



Scenari

Misurare per decidere, AIS e lo sviluppo durevole delle infrastrutture

Abbiamo intervistato Lorenzo Orsenigo, Presidente dell'Associazione Infrastrutture Sostenibili (AIS), per approfondire il ruolo dell'Associazione nel promuovere strumenti e competenze a supporto di infrastrutture sostenibili lungo tutto il proprio ciclo di vita

AIS Associazione Infrastrutture Sostenibili si presenta come think tank tecnico-scientifico. In che modo intende rafforzarne il ruolo di supporto operativo alle stazioni appaltanti e ai decisori pubblici?

Sin dall'inizio AIS si è posta l'obiettivo di fornire strumenti e metodi a tutta la filiera delle infrastrutture perché potesse evolvere verso l'implementazione dei criteri di sostenibilità nella realizzazione delle opere. I nostri Position Paper hanno questa funzione. Attraverso un'azione culturale e di formazione contribuiamo ad innalzare le competenze di tutti gli attori, a partire dai decisori, ovvero di coloro che costituiscono un elemento fondamentale per l'avvio di un'opera che abbia le caratteristiche di sostenibilità. C'è anche da considerare che, nella fase di redazione del Position Paper, i diversi attori hanno modo di ritrovarsi e confrontarsi nelle molteplici riunioni del gruppo di lavoro scambiandosi conoscenze ed esperienze. E che in questo modo, già di per se stesso, implementiamo un processo di crescita culturale di tecnici che sono chiamati a

progettare e a operare concretamente nel rendere le infrastrutture più sostenibili.

Carlo Dossi

-Come può AIS contribuire a una maggiore standardizzazione delle pratiche di sostenibilità nel ciclo di vita delle infrastrutture?

Uno dei "pilastri" di AIS è proprio la promozione di sistemi di rating per la misurazione della sostenibilità delle infrastrutture. Se non misuriamo non abbiamo un'evidenza oggettiva e credibile di quanto sia sostenibile un'infrastruttura. Troppo spesso la sostenibilità finisce per essere un valore aggiunto soltanto in termini di comunicazione sfociando nel greenwashing. Ecco perché nelle nostre proposte diamo un'importanza fondamentale all'utilizzo e all'applicazione di protocolli internazionalmente riconosciuti, con una certificazione di terza parte che possa attestarne la correttezza dell'implementazione. Solo attraverso il ricorso a modelli standardizzati trasparenti e caratterizzati da verifiche terze e indipendenti è possibile garantire il mercato, i cittadini, i finanziatori e tutti gli stakeholder

**Lorenzo Orsenigo,
Presidente Associazione
Infrastrutture Sostenibili.**



che la sostenibilità dell'infrastruttura dichiarata sia reale ed effettiva. Il loro utilizzo ha, altresì, il vantaggio di offrire una linea guida per l'implementazione dei criteri di sostenibilità e quindi, in qualche modo, di standardizzare anche le pratiche di progettazione, così come la definizione di un framework permette di ridurre i tempi e di risparmiare sui costi.

Oggi grazie ad AIS il mercato e i diversi attori della filiera delle infrastrutture e delle costruzioni hanno a disposizione uno strumento nuovo: la

Prassi di Riferimento (PdR) UNI 172 sul Cantiere Sostenibile. Si tratta, infatti, della trasposizione normativa del nostro Position Paper numero 5 sullo stesso argomento che abbiamo sviluppato qualche anno fa e che ha ricevuto particolare apprezzamento dal mercato, in modo particolare dalle principali stazioni appaltanti, le stesse che hanno sviluppato delle linee guida per l'applicazione al loro settore di protocolli di sostenibilità internazionalmente riconosciuti.

L'auspicio è che la PdR possa diffondersi e diventare un fattore di premialità, così da incentivare l'utilizzo.

Dal suo punto di vista, quali dimensioni degli ESG risultano oggi più critiche nel settore infrastrutturale italiano?

Quando parliamo di ESG c'è la naturale propensione ad associare il concetto di preservazione dell'ambiente, prendendo meno in considerazione le altre dimensioni, ovvero quella sociale e di governance. Di fatto il tema ambientale è quello più attenzionato e dove si sono svolte le maggiori esperienze, soprattutto per quanto riguarda la carbon reduction. Il tema del cambiamento climatico legato all'aumento della CO2 globale è, infatti, quello maggiormente richiamato dai media e al centro dell'attenzione del legislatore da diversi anni. Stiamo però assistendo oggi a una crescita della consapevolezza di quanto sia im-





portante anche la dimensione sociale della sostenibilità. Un'infrastruttura che sia condivisa con il territorio perché porta benessere economico, culturale, di sicurezza e salute è certamente apprezzata dalla collettività che quindi non creerà ostacoli alla sua realizzazione, evitando quindi allungamento dei tempi e relativo aumento dei costi. Ecco quindi che un buon stakeholder engagement, che superi anche le limitazioni del dibattito pubblico e che possa porsi in ascolto e predisporre anche alla modifica del progetto, genera un vantaggio economico nella fase di realizzazione dell'opera. Si tratta di un argomento che a nostro parere richiederebbe maggiore attenzione e la messa a punto di una metodologia più inclusiva. E' quello che abbiamo proposto con il nostro Position Paper numero 6 dal titolo Stakeholder engagement e infrastrutture sostenibili, dove abbiamo evidenziato l'importanza anche in questo caso della messa a punto di un modello relazionale che prenda in esame l'intera vita utile di un'opera. Un approccio attento alle esigenze delle popolazioni del resto vuol dire progettare mirando a minimizzare il rischio geologico e idrogeologico, così come mettere al centro l'analisi di resilienza per sapersi adattare ai cambiamenti climatici, al fine di evitare fenomeni catastrofici sul territorio.

Ritiene che oggi manchi un sistema condizionale di raccolta e gestione dei dati ESG nel settore infrastrutturale?

Quando parliamo genericamente di dati ESG nel settore infrastrutturale dobbiamo distinguere a quale ambito ci riferiamo, se alla sostenibilità dell'opera o alla sostenibilità dell'operatore. Sono aspetti diversi e complementari. Per quanto riguarda l'opera, iniziano ad esserci dei dati sui criteri più frequentemente perseguiti nella realizzazione delle opere: sulla base dell'applicazione dei criteri presenti nei protocolli applicati in Italia e all'estero. Non si tratta di un sistema pubblico di raccolta e di gestione dei dati ma di informazioni in possesso degli enti che rilasciano le certificazioni sui protocolli di sostenibilità, che comunque ne fanno azione di diffusione e condivisione. Per quanto riguarda invece gli operatori, ormai ogni soggetto, in modo autonomo e con i propri criteri, raccoglie dati ESG dai propri interlocutori: lo fanno le banche per concedere i finanziamenti, le grandi stazioni appaltanti per qualificare i fornitori, le assicurazioni per fornire le garanzie, etc .. Il problema è che i dati forniti sono rilasciati in autovalutazione, quindi senza essere affidabili e credibili. Ognuno racconta quello che vuole sulla base di metriche diverse, cosa che impedisce trasparenza e soprattutto è impossibile comparare. Ecco, allora, che anche in questo caso sistemi di rating che si basino su nomi internazionali e su certificazioni di parte terza accreditate possono offrire la soluzione per avere una valutazione affidabile, credibile e comparabile. È palese che l'elemento chiave diventa l'audit di terza parte svolto in campo, presso la sede dell'orga-

nizzazione, dove è possibile verificare in maniera oggettiva la presenza dei criteri ESG. Sarebbe pertanto auspicabile un unico sistema riconosciuto che possa soddisfare le esigenze di tutti gli interlocutori, banche, clienti, assicurazioni: qualcosa di simile a quello che potremmo definire un "passaporto ESG". Questa standardizzazione vorrebbe dire un sistema più economico e vantaggioso per tutti, in modo particolare per le organizzazioni meno strutturate che sono la molteplicità del mercato italiano.

-Quali leve procedurali possono favorire l'integrazione della sostenibilità già nelle fasi di progettazione e non solo in fase esecutiva?

La sostenibilità va pensata e progettata sin dalle fasi iniziali della concezione dell'opera. In fase esecutiva i margini di manovra sono così ridotti che non si riesce ad incidere efficacemente. Anche la gestione del cantiere deve essere oggetto di preventiva progettazione. Nella UNI PdR 172, sul Cantiere Sostenibile, cui accennavo precedentemente, questo concetto è chiaro e ben esplicitato. La leva è nelle mani della committenza che deve decidere, sin dall'inizio, se vuole realizzare un'infrastruttura sostenibile o meno. Oggi i CAM (Criteri Ambientali Minimi) forniscono già delle indicazioni per le opere pubbliche, sia nel campo dell'edilizia che in quello delle infrastrutture. Così come il Codice dei Contratti prevede la presenza della Relazione di Sostenibilità dell'opera come parte integrante del progetto. Si tratta di un'innovazione alla quale AIS ha contribuito in misura sostanziale e che costituisce un elemento decisivo nel favorire l'attenzione alla sostenibilità sin dalla fase di progettazione.



In che modo il concetto di Life Cycle Assessment (LCA) può essere reso più operativo e comparabile nelle gare infrastrutturali?

Il Life Cycle Assessment dell'opera per il calcolo del reale impatto sull'ambiente è ormai un elemento che si sta consolidando in Europa. Dobbiamo renderci conto che non ha grande importanza conoscere l'impatto di un singolo prodotto, ma che ciò che conta è saper valutare, in maniera certa e affidabile, quanto impatta sull'ambiente l'intera opera. Nei CAM, sia relativamente alle opere edili che alle infrastrutture stradali, è esplicitato come effettuare lo studio LCA con un esplicito richiamo a quanto previsto proprio nella Relazione di Sostenibilità dell'opera richiesto dal Codice Appalti, dove se ne sottolinea l'importanza. Questo studio può anche essere oggetto di criteri premiali, laddove esso dimostri una riduzione degli impatti dell'opera. A nostro avviso è però fondamentale che, se esso venga assunto come un elemento di giudizio nella gara per l'affidamento, debba essere sottoposto a Critical Review, ovvero a un processo di verifica terzo e indipendente svolto da un soggetto competente e accreditato.

Come valuta il contributo delle tecnologie digitali (BIM, digital twin, data analytics) nel migliorare la sostenibilità ambientale e gestionale delle infrastrutture?

Non possiamo implementare la sostenibilità senza la digitalizzazione è un altro dei pilastri di AIS. Sull'argomento abbiamo sviluppato un Position Paper dal titolo "Digitalizzazione per la sostenibilità" che offre una dettagliata analisi, con esempi e best practice, di come le tecnologie informatiche, dal BIM al Digital Twin e altro, possano essere utili ed efficaci per implementare gli aspetti di sostenibilità. La digitalizzazione oggi, inoltre, permette di incidere anche sugli aspetti Social. Pensiamo a tutte quelle tecnologie, dal riconoscimento immagini alla intelligenza artificiale, che possono migliorare le condizioni di sicurezza dei cantieri. Diminuire il rischio di incidenti significa garantire maggiore benessere ai lavoratori, nonché ridurre i costi sociali per l'impresa e per la collettività. Quello della sicurezza costituisce



Il Direttore Ais, il dott. Davide Del Corno

Dalla gestione di un patrimonio pubblico alla sostenibilità delle infrastrutture: qual è il filo rosso del suo profilo e come si inserisce la sua nomina di Direttore di AIS?

Il filo rosso è l'interesse pubblico, dei cittadini di oggi e di domani. Fin dalla laurea alla Bocconi in Economia e Management delle Amministrazioni Pubbliche e delle Istituzioni Internazionali ho orientato il mio percorso verso la generazione di un impatto concreto, misurabile e duraturo.

Negli ultimi anni, in Fondazione Patrimonio Ca' Granda, ho guidato strategia e sostenibilità del più grande patrimonio agro ambientale pubblico in Italia - 8.500 ettari e 100 antiche cascine - coniugando tutela del territorio e del paesaggio, partecipazione istituzionale e civica, innovazione tecnologica e sostenibilità economica. In parallelo, l'attività decennale come docente dei corsi di Computer Science della Bocconi mi ha permesso di portare dati e tecnologia al centro dei processi decisionali.

La nomina in AIS rappresenta la naturale evoluzione di questo percorso:



le infrastrutture sono il settore in cui tutte le componenti della sostenibilità - ambientale, sociale, economica e di governance, insieme alla sicurezza - possono concretizzarsi in scelte operative e strategiche che incidono realmente sulla competitività e sul futuro del Paese. In AIS, think tank tecnico-scientifico di riferimento, la sostenibilità delle infrastrutture si traduce in prassi condivise, proposte normative e soluzioni operative per chi progetta, realizza, certifica e gestisce le opere. Ciò che rende l'Associazione unica è la capacità di riunire al suo interno tutte le componenti della filiera delle infrastrutture, dando vita a una comunità tecnica e scientifica capace di elaborare soluzioni qualificate, trasparenti e condivise. A questo si affianca un metodo di lavoro innovativo, fondato sulla produzione dei Position Paper: documenti che valorizzano il know-how dei gruppi tecnici trasformandolo in contributi concreti, validati e realmente utili per soci, stakeholder e decisori pubblici.

Lavorare in sinergia con i principali operatori delle infrastrutture italiane per favorire lo sviluppo sostenibile del Paese è una responsabilità che raccolgo con grande entusiasmo

un ambito da privilegiare nel ricorso e nella diffusione delle tecnologie di questo tipo. Come abbiamo approfondito nel Position Paper 9 dal titolo "Sicurezza sul lavoro. Dal cantiere un modello virtuoso di partecipazione, soluzioni digitali e sostenibilità". Del resto in tutti i nostri Position Paper, qualsiasi argomento essi trattino, c'è sempre un capitolo sulla digitalizzazione proprio in quanto indispensabile ed efficace.

Quali sono, a suo avviso, i principali limiti normativi che ostacolano una piena integrazione della sostenibilità nei processi infrastrutturali?

Non crediamo che ci siano dei limiti normativi che possano ostacolare la sostenibilità della realizzazione delle infrastrutture. L'esperienza italiana ci conferma che sempre più stazioni appaltanti si dotano di protocolli internazionali di sostenibilità e guardano alla UNI PdR 172 come a un modello per raggiungere risultati misurabili, rafforzando la loro credibilità anche nei confronti degli investitori. Cito per tutte la progettazione di alcune tratte ferroviarie della Napoli - Bari, che hanno acquisito la certificazione Platinum con il Protocollo Envision in modo volontario e senza alcuna richiesta normativa. Perseguire obiettivi di sostenibilità facendo riferimento a questi modelli come quello promosso da noi o attraverso il ricorso all'applicazione di questi protocolli non

risponde a obblighi, ma a valutazioni di convenienza e anche nell'ambito di una crescita di responsabilità verso i territori e credo anche verso le generazioni future, che sono obiettivi insiti nel concetto più ampio di sviluppo sostenibile.

Dal punto di vista delle competenze, quali profili professionali saranno più strategici per il futuro delle infrastrutture sostenibili?

Il tema delle competenze è certamente uno degli aspetti più critici per il cambio culturale che necessariamente dovremo fare per realizzare opere più sostenibili. Il mercato richiede sempre più persone con competenze interdisciplinari, che vanno dal LCA, al BIM, al Project Management, al Risk Management, che non è facile trovare perché l'università non prepara in modo approfondito su queste tematiche. Il Sustainability Manager e l'Esperto CAM in progettazione sostenibile sono figure oggi sempre più richieste dal mercato ma ancora con disponibilità limitata. Diventa, pertanto, importante perseguire, investendo e promuovendo, nei prossimi anni, azioni e progetti in grado di mettere a disposizione del mercato una maggiore e qualificata offerta formativa di alto livello. Progetti che con questo obiettivo possano facilitare l'ingresso nel mondo del lavoro dei nuovi laureati, dando contemporaneamente una risposta concreta alle esigenze delle aziende di crescita del proprio personale interno. ■■