

DAA / PSC

Indagine conoscitiva in materia di rapporti tra cittadino, imprese private e pubblica amministrazione con riferimento alla semplificazione e alla trasparenza dei contratti pubblici e delle clausole contrattuali per l'accesso ai servizi

Relazione sul processo di semplificazione nel settore delle infrastrutture stradali gestite da ANAS S.p.A.

ANAS S.p.A., società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, è incaricata della realizzazione, manutenzione, adeguamento e gestione della rete delle strade di interesse nazionale. Si tratta di circa 32.000 km di strade ed autostrade non a pedaggio (con oltre 2.000 gallerie ed oltre 18.000 ponti e viadotti), che rappresentano all'incirca il 10% del totale delle strade nel Paese, che connettono i territori di oltre 3.500 Comuni e sulle quali quotidianamente circolano circa 8 milioni di transiti veicolari. ANAS agisce quale concessionaria del MIT, in forza di uno specifico Atto di Concessione e del relativo Contratto di Programma, nel quale sono riportati gli obblighi assunti con la concessione stessa.

L'Azienda opera in un settore caratterizzato da un elevato grado di complessità tecnica, amministrativa, regolatoria e gestionale: le attività di gestione delle infrastrutture stradali, ponti, viadotti, gallerie e opere accessorie incidono su territori estesi, attraversano Comuni, Province e Regioni, connettono porti e aeroporti, raggiungono i confini dello Stato, richiedendo il costante temperamento di una pluralità di interessi pubblici e privati: sicurezza della circolazione stradale, continuità del servizio, tutela ambientale e paesaggistica, esigenze delle comunità locali, interessi degli operatori economici, corretto utilizzo delle risorse pubbliche, trasparenza e concorrenza.

La gestione avviene in parte con risorse interne, in parte esternalizzando le attività con il ricorso al mercato degli appalti pubblici; si tratta di un settore che in Italia vale oltre 200 miliardi di euro all'anno, poco meno del 10% del PIL nazionale, dei quali circa 70-80 miliardi in lavori ed il resto in servizi e forniture. La produzione annua di ANAS ha superato i 3,2 miliardi di euro all'anno per manutenzioni e nuove opere, dato che conferma l'importanza del ruolo svolto dall'Azienda nel settore.

In tale contesto, ANAS si confronta con una platea molto ampia di *stakeholder*. Tra questi le amministrazioni centrali e territoriali, le autorità di regolazione e controllo, gli enti ambientali e paesaggistici, i soggetti gestori di interferenze, le comunità locali, i cittadini, gli utenti della strada, le imprese, i progettisti, gli affidatari, i subappaltatori, i fornitori, gli autotrasportatori e gli altri operatori professionali.

La complessità del processo deriva proprio dalla necessità di temperare i vari interessi in gioco lungo tutte le fasi del ciclo di vita dell'opera: dalla programmazione alla progettazione, dalla fase di affidamento all'esecuzione.

ANAS ha da tempo avviato un percorso di semplificazione, standardizzazione e digitalizzazione dei processi, finalizzato a incrementare l'efficienza degli stessi e a ridurre

i tempi di realizzazione degli interventi, anche attraverso l'utilizzo di strumenti digitali e telematici per la progettazione (lo sviluppo del BIM), per le procedure di gara (Portale Acquisti), la gestione digitale dell'Elenco dei fornitori, l'adozione di standard documentali e l'introduzione progressiva di strumenti innovativi a supporto delle attività tecniche, amministrative e decisionali.

Tale percorso, tuttavia, incontra limiti fisiologici derivanti dalla natura stessa delle attività svolte. La semplificazione, infatti, non può tradursi in una riduzione dei presidi di legalità, sicurezza, concorrenza, sostenibilità e controllo, ma deve essere intesa come capacità di rendere più lineari, omogenei, interoperabili e comprensibili i processi che restano necessariamente articolati, in ragione della molteplicità degli interessi coinvolti e della rilevanza pubblica delle opere e dei servizi gestiti.

Nei paragrafi che seguono, si è svolta un'analisi diretta a valutare, per ogni fase del ciclo di vita dell'opera, i punti di forza delle recenti modifiche legislative introdotte con l'obiettivo di accelerare la semplificazione.,

Si prenderanno le mosse dal **primo ambito del Programma** dell'Indagine conoscitiva, quello relativo ai contratti pubblici tra pubblica amministrazione e imprese private, quali appalti, concessioni, convenzioni e affidamenti per poi esaminare gli elementi che, nell'ottica di un miglioramento continuo, potrebbero favorire lo snellimento e una maggiore razionalizzazione delle procedure.

1. Programmazione, progettazione e iter autorizzativi

Il ciclo realizzativo di un'opera infrastrutturale si avvia con le fasi della programmazione e della progettazione. Si tratta probabilmente del momento in cui emerge con maggiore evidenza la necessità di contemperare una pluralità di interessi pubblici e privati, rappresenta quindi uno dei momenti più complessi del ciclo di vita dell'opera.

La programmazione degli interventi richiede valutazioni tecniche, economiche, territoriali e finanziarie, nonché il coordinamento con atti di indirizzo, strumenti di pianificazione e interlocuzioni con amministrazioni centrali e territoriali. Una volta che la singola opera è inserita nei documenti programmatori (ad es. il Programma triennale dei lavori, servizi e forniture, corredato di elenco annuale, che ciascuna stazione appaltante deve adottare e pubblicare), si avvia l'iter di sviluppo ed approvazione del progetto, iter spesso lungo e articolato, poiché richiede il coinvolgimento di una pluralità di soggetti: Ministeri competenti, Regioni, Province, Comuni, enti gestori delle interferenze, autorità preposte alla tutela ambientale, paesaggistica, archeologica, idrogeologica e della sicurezza.

La necessità di acquisire pareri, nulla osta, autorizzazioni, intese e valutazioni di vari soggetti rende il procedimento ancor più complesso nel caso delle opere infrastrutturali lineari, quali le strade, poiché l'opera attraversa territori diversi e può facilmente incontrare interferenze rilevanti con reti (fibre ottiche, linee elettriche, idriche, telefoniche, ecc.), insediamenti, aree vincolate o contesti ambientali o archeologici sensibili.

Le recenti modifiche normative in tema di Conferenza di servizi sono rivolte proprio alla semplificazione delle procedure approvative, al pari dell'introduzione della

figura del Commissario Straordinario di cui al D.L. n.32/2019 (c.d. *sblocca cantieri*), il quale è nominato per accelerare la realizzazione di opere infrastrutturali prioritarie, con il potere di approvare progetti e di assumere ogni iniziativa necessaria per avviare o proseguire i lavori, anche derogando alle procedure ordinarie.

Il Codice dei Contratti Pubblici D.Lgs. n.36/2023 è intervenuto sulla progettazione, con intento semplificatorio, in due direzioni: da un lato, riducendo i livelli di progettazione a due (progetto di fattibilità tecnico economica e progetto esecutivo), in luogo dei tre livelli precedenti. Dall'altro con l'adozione del BIM (Building Information Modeling o gestione informativa digitale delle costruzioni per la progettazione tramite modelli digitali). Il Sistema di Gestione BIM ANAS disciplina la predisposizione e la verifica dei modelli digitali di infrastrutture e si applica ai progetti disciplinati dal Codice. La digitalizzazione della progettazione, quindi, non elimina la complessità dell'opera infrastrutturale, ma consente di governarla in modo più ordinato, trasparente e coordinato, rendendo disponibili informazioni più affidabili lungo l'intero ciclo di vita dell'intervento.

Nel quadro delle attività che caratterizzano la fase di programmazione e progettazione, assumono rilievo anche il procedimento espropriativo, quale passaggio necessario per assicurare la disponibilità delle aree interessate dall'intervento e l'impatto ambientale.

1.1 Espropri e interferenze territoriali

La fase espropriativa costituisce un ulteriore ambito di particolare complessità. Le opere lineari interessano vaste aree e possono coinvolgere numerosi proprietari, fondi agricoli, aree produttive, edifici, reti di sottoservizi, beni pubblici e privati e aree soggette a differenti regimi vincolistici. A ciò si aggiunge la gestione delle interferenze territoriali, con particolare riferimento ai sottoservizi, alle infrastrutture esistenti e ai servizi pubblici interferenti, che richiede un coordinamento tecnico-amministrativo articolato.

Il procedimento può estendersi su aree, imponendo un coordinamento puntuale tra progetto, piano particellare, occupazioni temporanee, indennità, comunicazioni agli interessati, eventuali osservazioni o opposizioni e attività di aggiornamento catastale.

In tale ambito, la semplificazione viene perseguita attraverso strumenti digitali di mappatura, standardizzazione degli atti, maggiore integrazione tra banche dati territoriali e rafforzamento delle attività di comunicazione verso i portatori di interesse.

Anche in questo caso, tuttavia, il procedimento resta fisiologicamente delicato, poiché incide direttamente sulla proprietà privata e richiede un equilibrio tra l'interesse pubblico alla realizzazione dell'opera e la tutela dei diritti dei soggetti incisi.

1.2 Impatto ambientale e interessi coinvolti

Le infrastrutture stradali hanno un impatto significativo sul territorio e sull'ambiente. Le valutazioni ambientali, paesaggistiche e di sostenibilità richiedono analisi approfondite sugli effetti dell'opera in termini di consumo di suolo, biodiversità, rumore, qualità dell'aria, gestione delle terre e rocce da scavo, interferenze idrogeologiche, inserimento paesaggistico e compatibilità con i contesti attraversati. In

tali procedimenti emergono interessi pubblici primari che non possono essere compressi, quali la tutela dell'ambiente, della salute, della sicurezza, del patrimonio culturale e paesaggistico.

La semplificazione, in questo ambito, deve essere intesa come migliore coordinamento tra amministrazioni, maggiore chiarezza dei flussi documentali, riduzione delle duplicazioni e utilizzo di basi informative condivise, non come riduzione delle valutazioni sostanziali. Il punto centrale è il bilanciamento tra l'esigenza di realizzare e mantenere infrastrutture sicure, moderne e funzionali e la necessità di preservare il territorio, l'ambiente e gli interessi delle comunità interessate.

In questo senso, l'attività di ANAS si colloca in un contesto nel quale la sostenibilità ambientale e la sicurezza dell'infrastruttura costituiscono elementi centrali, e a tal proposito si evidenziano le recenti attività di aggiornamento e integrazione della documentazione ambientale ed in particolare delle *"Linee Guida ai comportamenti ambientali"*, l'adozione dei CAM (criteri ambientali minimi) in ciascun progetto, le premialità riconosciute in gara a chi presenta offerte orientate alla sostenibilità, il bilancio di sostenibilità, ecc.

2. Pubblicazione e affidamento

Sul versante della fase di affidamento, il Codice dei Contratti Pubblici ha compiuto un passo significativo nella direzione della semplificazione attraverso la digitalizzazione del ciclo di vita dei contratti pubblici, realizzata in primo luogo con la Banca Dati Nazionale dei Contratti Pubblici (BDNCP), gestita da ANAC, che, essendo interoperabile con altre banche dati, consente la raccolta, la condivisione e la pubblicazione delle informazioni secondo il principio dell'unicità dell'invio dei dati (c.d. *once only*) e la pubblicazione dei bandi in formato digitale, anche a livello europeo.

Nella stessa prospettiva si colloca anche l'utilizzo del *"Fascicolo Virtuale dell'Operatore Economico"* (FVOE), volto alla verifica dei requisiti degli operatori economici, quale strumento integrato nella BDNCP, che consente di ridurre gli oneri amministrativi, i tempi di controllo e le richieste documentali ripetitive.

Di grande rilievo, inoltre, l'introduzione della qualificazione delle stazioni appaltanti: soltanto le stazioni appaltanti che soddisfino determinati requisiti in termini di risorse, strutture, esperienza, capacità tecnologiche ed informatiche, possono essere iscritte in un apposito elenco tenuto da ANAC e pertanto possono gestire le fasi di progettazione, di gara e di esecuzione degli appalti. La qualificazione, che ha ridotto il numero di stazioni appaltanti da oltre 35.000 a circa 5.000, richiede il possesso di specifiche piattaforme di approvvigionamento digitale interoperabili appositamente certificate, che consentono l'espletamento delle procedure di gara in un ambiente digitale di agevole accesso da parte dei concorrenti.

Altre iniziative finalizzate a semplificare e rendere più omogenea l'azione delle stazioni appaltanti sono i bandi tipo ANAC, cui non si può derogare se non con motivazione espressa; la c.d. l'inversione procedimentale, prevista dall'art.107, comma 3 del D.Lgs. n.36/2023 per semplificare le gare, con l'apertura delle offerte che precede la verifica della documentazione amministrativa; l'accesso agli atti di gara semplificato, con la messa a disposizione degli atti dei concorrenti al termine della procedura.

Anche le clausole contrattuali possono rappresentare un'importante leva di semplificazione. La predisposizione di modelli standard e clausole uniformi, chiare, coordinate e prive di duplicazioni, riduce la complessità documentale, agevola la comprensione degli obblighi contrattuali e rende più efficienti le attività di gestione ed esecuzione del contratto. Questi standard, ed i relativi aggiornamenti, sono ovviamente resi noti attraverso la pubblicazione sul sito aziendale, nella parte specificatamente dedicata agli appalti.

La semplificazione delle procedure di gara e della stipula dei contratti, quindi, non può che proseguire nella direzione della standardizzazione, della razionalizzazione degli adempimenti e dell'interoperabilità tra piattaforme, senza indebolire i presidi necessari a garantire legalità, correttezza e affidabilità del processo.

3. Esecuzione del contratto

La fase esecutiva evidenzia forse in modo ancora più netto l'esigenza di semplificazione. Gli istituti previsti dal Codice dei Contratti Pubblici — quali revisione prezzi, subappalto, direzione dell'esecuzione, varianti, contabilità digitale, verifiche in corso d'opera, collaudo — sono essenziali per governare correttamente l'esecuzione, ma richiedono regole applicative chiare, responsabilità definite e strumenti informativi integrati.

La revisione prezzi risponde all'esigenza di riequilibrare il contratto in presenza di variazioni economiche rilevanti; il subappalto impone controlli su qualificazione, sicurezza, tracciabilità dell'intera filiera; la contabilità digitale può contribuire a rendere più ordinata e verificabile la gestione degli stati di avanzamento, dei pagamenti e della documentazione esecutiva.

In questa fase, la complessità non dipende solo dalla normativa, ma anche dalla necessità di assicurare il controllo tecnico-amministrativo delle prestazioni, la continuità del servizio, la sicurezza dei cantieri, la tutela dei lavoratori e la corretta gestione delle interferenze territoriali.

Restano margini di miglioramento, soprattutto nella piena interoperabilità tra sistemi, nella riduzione delle duplicazioni documentali, nella semplificazione dei flussi autorizzativi interni e nella definizione di standard operativi sempre più chiari per le strutture centrali e territoriali.

4. Platea degli *stakeholder* e ruolo delle PMI e microimprese

Il mondo di riferimento di ANAS non è composto solo da grandi imprese, normalmente più strutturate per gestire procedure complesse, ma anche da piccole e medie imprese ed anche microimprese, spesso radicate nei territori e coinvolte in lavori, servizi, forniture e attività manutentive. Per tali operatori economici la semplificazione assume un rilievo ancora maggiore, perché oneri documentali eccessivi, piattaforme non intuitive o regole non omogenee possono incidere sulla capacità di partecipare efficacemente alle procedure.

Lo stesso Codice dei Contratti Pubblici è improntato, in più punti, alla valorizzazione dell'accesso delle PMI e microimprese al mercato, anche attraverso principi di proporzionalità, apertura alla concorrenza e riduzione degli oneri amministrativi. La sfida, quindi, è costruire processi che garantiscano presidio e controllo, ma siano al tempo stesso comprensibili, prevedibili e sostenibili anche per operatori economici meno strutturati.

In questa prospettiva, gli strumenti di digitalizzazione già elencati possono contribuire a ridurre gli oneri operativi, purché accompagnati da regole chiare, istruzioni applicative coerenti e un costante aggiornamento degli standard.

5. Intelligenza artificiale come strumento di supporto

Un ulteriore strumento di semplificazione è rappresentato dall'intelligenza artificiale. L'IA può contribuire all'analisi documentale, alla classificazione delle informazioni, all'individuazione di incoerenze e duplicazioni, alla consultazione guidata di procedure e banche dati.

Il ricorso a tale strumento, infatti, risulta particolarmente utile in un contesto caratterizzato da una notevole mole di norme, procedure, documenti tecnici, atti di gara, contratti, verbali, comunicazioni e dati gestionali.

L'IA consente analisi rapide del mercato, per meglio individuare le soluzioni che soddisfino le esigenze della stazione appaltante; semplifica le attività di gara, poiché facilita l'esame delle offerte e semplifica la redazione di verbali ed atti endoprocedimentali; rappresenta un valido supporto per l'istruttoria e l'assunzione delle decisioni amministrative.

Numerosi sono dunque gli ambiti di applicazione, ma è ovviamente essenziale mantenere l'IA in una funzione ausiliaria, come del resto previsto nel Codice. Le valutazioni devono restare in capo alle persone e alle strutture organizzative competenti, soprattutto quando incidono su interessi pubblici, diritti degli operatori economici, principi quali la tutela ambientale, la sicurezza, la concorrenza ed il corretto impiego delle risorse.

La semplificazione più efficace, quindi, non consiste nel sostituire il giudizio umano o nel ridurre i controlli, ma nel rendere più semplice accedere alle informazioni, assumere decisioni motivate, tracciare i passaggi e assicurare coerenza applicativa nelle diverse fasi del processo.

6. Stratificazione normativa: sicurezza, ambiente e appalti

La stratificazione normativa nei contratti pubblici rappresenta un fenomeno fisiologico in un settore ad alta complessità, caratterizzato dall'interazione tra diritto europeo, legislazione nazionale, regolazione indipendente, prassi amministrativa e giurisprudenza. Tuttavia, quando tale stratificazione non è accompagnata da adeguati strumenti di coordinamento, rischia di compromettere la certezza del diritto, l'efficienza amministrativa e l'effettiva apertura del mercato.

In questa prospettiva, il Codice dei Contratti Pubblici del 2023, pur introducendo principi innovativi e una struttura più orientata al risultato, richiede un'applicazione coerente, sistematica e costantemente aggiornata. La sfida principale consiste nel trasformare la complessità normativa in un quadro regolatorio governabile, capace di assicurare legalità, trasparenza, concorrenza e tempestiva realizzazione dell'interesse pubblico.

Il processo di realizzazione e manutenzione di un'opera stradale non è regolato soltanto dalla disciplina dei contratti pubblici, ma si colloca nell'ambito di più sistemi normativi che si sovrappongono e si integrano reciprocamente:

- ✓ Direttive europee in materia di appalti e concessioni, in vista del Regolamento unico;
- ✓ normativa in materia di salute e sicurezza sul lavoro (D.Lgs. n.81/2008);
- ✓ disposizioni in materia di espropri (D.P.R. n.327/2001);
- ✓ normativa antimafia (D.Lgs. n.159/2011);
- ✓ gli obblighi di trasparenza e anticorruzione (BDNCP, ANAC, tracciabilità);
- ✓ le regole a tutela della concorrenza, che garantiscono apertura del mercato ma incidono su tempi e complessità;
- ✓ le misure di tutela del lavoro (CCNL, costo della manodopera, clausole sociali);
- ✓ le prescrizioni ambientali e di sostenibilità (T.U. Ambiente D.Lgs. n.156/2006, CAM, criteri ESG);
- ✓ la disciplina urbanistica e paesaggistica;
- ✓ le regole sulla circolazione stradale (Codice della Strada D.Lgs. n.285/1992);
- ✓ gli obblighi in materia di protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679 - GDPR, e D.Lgs. n.196/2003, come modificato dal D.Lgs. n.101/2018) e sicurezza delle informazioni;
- ✓ i nuovi profili legati alla *cybersecurity* e alla sicurezza delle infrastrutture critiche.

La complessità degli appalti non deriva soltanto dalla necessità di selezionare il contraente migliore ed assicurare la concorrenza, ma dal fatto che il Codice dei Contratti Pubblici è diventato, nel tempo, uno strumento attraverso il quale il legislatore persegue una pluralità di interessi pubblici ulteriori rispetto all'efficiente acquisizione di lavori, servizi e forniture, quali la sostenibilità, la tutela del lavoro e dei livelli retributivi della manodopera, le clausole sociali per la parità di genere e generazionale, ecc.

In altri termini, il D.Lgs. n.36/2023 cerca di risolvere una tensione strutturale: da un lato introduce strumenti di semplificazione fondati sui principi del risultato, della fiducia, della digitalizzazione e della riduzione degli oneri amministrativi, dall'altro continua a far convivere nel sistema una molteplicità di interessi pubblici esterni all'acquisto in senso stretto.

Il tema non è esclusivamente italiano.

In altri ordinamenti europei si osservano esperienze analoghe, nelle quali la semplificazione degli appalti non viene perseguita separando la procedura dagli obiettivi ambientali e sociali, ma integrando tali obiettivi nella programmazione, nei criteri di gara e nella fase esecutiva. Un recente rapporto europeo richiama alcuni esempi in Francia, Irlanda, Regno Unito/Scotland, Spagna, Croazia, Finlandia e Austria, evidenziando il possibile utilizzo degli appalti pubblici per perseguire obiettivi climatici, ambientali e

sociali in settori quali costruzioni e demolizioni, riuso, rifiuti e altri ambiti dell'economia circolare.

L'iniziativa internazionale *Sustainable public procurement in the built environment* evidenzia che il *procurement* pubblico può contribuire a trasformare il settore delle costruzioni e delle infrastrutture, considerato altamente impattante sotto il profilo delle risorse, delle emissioni e dei rifiuti, incorporando criteri di sostenibilità e circolarità nella domanda pubblica.

Questo confronto conferma che, anche nelle esperienze estere, **la semplificazione non coincide con l'abbassamento dei livelli di tutela. Al contrario, le amministrazioni tendono a orientarsi verso modelli nei quali la procedura è resa più efficiente, digitale e standardizzata, ma resta strettamente collegata agli obiettivi di sicurezza, sostenibilità ambientale, qualità dell'opera e responsabilità sociale.**

7. Conclusioni

Il percorso di semplificazione già intrapreso da ANAS deve essere letto all'interno della specificità del settore infrastrutturale in cui opera. La complessità non dipende soltanto da assetti organizzativi o documentali, ma dalla pluralità degli interessi da contemperare e dalla rilevanza pubblica delle opere e dei servizi gestiti.

La realizzazione e la manutenzione delle infrastrutture stradali presentano elementi di complessità propri e impongono un equilibrio tra velocità dell'azione amministrativa e tutela degli interessi coinvolti.

L'interrogativo più interessante da porsi sembrerebbe non attenere al "se *semplificare*", ma quali ambiti possano essere realmente semplificati senza sacrificare interessi primari.

La direzione da consolidare è quella di una semplificazione "qualificata" e "responsabile": più digitale, più standardizzata, più interoperabile e più accessibile, ma al tempo stesso coerente con i presidi di legalità, sicurezza, concorrenza, sostenibilità, tutela del territorio e affidabilità delle informazioni.

In questa prospettiva, per ANAS la semplificazione non costituisce un obiettivo meramente procedurale, ma uno **strumento per governare in modo ordinato la complessità, in coerenza con la rilevanza pubblica delle infrastrutture gestite.** Le iniziative già avviate rappresentano, a ns. avviso, leve concrete per accrescere l'efficienza dei processi, senza trascurare la complessità sostanziale del settore e il necessario bilanciamento degli interessi coinvolti.

Al termine dell'Audizione, il Presidente ha rivolto ad ANAS la seguente domanda: “avendo l'Azienda fatto ricorso agli Accordi Quadro, volevamo capire se questo metodo dà risposte migliori rispetto ai metodi precedenti e se gli Accordi Quadro che sono stati sottoscritti negli ultimi anni poi hanno avuto una loro effettiva conclusione. Cioè se nell'accordo quadro erano previsti, faccio un esempio quattro interventi, se poi sono stati realizzati tutti e quattro e in che tempi oppure se magari ci saranno stati degli ostacoli degli impedimenti che non hanno portato alla conclusione dell'Accordo stesso”

ANAS ha fatto ricorso all'istituto dell'Accordo Quadro sin dal 2015, per la flessibilità connaturata a tale forma contrattuale, che si adatta particolarmente ai lavori di manutenzione programmata.

È stato così utilizzato per le pavimentazioni, le barriere stradali, la segnaletica, la manutenzione del corpo stradale, gli impianti tecnologici, la mitigazione acustica, le opere complementari.

Quanto ai servizi, è stato utilizzato per la progettazione, per le indagini geognostiche e geotecniche, per la bonifica ordigni bellici ed altri servizi tecnici.

Normalmente la durata è fissata in quattro anni, secondo le previsioni del Codice.

Gli AQ di lavori banditi a partire dal 2015, a fronte di un importo totale aggiudicato pari a circa 11,7 miliardi di euro, hanno dato luogo a contratti applicativi per circa 7,9 miliardi di euro, con una “percentuale di riempimento” del 67,69%.

Nella maggior parte dei casi, dunque, l'AQ è stato ampiamente utilizzato, salvo casi particolari legati a situazioni specifiche, a difficoltà esecutive o a fattori legati all'operatore economico; ovviamente, con il passare del tempo l'efficienza dello strumento è stata migliorata e le percentuali di riempimento sono oggi appunto più alte che in passato.