il risparmio privato, aumentando la leva finanziaria del Piano e allo stesso tempo attenuare l’impatto sulle banche di esposizioni crescenti. Inoltre, per rendere più veloce ed efficiente il ciclo di spesa, la Commissione propone interventi nell’ambito delle garanzie, dello smobilizzo dei crediti e nel coinvolgimento degli investitori istituzionali. Infine, per coordinare gli investimenti anche in vista di una loro forte ripresa nella fase post-Covid, il Rapporto propone la costituzione di una ‘Cabina di Consegna’ insieme al Ministero dell’Economia e delle Finanze e a Cassa Depositi e Prestiti. Questa dovrebbe valutare gli investimenti infrastrutturali, progettare gli strumenti finanziari più idonei per la loro realizzazione e svolgere attività di supporto alle stazioni appaltanti nella fase istruttoria, preparatoria e di attuazione dei progetti, oltre che per il loro monitoraggio. I vantaggi sarebbero, tra gli altri: la riduzione della duplicazione di procedure amministrative e legali; il monitoraggio della trasmissione degli investimenti pubblici e privati sui territori; l’elaborazione di schemi di bondistica e di garanzie in linea con le necessità dei singoli progetti; la predisposizione di attività di formazione per gli amministratori locali.

[*CLICCA QUI PER VEDERE I RAPPORTI*](https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/mims-nuove-strategie-per-infrastrutture-sostenibili-e-resilienti-ai-cambiamenti)