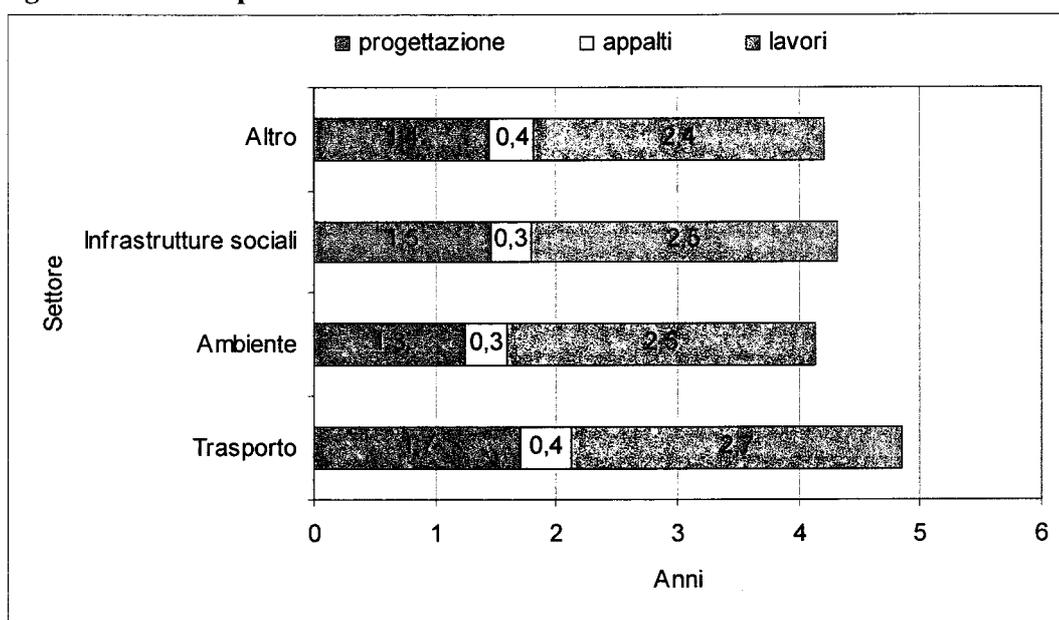


Le opere di infrastrutturazione per i trasporti presentano durate più lunghe sia per la realizzazione che per la progettazione (rispettivamente 2,7 e 1,7 anni), mentre per le infrastrutture ambientali si hanno i tempi più brevi per la progettazione (1,3 anni) (Fig. 4).

La durata dell'aggiudicazione dei lavori non dipende invece dal settore di riferimento, oscillando in tutti i casi tra 0,3 e 0,4 anni.

Fig. 4. Durate per macrofase e settore – valori in anni



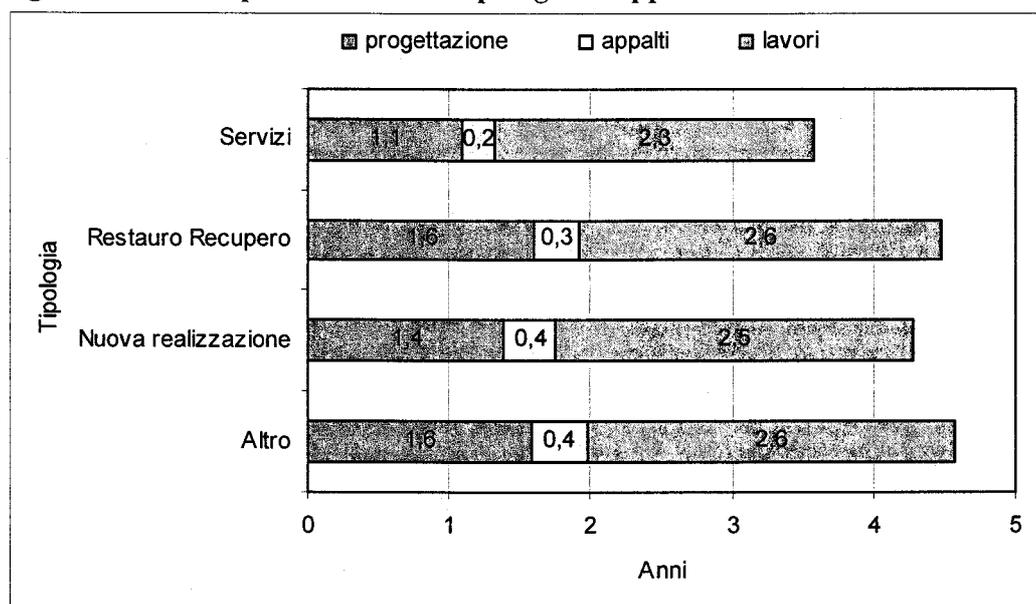
In questo caso il settore trasporto presenta la percentuale più alta nella progettazione (35%) e quella dei lavori più breve (56%) al contrario del settore ambiente in cui la situazione si capovolge: più corta progettazione e più lunga realizzazione (rispettivamente 30% e 61%) (Tab. 2).

Tab. 2. Percentuale delle macrofasi sul totale della durata per settore di appartenenza

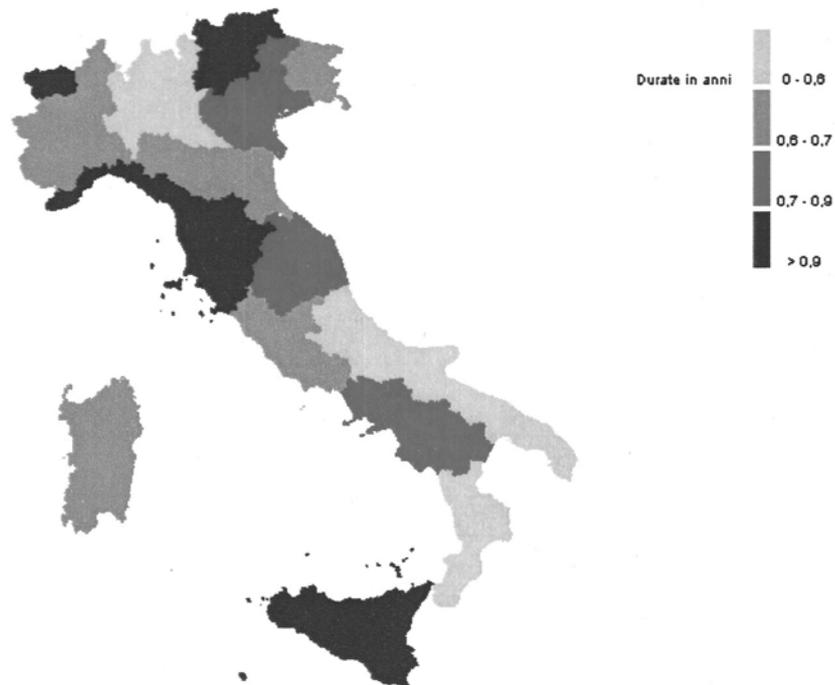
Settore	Progettazione	Appalto	Lavori
Trasporto	35%	9%	56%
Ambiente	30%	8%	61%
Infrastrutture sociali	34%	8%	58%
Altro	34%	9%	57%

Dall'analisi **per tipologia di intervento** si riscontra una tempistica più lunga per i restauri ed i recuperi di opere già esistenti (4,5 anni), rispetto alle nuove realizzazioni (4,3 anni) (Fig. 5). Nel dettaglio, si impiegano 1,1 anni a progettare servizi, 1,6 anni a progettare restauri o recuperi; i tempi di aggiudicazione dei lavori variano tra 0,2 e 0,4 anni, mentre l'esecuzione dei lavori richiede dai 2,3 ai 2,6 anni.

Fig. 5. Durate per macrofase e tipologia di appartenenza – valori in anni

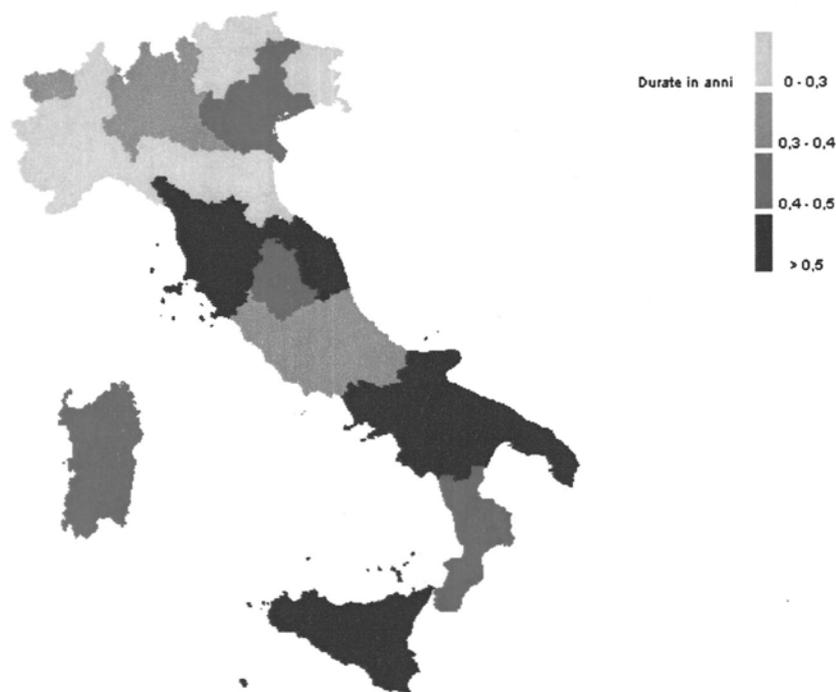


A livello di dettaglio regionale quattro delle prime cinque regioni italiane più veloci in fase di progettazione sono localizzate nel meridione (nell'ordine: Puglia, Molise, Abruzzi e Calabria, con durate pari a 0,5 – 0,6 anni), mentre non appartiene a suddetta macroarea nessuna delle cinque peggiori (Trentino – Alto Adige, 1,7 anni, Valle d'Aosta, 1,3 anni, Sicilia, Liguria, Toscana, 0,9 anni).

Fig. 6. Durate della progettazione per regione

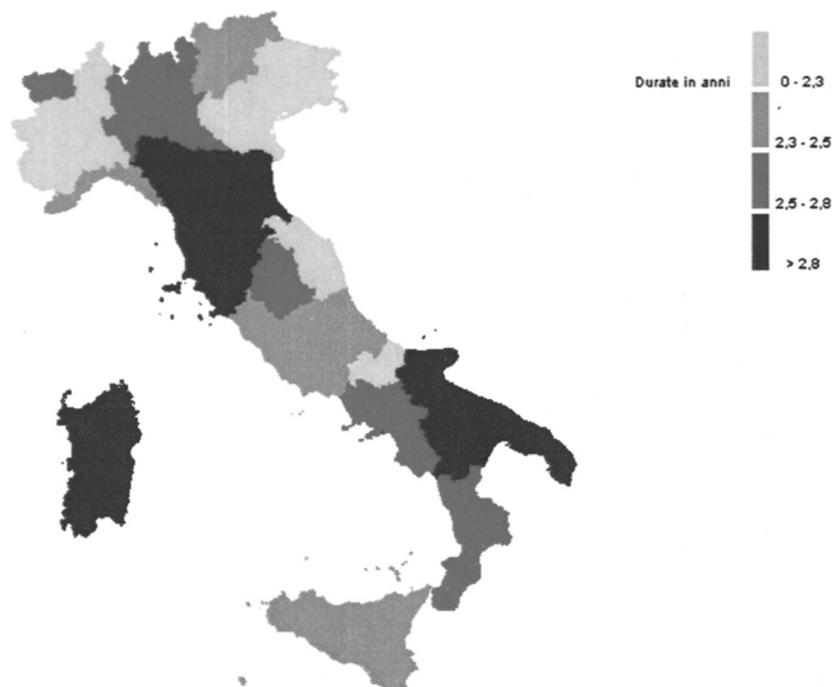
Per quel che riguarda la fase di aggiudicazione dei lavori, la situazione si ribalta: le prime cinque regioni più veloci si concentrano nel nord (Friuli – Venezia Giulia, Emilia – Romagna, Liguria, Piemonte, Trentino – Alto Adige, con durate tutte prossime a 0,3 anni), mentre tra le regioni più lente troviamo la Sicilia (0,9 anni), la Campania (0,7 anni), la Basilicata (0,6 anni), le Marche e la Puglia (0,5 anni).

Durate della appalto per regione



I tempi di realizzazione dei lavori sono più ridotti in Piemonte (2 anni), seguito da Friuli – Venezia Giulia (2,1 anni), Veneto, Molise e Marche (2,2 anni), mentre le regioni più lente in questa fase sono la Sardegna (3,1 anni), la Basilicata, la Toscana (3 anni), la Puglia e l'Emilia - Romagna (2,8 anni).

Fig. 7. Durate dei lavori per regione



3.1.3. Il confronto delle durate osservate e stimate

L'analisi effettuata sui dati procedurali che si possono trarre dal sistema di monitoraggio degli APQ fornisce la fotografia sui tempi di attuazione delle opere pubbliche degli interventi conclusi della banca dati APQ.

L'Uver ha integrato tale osservazione considerando però tutti gli interventi (sia conclusi che non conclusi) presenti in banca dati.

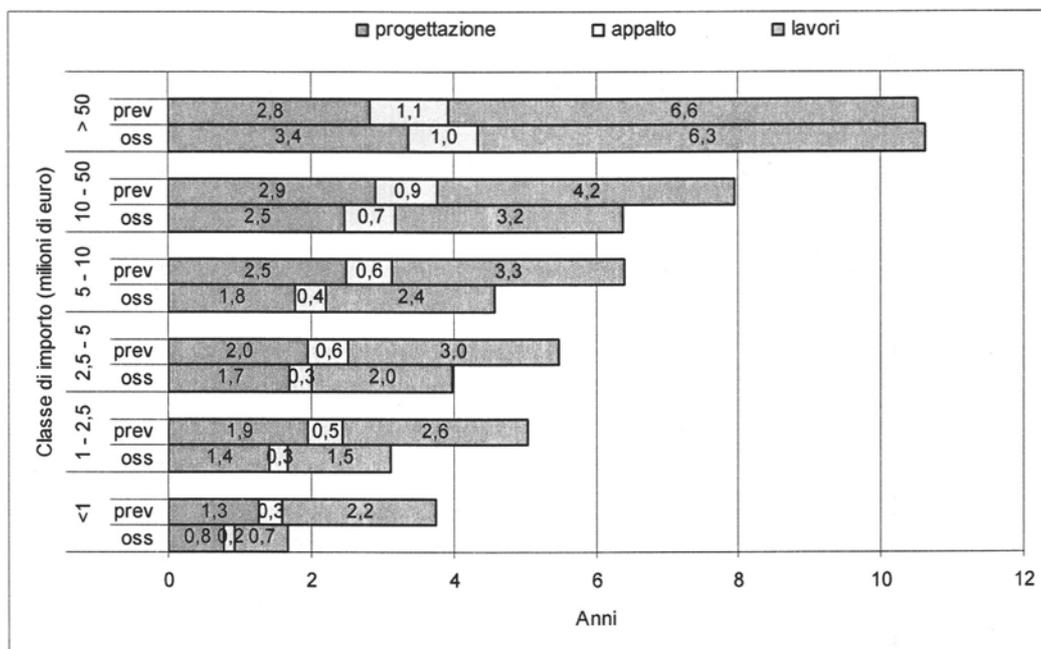
Per ciascuna macrofase è stato costruito così un modello di previsione basato su un insieme di covariate che spiegano il comportamento della variabile dipendente in grado di fornire una stima della durata di ogni singolo progetto non ancora concluso.

Confrontando le durate stimate con quelle osservate si ottengono delle medie diverse, sistematicamente superiori quelle stimate da quelle ottenute utilizzando i dati dei soli casi conclusi.

Analizzando le durate delle macrofasi del settore dei trasporti per classe di importo si evidenziano dei tempi più lunghi nella stima rispetto all'osservato per quasi tutte le classi dimensionali.

Per tale settore le differenze maggiori si hanno nella classe di importo più piccola in cui la realizzazione dei lavori passa da 0,7 anni per gli interventi conclusi a 2,2 anni se si considerano sia gli interventi conclusi che non conclusi (Fig. 8).

Fig. 8. Confronto tra durate previste ed osservate per macrofase e classe d'importo – APQ trasporti



Il peso delle singole macrofasi sul totale della durata evidenzia una sovrastima sistematica della progettazione nelle durate osservate rispetto a quelle stimate (Tab. 3).

Per l'insieme dei conclusi gli interventi con dimensione economica piccola impiegano più tempo per progettare ed appaltare l'opera piuttosto che per realizzare.

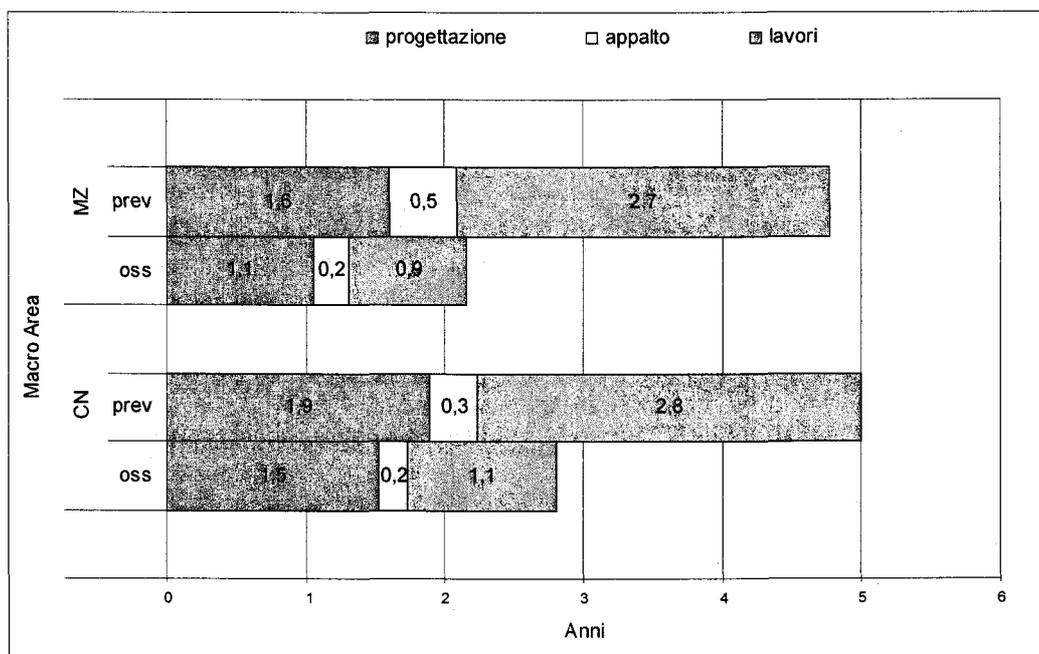
Tab. 3. Percentuale delle tre macrofasi sul totale della durata dell'intervento per classe di importo –confronto valori osservati e stimati – APQ trasporto

classe importo (M€)		progettazione	appalto	lavori
<1	oss	46%	9%	45%
	prev	33%	9%	58%
1 - 2,5	oss	45%	8%	47%
	prev	39%	10%	52%
2,5 - 5	oss	42%	8%	50%
	prev	36%	10%	54%
5 - 10	oss	39%	9%	52%
	prev	39%	10%	51%
10 - 50	oss	39%	11%	50%
	prev	36%	11%	52%
> 50	oss	32%	9%	59%
	prev	27%	11%	62%

Confrontando i dati osservati e previsti per macroarea si osserva che la progettazione risulta la macrofase più importante per i valori osservati mentre i dati previsti evidenziano una situazione opposta cioè la realizzazione dei lavori presenta la tempistica più lunga.

In entrambe i casi, osservato e previsto, la durata della progettazione e dei lavori risulta più lunga nel centro-nord rispetto al mezzogiorno (Fig. 9).

Fig. 9. Confronto delle durate previste ed osservate per macrofase e macro area – APQ trasporti



Il peso della progettazione sui dati osservati risulta più alto indipendentemente dalla macroarea anche se nel centro-nord ci vuole più tempo a progettare rispetto al mezzogiorno, dove l'aggiudicazione dei lavori e i lavori stessi risultano più importanti in termini di tempistica (Tab. 4).

Tab. 4. Percentuale delle tre macrofasi sul totale della durata dell'intervento per macro-area–confronto valori osservati e stimati – APQ trasporto

MACRO AREA		progettazione	appalto	lavori
CN	oss	54%	8%	38%
	prev	38%	7%	55%
MZ	oss	49%	12%	40%
	prev	33%	10%	56%

Analizzando le durate delle macrofasi del settore dell' ambiente per classe di importo si evidenziano dei tempi più lunghi nella stima rispetto all'osservato per tutte le classi dimensionali.

Per tale settore le differenze maggiori si hanno per gli interventi con importo maggiore di 50 milioni di euro: la differenza tra osservato e predetto è di circa 3 anni mentre per le altre classi la differenza è minore di 2 anni (Fig. 10).