

ANCE | COMO

RASSEGNA STAMPA

24 - 30 settembre 2018



IMPRESE & LAVORO



«Non c'è buona economia senza buoni imprenditori» PAPA FRANCESCO

ACSM-AGAM PER COMO E LECCO FUTURO VICINO DA SMART CITY

Il presidente del Gruppo Paolo Busnelli e i nuovi servizi per le città: pali della luce intelligenti e sensori per i rifiuti
«Siamo tra i primi dieci player nazionali, partnership strategica con A2A: pronti alla sfida dell'innovazione»

ENRICO MARLETTA

Sensori per monitorare la disponibilità dei parcheggi a app per prenotare e pagare via smartphone; lampioni che adattano l'intensità alla luminosità dell'ambiente e sistemi di manutenzione predittiva per evitare le strade al buio anche solo per qualche ora. E ancora: sensori di riempimento per i cestini portarifiuti e strumenti per ottimizzare la gestione energetica innanzi tutto del patrimonio comunale. Possiamo sognare un futuro, non lontano, in cui le nostre città saranno più smart? Forse sì, ad accompagnare il territorio in questo terreno dove tecnologia e innovazione incontrano la qualità della vita, si candida Acsm-Agam. Sì, la "vecchia" società del gas e dell'acqua che in virtù del percorso di aggregazione oggi è ciò che era e continuerà a essere ma è anche molto altro. Una bella sfida di cui parla volentieri, il nuovo presidente, Paolo Busnelli, in queste settimane impegnato in un tour di presentazione della nuova società nei territori.



Paolo Busnelli, imprenditore monzese, è presidente di Acsm-Agam dallo scorso luglio

Qual è l'obiettivo di questi incontri?
Il desiderio è quello di raccontare chi siamo e come è strutturata la nostra attività, il nostro radicamento in questi territori è profondo e tale continuerà ad essere in futuro ma se è naturale identificarci con dei macrosettori tradizionali e mi riferisco al gas, all'acqua e all'energia elettrica; c'è tutta la parte relativa all'innovazione con il mondo enorme, in gran parte da esplorare, delle smart cities.

Smart city è un concetto che evoca futuro, in realtà la tecnologia nella vita delle città è già qui...
Il campo è vastissimo, va dai pali intelligenti dell'illuminazione pubblica ai sistemi di video sorveglianza del territorio ma comprende soluzioni ancora più avanzate come ad esempio i chip inseriti nei sacchi per il monitoraggio degli orari di esposizione e del contenuto della raccolta differenziata. Le possibili applicazioni delle nuove tecnologie sono infinite, in un futuro vicino cambieranno radicalmente la gestione dei principali servizi, la vita stessa dei cittadini, tanto nei centri principali quanto nei piccoli paesi.
L'innovazione è del resto una se non la principale leva che ha messo in moto il progetto di aggregazione. Immaginare che Acsm a Como piuttosto che Agam a Monza, come accadeva nel passato, potessero oggi e domani

limitarsi a vendere gas e a fare impianti sarebbe stato impensabile. Primo perché il mercato ci ha chiamato a trasformarci in realtà multiutility ma poi anche perché siamo i candidati naturali ad offrire al territorio tutta una serie di servizi ad alto contenuto innovativo, penso ad esempio ai parcheggi intelligenti o allo sviluppo della mobilità elettrica.

Per quale ragione oggi, più di ieri, Acsm-Agam è attrezzata a giocare la sfida dell'innovazione?
C'è tanta carne al fuoco su questo terreno ed è evidente che per provvedervi occorre una capacità di investimento a cui, soltanto aggregandosi, le nostre aziende hanno potuto fare fronte. Non solo, va reso merito ai miei predecessori che hanno costruito il percorso sulla base della partnership con A2A. Avere dato vita alla nuova società frutto dell'aggregazione fra utilities di cinque province del nord Lombardia significa oggi avere la possibilità

di sedersi allo stesso tavolo dei grandi player in un mercato sempre più competitivo e godere di un patrimonio di competenza e conoscenza straordinario nel settore ricerca e sviluppo. Anche in virtù di un partner industriale così forte, oggi siamo in grado di competere su progetti complessi, abbiamo la possibilità di guardare al futuro e ai nuovi business, accanto al consolidamento delle attività nel settore delle utilities tradizionali. Sul fronte smart city c'è un piano di investimenti di grande rilievo, principalmente in capo ad A2A, che ha attività consolidate e know how nel settore. I numeri dello sviluppo saranno resi noti con il piano industriale ma saranno molto significativi.

C'è qualche città che spicca nel campo dei servizi smart?
Bergamo è una delle città più avanzate ma, ripeto, quando parliamo di smart city è sbagliato avere come riferimento solo le città, anche i piccoli centri possono mettere in campo progetti significativi per godere di analoghi servizi.

In quale modo vi siete riorganizzati con l'avvio della nuova società?
Con l'aggregazione si è dato seguito a una razionalizzazione operativa che non ha avuto ricadute sui livelli occupazionali.

Anzi, cresceremo ancora. Abbiamo messo assieme aziende diverse senza sacrificare alcuna posizione, piuttosto siamo alla ricerca di alcune figure con professionalità specifiche di cui abbiamo necessità.

Qual è la mappa della società dal punto di vista operativo?
La società è impegnata a generare valore nei territori in cui opera, siamo attivi anche in alcuni centri del Veneto oltre che nelle aree di Como, Varese, Monza, Lecco, Sondrio. Le attività sono organizzate in quattro business unit: reti (che dovrà affrontare le gare di ambito); vendita (chiamata alla competizione crescente nel settore gas e luce); ambiente (di cui fanno parte i servizi di igiene ambientale di Varese e il termovalorizzatore di Como); e innovazione (cioè le nuove sfide).

È prevedibile che vi sia un'ulteriore crescita con l'aggregazione di altre società?
In questi incontri sul territorio stiamo raccontando cosa ci candidiamo a fare in forza del percorso di aggregazione alle spalle. Credo che ci siano numerose altre realtà, radicate nei territori, potenzialmente interessate al nostro progetto. Ci siamo dati del tempo per guardarci i numeri e pensare a come crescere. Fac-

LA SCHEDA

CHI È
Monzese doc, classe '62, Paolo Busnelli si è laureato in economia e commercio all'Università Bocconi, ha quindi lavorato nel settore commerciale e marketing, ricoprendo ruoli manageriali per gruppi italiani ed esteri. Per vent'anni nel settore marketing di Candy, poi, tra gli altri, incarichi dirigenziali in DMail e al Nuovo istituto italiano di arti grafiche. Da alcuni anni svolge la professione di consulente d'azienda. Alle spalle nessuna esperienza politica e nessuna tessera di partito - «sono stato iscritto alla Gioventù liberale ma ormai è un secolo fa» - candidato in una lista civica che alle ultime amministrative ha sostenuto la candidatura del sindaco di Monza, Dario Allevi.

cio mie le parole usate dal presidente di A2A, Valotti: «qui c'è una tavola imbandita, se qualcuno vuole sedersi siamo pronti al confronto». Le singole aziende ex municipalizzate sono del resto in una situazione di difficoltà nota, rischiano di finire ingoiate da colossi che, diversamente dalla nostra visione, non hanno alcun interesse per il territorio.

Lei ha definito Acsm-Agam un'azienda globale. Può chiarire questo concetto?
Ho usato questa espressione perché vi è in noi il modello di un'azienda capace di coniugare la dimensione globale così come richiesto dalle dinamiche del mercato con la cura e l'attenzione al locale, al territorio, alle nostre comunità di riferimento. Grazie al nostro partner industriale nonché socio di riferimento siamo convinti di riuscire a portare valore e a creare un modello che sicuramente può essere vincente e replicabile. La

«Il nostro modello è globale. Coniughiamo mercato e territorio»

nuova dimensione non snaturerà l'identità ereditata dalle aziende del territorio. A Como come a Lecco e in tutte le altre realtà continueremo ad essere per i cittadini e le imprese il "fornitore di casa" con presenza e vicinanza ai bisogni.

E, in virtù delle dimensioni raggiunte, qual è il peso di Acsm-Agam sul mercato delle utilities?
Già ora siamo tra i primi dieci operatori nel settore multiutilities a livello nazionale. Abbiamo un livello di fatturato importante, 850 dipendenti, circa un milione di clienti. Siamo un'azienda molto competitiva, di recente, giusto per fare qualche esempio, abbiamo vinto una gara a Messina per l'illuminazione pubblica della città e siamo fornitori di energia per Rai Way, la società del gruppo Rai che possiede le infrastrutture per la diffusione del segnale radiotelevisivo.

Con i sindaci di Como, Lecco e Sondrio ci sono già stati incontri, al di là delle formalità?
Il rapporto con i sindaci del territorio è molto intenso e numerose sono le ipotesi di lavoro sul tavolo. La macchina del gruppo Acsm-Agam è a disposizione per risolvere i problemi, il primo naturale interlocutore sono gli amministratori locali e i cittadini. Mi ha colpito, a un recente incontro, il caso di un consigliere di un piccolo paese alle prese con la necessità di implementare un sistema di videocontrollo ma in difficoltà per l'esiguità delle risorse a disposizione, bene noi gli abbiamo indicato una possibile soluzione per godere del servizio a costi sostenibili dal suo Comune.

Verrà confermata la scelta di investire sul termovalorizzatore di Como?
Sì, resterà un'infrastruttura di riferimento su cui si continuerà ad investire ed è imminente il revamping della seconda linea. un punto di riferimento per il suo valore ambientale, anche associato alla produzione di energia elettrica e termica che alimenta la rete del teleriscaldamento.

Quanto oggi la strategia aziendale è condizionata dalla politica?
Questo è un progetto industriale a beneficio del territorio, sono stato nominato dal sindaco di Monza, il mio è un ruolo di garanzia per tutti i territori rappresentati, di sicuro non mi sento associato a una bandiera politica o partitica.



«In programma forti investimenti nel settore ricerca e sviluppo»





La dotazione: il primato all'Olanda

L'Italia è a metà classifica tra i paesi dell'Unione europea

Nell'Unione europea, l'Italia è a metà classifica (diciassettesima su 28) per dotazione infrastrutturale. La Commissione europea riconosce all'Italia un ottimo piazzamento nella categoria "diffusione delle automobili a metano e Gpl", ma rileva ritardi

nella qualità delle ferrovie, del trasporto aereo, delle strade e soprattutto dei porti.

L'Olanda è al primo posto nell'efficienza portuale e nella rete aeroportuale. Ed è prima per la qualità della rete stradale; terza per la capillarità delle

ferrovie e quinta per rapidità di trasporto delle merci.

Con questi "parziali" agli olandesi va la palma di miglior paese della Ue in fatto di trasporti. Agli ultimi posti, Slovenia, Bulgaria, Croazia e Romania.

PONTI, CI TROVIAMO NELLA FASE CRITICA

Marco di Prisco, docente di Tecnica delle costruzioni al Politecnico «Quelli in pietra dei romani? Praticamente eterni, vi spiego il perché»

MARIA G. DELLA VECCHIA

Conoscere lo stato dell'esistente, decidere dove intervenire per la messa in sicurezza e avere i soldi per farlo in tema di ponti e piloni in Italia sembra una missione quasi impossibile.

Sul numero di ponti non c'è certezza, se ne stimano 46.000. In Lombardia - lo si apprende dal report inviato al Governo e predisposto sulla base dei controlli degli enti locali - sono 272 ponti a rischio in Lombardia, di questi sono 23 quelli in provincia di Como. Su tutti spicca, nel capoluogo, la situazione sconcertante del Ponte dei Lavatoi che collega le vie Oltrecolle e Canturina, un'opera recente eppure da mesi chiusa ai mezzi pesanti a causa dell'anomala sofferenza di alcuni giunti. Un allarme che non rientrerà a breve: per la rimozione dei divieti occorrerà attendere i lavori di manutenzione straordinaria, previsti nell'arco del prossimo anno.

Uscendo dal territorio cittadino allarma la situazione dei ponti sulla Milano-Meda, mentre è fresca la chiusura precauzionale del ponte sull'Adda a Paderno.

Per il resto c'è una conoscenza della situazione delle infrastrutture stradali che è ancorar parecchio a macchia di leopardo, dove ad esempio solo l'Emilia Romagna ha una lista, redatta dall'Anas, di strade non percorribili, mentre esiste un



Marco di Prisco, docente

chiaro database dei ponti sul Po e Brescia si è messa ad esplorare corridoi possibili per il percorso di mezzi di trasporto eccezionale.

Fra tanta incertezza, l'unica cosa sicura è «la percezione chiara - ci dice Marco di Prisco, professore ordinario di Tecnica delle costruzioni nel polo lecchese del Politecnico di Milano - che c'è una serie di criticità strutturali in arrivo, perché tutti i Paesi industrializzati nei primi anni Cinquanta hanno iniziato a costruire massicciamente in infrastrutture che ora hanno superato la soglia dei cinquant'anni. Comunque sia, per una serie di ragioni non esiste struttura a rischio zero».

Professor di Prisco, cosa si deve fare quando un ponte raggiunge la sua fine vita?

Non c'è nessuna norma in nessun ordinamento al mondo che dica cosa fare, per cui ora ci si trova in difficoltà. Non si sa se si può estendere la vita di un manufatto, né quali tipi di controlli e adeguamenti fare. Ora stiamo lavorando al Codice del 2020 nell'ambito della Federazione Internazionale per il calcestruzzo, la Fib, per tracciare percorsi che godano di un assenso della comunità scientifica relativi alla fine della vita.

Cosa comporta per l'Italia il fatto di non conoscere nemmeno il valore del patrimonio infrastrutturale di strade e autostrade?

Comporta l'impossibilità di conoscere qual è, al netto degli interventi autostradali in carico ai concessionari, la cifra da stanziare annualmente per la manutenzione o l'estensione della vita delle strutture su strade comunali o provinciali. Svizzera e Austria ad esempio adeguano regolarmente tale stanziamento.

Con il crollo del ponte Morandi a Genova sentiamo dire da più parti che dopo cinquant'anni un ponte va revisionato a fondo. Ma cinquant'anni per strutture in ferro e cemento sono davvero un periodo così lungo? In definitiva, un ponte realizzato a regola d'arte non dovrebbe dare garanzie di durata molto maggiore, senza tirare in ballo i ponti romani che durano da 2000 anni?

Guardi, chiariamo la questione dei ponti romani: si tratta di ponti a luce (cioè a lunghezza)

limitata, realizzati con pietre che lavorano in compressione. Lo studio di strutture che lavorano con pietre in compressione mostra che il loro degrado è lo stesso che si potrebbe avere (a meno di problemi sismici) in una montagna, la quale è sì destinata a diventare collina e poi pianura, ma nel corso di millenni. Un ponte romano di 20 metri lavora tutto in compressione, ha un peso proprio impressionante per cui qualsiasi mezzo lo percorra incide in percentuale ridottissima sul suo peso complessivo. Quel ponte seguirà il destino della montagna, degradandosi ma molto lentamente.

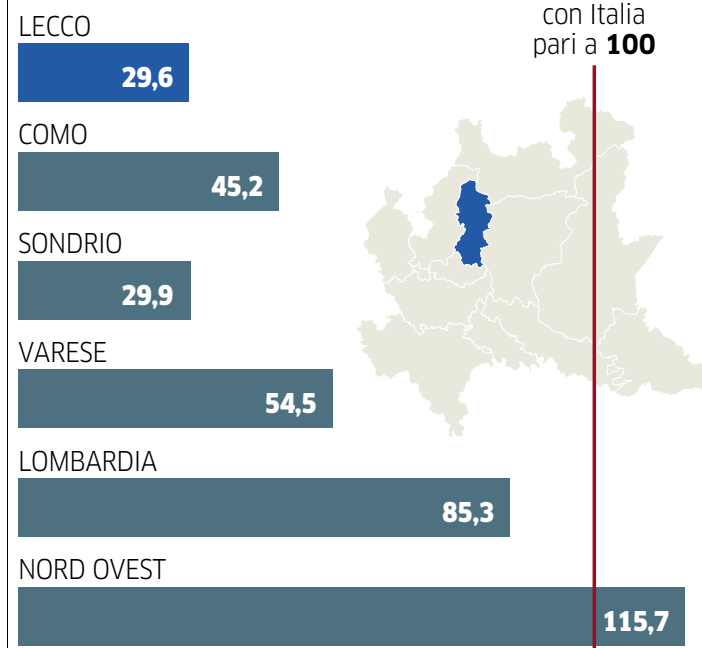
Quindi ferro e calcestruzzo per i nuovi ponti lunghi dello sviluppo economico?

Con l'avvento delle nuove tecniche e dell'acciaio c'è stata la possibilità di coprire luci molto più lunghe. Per attraversare una valle molto profonda di montagna si può fare un ponte ad arco, che lavora in stato di compressione e fa arrivare direttamente a terra le forze di gravità seguendo il percorso dell'arco. Il calcestruzzo, come le pietre e i mattoni, lavora bene a compressione e male a trazione.

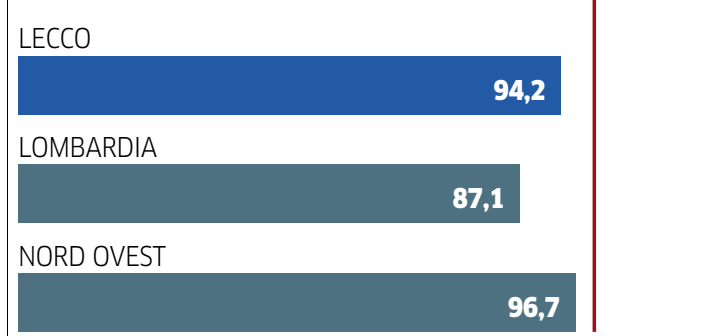
Tutte le volte (pensiamo al ponte Morandi, ma non solo) dove non c'è un'altezza molto rilevante ma si deve attraversare comunque una distanza molto lunga serve invertire l'ordine naturale della forza di gravità, e lo si fa con cavi d'ac-

Lecco: le strade, che strazio

DOTAZIONE RETE STRADALE



DOTAZIONE RETE FERROVIARIA



«Inevitabile la "crisi" delle costruzioni realizzate negli anni '50»

«Pochi dati certi. Difficile stabilire quanto serve per fare manutenzione»

ciaio da portare su un'antenna lontana, come sosteneva anche Morandi. A quel punto la forza di gravità scenderà a terra attraverso l'antenna. Questo è il modo in cui a un certo punto le nuove tecniche hanno minimizzato le risorse e aumentato le lunghezze dei ponti nei luoghi in cui altrimenti non si sarebbe potuto fare un ponte.

Quindi ponti più funzionali alle nuove esigenze ma di durata limitata e meno sicuri?

Dagli anni Novanta è stato introdotto il concetto di vita di servizio. Per il resto, dalle inondazioni al dissesto idrogeologico, al terremoto, al vento, all'errore, alla durabilità: il

Controlli con gli ultrasuoni sui piloni in cemento armato

Img di Mandello

L'impresa (venti dipendenti) produce strumenti per l'analisi dei manufatti e del calcestruzzo

«I controlli? Anche sui ponti del Lecchese ci sarebbe tanto da fare. La penso come Renzo Piano: ogni cinquant'anni un ponte va controllato complessivamente e comunque non una tantum, ma sistematica-

mente a partire da quella scadenza. E va verificato non solo nelle parti che perdono calcinacci».

A dirlo è Bruno Gaddi, imprenditore che di controlli sul calcestruzzo e sui piloni autostradali se ne intende visto che da quarant'anni produce tecnologia per realizzarli ed è alla guida, insieme a suo figlio Emanuele, della Img Ultrasuoni. L'azienda artigiana di Mandello opera con 20 dipendenti più al-

cuni collaboratori esterni per aspetti elettronici e di software e negli anni si è costruita una solida reputazione che oggi la rende leader in Italia per la tecnologia innovativa di settore, azienda che lui stesso ha fondato nei primi anni Ottanta.

Img non fa dunque i controlli ma produce e vende tecnologia alle aziende che li realizzano. L'impresa fa ricerca e sviluppo internamente e ha avviato anche un progetto di collaborazio-

ne in meccatronica con il Politecnico, e la sua specialità è quella della produzione sia di sonde a ultrasuoni sia di macchine per verificare l'integrità della parte in cemento delle strutture, in un sistema che fra l'altro consente di analizzare se quando si fanno le gittate prevalga l'uso di sabbia o se si utilizza cemento sufficiente alla tenuta.

Grazie a una speciale macchina progettata, sviluppata e commercializzata direttamente le verifiche vengono realizzate in modo non distruttivo, di cui due esemplari sono stati venduti fra l'altro all'ambasciata russa di Roma. Una delle principali svolte nel business aziendale è arrivata nel 2011 grazie alla nuova partnership



Bruno Gaddi, Img Ultrasuoni

esclusiva con l'inglese Sonatest, terza società al mondo per la produzione di macchine di controllo a ultrasuoni su diversi tipi di materiali, da utilizzare in abbinamento alle sonde Img.

«Non posso parlare per statistiche - precisa Bruno Gaddi -, di cui non dispongo. Tuttavia la mia personale esperienza mi dice che è che i controlli nel nostro Paese dovrebbero essere, in molti casi, realizzati meglio. Ad esempio fa una certa differenza - aggiunge - scoprire che all'interno di piloni autostradali anziché un ferro che era stato previsto con diametro di 20 centimetri ne è stato inserito uno di 16, e magari anche in quantità inferiore al previsto».

M. Del.



L'EGO

progettista non è chiamato a considerare molte di queste cause, perché ancora non si sa come correlare nei calcoli tutto ciò in funzione dei rischi di crolli.

Come si fa a valutare la capacità di portata di un ponte verso eventi non previsti?

L'unica possibilità per il progettista sta nel concetto di robustezza strutturale, introdotto da una norma del 2002, con cui si cerca di studiare una struttura che riesca a proporzionare l'effetto alla causa. Certo, se arriva uno tsunami il ponte viene giù, ma se si rompe uno strallo, un cavo d'acciaio, il ponte deve restare in piedi.

Ci sono criteri precisi da rispettare per garantire questa robustezza?

Non sono ancora perfettamente dichiarati, tanto che oggi ci sono delle linee guida in fieri del Cnr che trattano questo problema. Nella normativa nazionale solo tra le righe ci sono alcune disposizioni che mirano a garantire la robustezza strutturale.

Quindi si continuerà a rischiare nell'attraversare ponti?

Il rischio zero non esiste, non può esistere se non si prendono in causa tutte le possibili azioni su un ponte. E nello stesso tempo non si saprà mai esattamente qual è la probabilità di rovina.



La casa di classe A vale di più se in periferia

I nuovi scenari. L'edificio green e più efficiente. Nei consumi energetici presenta un valore e un prezzo di mercato superiori anche del 30% se fuori dal centro

COMO
SIMONE CASIRAGHI
Lacasa green, più sostenibile, con meno consumi e costi e a trazione con energie da fonti rinnovabili non solo ha un appeal in più rispetto a immobili più vetusti e meno efficienti energeticamente, ma sta creando un mercato parallelo all'interno di una stessa città. Una casa di classe energetica A (odi categoria ancora più alta) rischia di valere di più nel quartiere di Lora, di Monte Olimpino o di Rebbio rispetto a un immobile con le stesse caratteristiche green, ma con vista su via Vittorio Emanuele o su via Dante Alighieri.

Sembra un paradosso, ma la fotografia emersa dall'ultimo studio di Scenari Immobiliari appena pubblicato non sembra lasciare spazio a equivoci. La sintesi che nel nuovo mercato immobiliare residenziale del dopo crisi, e in una fase di ripartenza lenta ma costante (e a prezzi ancora

inferiori a dieci anni fa) nelle città medie e grandi, e nei capoluoghi di provincia, le differenze di prezzo tra edifici in classe A e quelli di classi inferiori sono più evidenti nelle zone periferiche: nella prima e seconda cintura dei centri cittadini, il valore degli immobili più sostenibili energeticamente è più alto in media del 30%.

La differenza nel green. Questo nuovo elemento, la qualità green dell'edificio, può avere un impatto considerevole anche nell'orientare le scelte di chi intende comprare casa ed è in cerca di

+20%
L'APPIATTIMENTO IN CENTRO
Il valore di una casa green in centro può valere un po' «meno»

soluzioni con un rapporto particolarmente vantaggioso tra qualità e prezzo.

Di contro, nelle zone centrali si osserva invece un maggiore appiattimento delle quotazioni: +20% tra classe A rispetto a un'abitazione di classe di efficienza energetica E, F e G (le più vetuste sul mercato, e quindi anche meno efficienti nei consumi), riconducibile al ruolo preponderante della localizzazione nella determinazione del prezzo di vendita.

I dati del secondo Osservatorio sulla sostenibilità e sulla sicurezza

+26%
IL CANONE GUARDA IL GREEN
Corsa meno forte per gli affitti nelle città per abitazioni verdi

za, di Scenari Immobiliari non si sono limitati a rilevare solo questa differenziazione fra centro e periferia sui valori d'acquisto, ma ha esteso la sua analisi anche agli affitti. Lungo questa dimensione del mercato immobiliare, per i canoni di locazione si osserva invece un ribaltamento: il valore aggiunto della classe energetica A (o più elevata) si attesta in media al +26% nelle zone centrali, contro il +15% rilevato nelle zone periferiche. Questa differenza può essere ricondotta alla maggiore difficoltà di imporre canoni più elevati in zone periferiche a causa della ridotta disponibilità economica di un tipo di domanda, famiglie meno abbienti o, in molti casi, senza una disponibilità finanziaria sufficiente per investire nell'acquisto di una abitazione.

Due velocità per gli affitti. Fin qui il residenziale. La fotografia ha esteso ulteriormente il suo obiettivo anche sul comparto commerciale, in cui invece l'incremento dei valori immobiliari legato al crescere della classe energetica risulta più lineare.

Prezzi e canoni, in parallelo, risultano in crescita con l'avvicinarsi del centro città. Anche se con due velocità differenti: i valori del residenziale risentono maggiormente di questo avvicinarsi al centro, con incrementi maggiori, in media +50%, mentre nel caso dei canoni la crescita si ferma a un +34%. Con riferimento al mercato immobiliare italiano emerge, sempre dall'Osservatorio di Scenari Immobiliari, come green building, smart building e smart city scontano ancora un certo ritardo.

«Nonostante la ricerca abbia confermato un rapporto direttamente proporzionale tra la classe energetica di appartenenza e le

I valori del green



Il prezzo della casa A

In periferia il prezzo sale del 30%. In periferia il valore degli immobili più sostenibili energeticamente è più alto in media del 30%. Di contro, nelle zone centrali si osserva invece un maggiore appiattimento delle quotazioni: +20% tra classe A e classe energetica E, F e G.



Affitti più veloci

La corsa dei canoni parallela. Incremento "simile" ma parallelo per i canoni di locazione per i quali per si osserva un ribaltamento: il valore aggiunto della classe energetica A si attesta con un affitto più caro del 26% nelle zone centrali, contro il +15% in periferia.



Gli investimenti in green

Cercansi risorse per 80 miliardi. Gli investimenti necessari ad eseguire interventi di riqualificazione energetica sull'intero patrimonio immobiliare dei tre principali comparti richiederebbero circa 80 miliardi di euro nei prossimi vent'anni.

quotazioni immobiliari – ha spiegato Francesca Zirnstein, direttore generale di Scenari Immobiliari – uno sguardo più attento alle dinamiche interne ai principali centri urbani suggeriscono una sostanziale indifferenza rispetto allo "sconto" derivante da minori spese per le forniture energetiche. Con l'eccezione del mercato residenziale, sia canoni che prezzi di immobili in classe A risultano più elevati non tanto dove i risparmi energetici possano avere un impatto considerevole sulla riduzione delle spese vive degli occupanti, quanto dove il conseguimento di buone performance energetiche – conseguenza di interventi eseguiti con elevati standard qualitativi».

Il valore delle innovazioni. L'efficienza energetica diventa così, e sempre di più, uno dei parametri principali nella definizione della qualità di un edificio, in quanto in grado di rispecchiare anche la qualità della progettazione. Lo sviluppo di nuove culture progettuali che hanno messo al primo posto lo studio e il conseguimento di una efficace mitigazione degli effetti sugli ambienti interni ed esterni dell'edificio, hanno così massimizzato comfort e sicurezza ed efficientato i consumi energetici.

In più le innovazioni tecnologiche degli ultimi anni hanno consentito di ottenere ulteriori margini di efficientamento mediante l'evoluzione delle "componenti attive" dell'edificio. Il livello di consapevolezza di un edificio – spiegano gli analisti di Scenari Immobiliari – nei confronti delle attività svolte al proprio interno e delle condizioni ambientali esterne è diventato determinante per consentire all'immobile di operare in piena efficienza.