

Sintesi

Conto Nazionale sulle Infrastrutture e sulla Mobilità Sostenibile - Anni 2019-2020 (14 luglio 2021)

Per la Redazione - Serena Moriando

15 luglio 2021





Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
DIPARTIMENTO PER LA PROGRAMMAZIONE, LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO A RETE E I SISTEMI INFORMATIVI
DIREZIONE GENERALE PER LA DIGITALIZZAZIONE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

UFFICIO DI STATISTICA
SISTEMA STATISTICO NAZIONALE

Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili



Anni 2019-2020

Il documento, di 488 pagine, si sviluppa in DUE SEZIONI e QUINDICI CAPITOLI

- ▶ **statistiche economiche**
- ▶ **infrastrutture, lavori pubblici e politiche abitative**
- ▶ **Cap.I** Spese del settore pubblico per i trasporti
- ▶ **Cap.II** Spese dei privati per i trasporti
- ▶ **Cap.III** Infrastrutture per i servizi di rete
- ▶ **Cap.IV** Trasporti ferroviari e altri ad impianti fissi
- ▶ **Cap.V** Trasporti su strada
- ▶ **Cap.VI** Navigazione interna e trasporti marittimi
- ▶ **Cap.VII** Trasporti aerei
- ▶ **Cap.VIII** Esternalità derivanti dai trasporti
- ▶ **Cap.IX** Indicatori della mobilità urbana e sostenibile nei Comuni Capoluogo
- ▶ **Cap.X** Domanda di mobilità
- ▶ **Cap.XI** Reti Trans-europee di Trasporto (TEN-T)
- ▶ **Cap.XII** PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
- ▶ **Cap.XIII** Interporti finanziati dallo Stato
- ▶ **Cap.XIV** Mobilità sostenibile
- ▶ **Cap.XV** Coronavirus

e tabelle di **Confronti Internazionali** e un'**Appendice**

Il “Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - Anni 2019-2020”, pubblicazione di rilievo nell’ambito del Sistema Statistico Nazionale, offre i risultati delle principali rilevazioni ed elaborazioni statistiche ufficiali di settore, realizzate dall’Ufficio di Statistica, da altri Uffici del Ministero, dall’ISTAT e da altri Istituti di ricerca.

Il “Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili” costituisce un prezioso patrimonio informativo, continuo negli anni (è stato istituito nel 1967) sullo stato e sull’evoluzione del settore.

Il volume si articola:

- in **un’ampia sezione introduttiva che presenta statistiche, anche di dettaglio**, sull’andamento dell’economia internazionale, sull’evoluzione dei principali aggregati di settore nel contesto dell’economia nazionale, sui trasporti, sulle costruzioni, sulle imprese di settore, sui programmi relativi alle infrastrutture, ai lavori pubblici, all’abusivismo edilizio ed alle politiche abitative;
- in **quindici Capitoli ed in una Appendice corredata di tabelle e serie storiche di dati e statistiche** su infrastrutture, mezzi, traffico e spese di settore per modo di trasporto, offerta, domanda e indicatori di mobilità urbana, ambiente ed esternalità derivanti dai trasporti, mobilità sostenibile, reti trans-europee di trasporto e programmi nazionali ed europei su infrastrutture e reti di trasporto. Di particolare rilievo le sezioni e il nuovo Capitolo XIV, dedicati alla mobilità sostenibile;
- in **ulteriori cartelle allegate al compendio dove sono pubblicate ulteriori statistiche**, sempre aggiornate, su trasporti ed infrastrutture.

Considerata l’ampiezza del documento ci limiteremo a segnalare alcuni tra i principali argomenti trattati nel Conto.

E’, inoltre, necessario tenere presente due aspetti:

- che **il documento è caratterizzato da un elevato numero di statistiche, serie storiche e indicatori che ogni lettore potrà selezionare, approfondire e interpretare** in relazione ai propri interessi/obiettivi;
 - che **la sua diffusione avviene in coincidenza con i primi segnali di uscita dalla grave crisi causata dalla pandemia e che solo la prossima annualità sarà in grado di dare un quadro più preciso dell’impatto** che essa ha avuto sull’ambito considerato. Una crisi che ha messo in rilievo la stretta interconnessione tra economia, società e ambiente e mostrato la fragilità e la vulnerabilità dell’attuale modello di sviluppo agli *shock* causati dalla violazione degli equilibri degli ecosistemi.
-

1. Sezione introduttiva (p.1-82)

La parte introduttiva del Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili è composta da due ampie sezioni delle quali:

- **la prima comprendente statistiche economiche, di sintesi**, relative al contesto internazionale (Paragrafo 1), all'Unione Economica e Monetaria (Par. 2), all'Italia (Par. 3), alla contabilità nazionale, ai trasporti, alle costruzioni ed alle altre attività economiche (Par. 4), al Conto economico consolidato della Pubblica Amministrazione ed alla spesa pubblica per i trasporti (Par. 5), alle Imprese di settore (Par. 6), ai flussi di traffico merci e passeggeri (Par. 7), agli scambi con l'estero di mezzi e servizi di trasporto (Par. 8) ed agli scioperi nei trasporti (Par. 9); i dati di base sono desunti dall'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT), dal Fondo Monetario Internazionale, dalle rilevazioni e dalle elaborazioni condotte nell'ambito del Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, dalle Relazioni annuali e dalle pubblicazioni della Banca d'Italia, da InfoCamere, dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e da altre fonti;

Esempi:

Unità di lavoro totali (in migliaia)

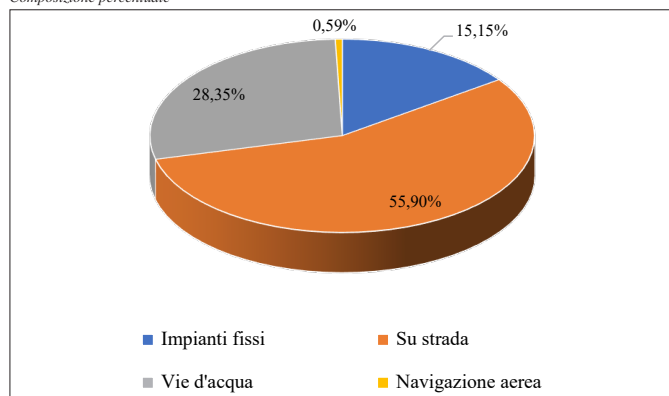
ATTIVITA' ECONOMICHE	2000	2010	2015	2020
Agricoltura, Silvicoltura e Pesca	1.489	1.331	1.244	1.238
Attività estrattiva; attività manifatturiere; fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata; fornitura di acqua; reti fognarie, attività di trattamento dei rifiuti e risanamento; costruzioni	6.148	5.796	5.130	4.726
DI CUI COSTRUZIONI:	1.562	1.863	1.500	1.357
Servizi	15.882	17.055	17.066	15.700
TOT. ATTIVITA' EC.	25.520	24.118	23.440	21.666

Imprese di settore (anno 2000)

ATTIVITA' ECONOMICHE	IMPRESE REGISTRATE	IMPRESE ATTIVE	IMPR. NUOVE ISCRITTE	IMPRESE CESSATE	SALDO
Trasporti e Magazzinaggio	166.787	147.180	2.236	7.465	-5.229
Costruzioni	832.872	739.031	34.684	49.140	-14.456
TOT. IMPRESE (tutte le attività)	6.078.031	5.147.514	292.308	272.992	-19.316

Fig. 7.1 - Tonnellate-km di traffico totale interno di merci per modo di trasporto - Anno 2019

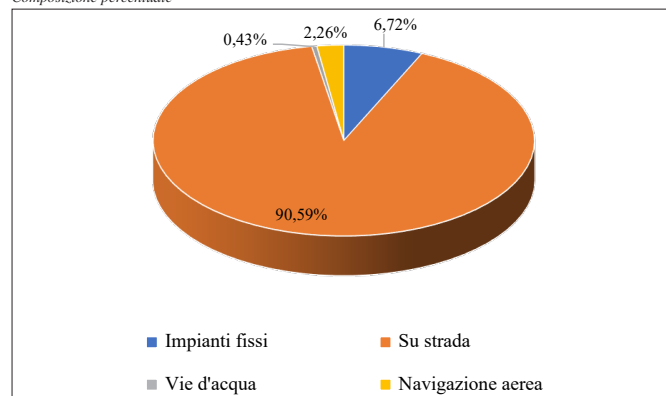
Composizione percentuale



Fonte: Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Fonti diverse.

Fig. 7.2 - Traffico totale interno di passeggeri-km per modo di trasporto - Anno 2019

Composizione percentuale



Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Fonti diverse.

- **la seconda, relativa a infrastrutture, lavori pubblici e politiche abitative**, con dati ed informazioni sulla localizzazione di opere infrastrutturali di rilievo nazionale (Par. 10), sui Programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio (Par. 11), sui caratteri strutturali dei lavori pubblici (Par. 12), sulle attività di studio e monitoraggio dell'abusivismo edilizio (Par. 13) e sull'andamento del settore delle costruzioni (Par. 14), prodotta attraverso elaborazioni di dati del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, dell'Autorità Nazionale Anticorruzione e dell'Associazione Nazionale Costruttori Edili.

Associazione Nuove Ri-Generazioni

Esempi:

Modalità di scelta del contraente	Totale CIG perfezionati			Importo complessivo			
	2018	2019	Var. %	2018	2019	Var. %	
Settore Ordinario	Procedura aperta	31.856	35.356	11,0	58.827.966.674	90.624.303.647	54,0
	Procedura ristretta	2.059	3.176	54,2	5.448.421.308	7.467.326.235	37,1
	Sistema dinamico d'acquisizione	1.430	1.811	26,6	1.463.001.971	2.024.171.490	38,4
	Procedura negoziata previa pubblicazione del bando	6.821	3.776	-44,6	2.038.739.823	1.155.039.672	-43,3
	Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando	51.967	60.838	17,1	18.475.228.943	24.465.881.276	32,4
	Affidamenti diretti	25.047	25.909	3,4	4.694.474.837	4.220.585.933	-10,1
Altro	203	193	-4,9	169.071.919	1.452.591.489	759,2	
Totale settore ordinario	119.383	131.059	9,8	91.116.905.475	131.409.899.742	44,2	
Settore Speciale	Procedura aperta	2.767	3.339	20,7	11.155.295.987	11.980.820.906	7,4
	Procedura ristretta	772	516	-33,2	6.361.824.863	6.729.234.998	5,8
	Sistema dinamico d'acquisizione	19	42	121,1	7.047.151	185.085.913	2526,4
	Procedura negoziata previa pubblicazione del bando	2.223	1.924	-13,5	14.120.327.739	8.988.594.130	-36,3
	Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando	7.430	10.374	39,6	8.319.827.291	8.039.866.631	-3,4
	Affidamenti diretti	2.857	2.886	1,0	4.558.525.808	1.095.962.569	-76,0
Altro	6.653	3.662	-45,0	2.551.512.830	1.461.941.302	-42,7	
Totale settore speciale	22.721	22.743	0,1	47.074.361.669	38.481.506.449	-18,3	
Totale generale	142.104	153.802	8,2	138.191.267.144	169.891.406.191	22,9	

Note:

CIG: Codice Identificativo di Gara.

Eventuali incongruenze nei totali sono da attribuirsi alla procedura di arrotondamento.

Fonte: elaborazione Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili su dati ANAC.

Tab. 12.2 - Distribuzione delle procedure di affidamento, di importo uguale o superiore a € 40.000, per classi di importo e tipologia di settore - Anni 2018-2019

Numero, variazioni percentuale ed euro

Fascia di importo	Totale CIG perfezionati			Importo complessivo			
	2018	2019	Var. %	2018	2019	Var. %	
Settore Ordinario	≥ € 40.000 e < € 150.000	64.597	72.623	12,4	5.439.259.575	6.088.642.331	11,9
	≥ € 150.000 e < € 1.000.000	44.025	45.869	4,2	15.932.724.265	16.541.883.339	3,8
	≥ € 1.000.000 e < € 5.000.000	8.207	9.064	10,4	17.325.840.640	19.471.621.318	12,4
	≥ € 5.000.000 e < € 25.000.000	2.081	2.820	35,5	21.708.090.590	28.573.157.960	31,6
	≥ € 25.000.000	473	683	44,4	30.710.990.407	60.734.594.796	97,8
	Totale settore ordinario	119.383	131.059	9,8	91.116.905.477	131.409.899.744	44,2
Settore Speciale	≥ € 40.000 e < € 150.000	10.558	10.106	-4,3	863.763.836	842.323.914	-2,5
	≥ € 150.000 e < € 1.000.000	8.516	8.949	5,1	3.202.128.888	3.379.844.242	5,5
	≥ € 1.000.000 e < € 5.000.000	2.502	2.751	10,0	5.766.129.843	6.138.760.373	6,5
	≥ € 5.000.000 e < € 25.000.000	927	763	-17,7	9.904.983.878	7.691.705.774	-22,3
	≥ € 25.000.000	218	174	-20,2	27.337.355.224	20.428.872.145	-25,3
Totale settore speciale	22.721	22.743	0,1	47.074.361.669	38.481.506.448	-18,3	
Totale generale	142.104	153.802	8,2	138.191.267.146	169.891.406.192	22,9	

Nota: CIG: Codice Identificativo di Gara.

Eventuali incongruenze nei totali sono da attribuirsi alla procedura di arrotondamento.

Fonte: elaborazione Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili su dati ANAC.

In questa sezione meritano anche particolare menzione:

Abusivismo edilizio, Osservatorio e contenzioso

Per abusivismo edilizio si intende quella attività edilizia realizzata in violazione delle norme urbanistiche, eseguita, in assenza di concessione edilizia o di altri tipi di permessi o in difformità da quanto prescritto in essi. Rientrano nella definizione sia singole costruzioni, totali o parziali (soprelevazioni, ampliamenti, ristrutturazioni), sia trasformazioni più diffuse di tipo urbanistico-edilizio (dalle periferie urbane alle lottizzazioni turistiche, dai cosiddetti “insediamenti informali” o baraccopoli, alle trasformazioni edilizie realizzate in difformità dai Piani Regolatori, dalle regole dei regolamenti edilizi comunali o dalle norme a tutela dei centri storici e dei caratteri architettonici degli edifici o delle aree di pregio paesistico).

► **L’abusivismo, dopo una lunga fase di crescita registra una flessione** e si attesta al **17,7%** (17,7 costruzioni abusive ogni 100 autorizzate, contro le 18,9 dell’anno precedente), ciò avviene, guarda caso, **nel periodo corrispondente alla crisi economica e allo stallo dell’edilizia** (dati ISTAT dell’ultimo rapporto Bes 2020)

► **Tuttavia alcune regioni presentano indici di abusivismo particolarmente allarmanti.** Si stima che nel 2019, **al Sud**, sia stata realizzata una nuova costruzione abusiva ogni tre autorizzate (**indice di abusivismo 45,2%**). L’abusivismo edilizio si concentra in **Campania, Calabria, Basilicata e Sicilia, con valori superiori di oltre 3 volte alla media italiana**, mentre il resto della distribuzione è compreso fra i minimi del Friuli-Venezia Giulia e delle Province Autonome di Trento e Bolzano (un quinto della media nazionale).

► **I fenomeno dell’abusivismo edilizio è esploso in Italia, principalmente nelle periferie urbane, già nel Primo dopoguerra.** Ad una prima stagione di abusivismo cosiddetto “di necessità”, sono seguite operazioni immobiliari vere e proprie, completamente slegate da qualsivoglia forma di pianificazione, che hanno compromesso, spesso secondo modalità di **autocostruzione e autopromozione**, grosse porzioni di territori agricoli e naturali in ampi lembi di territorio, talvolta già vincolati dalla pianificazione vigente o a forte rischio e vulnerabilità. Una politica tendenzialmente accondiscendente con il fenomeno, una separatezza e talvolta la sovrapposizione delle competenze, dall’ambiente all’urbanistica, dal territorio al paesaggio, hanno reso il tema dell’abusivismo tra i più complessi sia in termini giuridico-amministrativi che pianificatori. **La questione riguarda non solo procedure e norme ma forme e spazi degli**

insediamenti, che talvolta ricadono in aree vincolate o a forte rischio idrogeologico, nonché con questioni sociali più ampie del vivere quotidiano (servizi di trasporto pubblico, urbanizzazioni, accesso a spazi verdi di qualità...). **Il fenomeno è diventato nel tempo un malcostume di uso più generale, abbracciando problematiche ampie inerenti il territorio, l'ambiente, la convivenza civile e la legalità.**

► Lo strumento del **condono edilizio**, che ha riguardato tre successive produzioni legislative (1985, 1994 e 2003), prevedeva la sanatoria delle costruzioni abusive, previo accertamento della loro conformità ai piani vigenti all'atto della realizzazione o della possibilità di accordare una concessione in sanatoria non in contrasto con i piani in vigore, concessione subordinata al pagamento di un contributo doppio rispetto a quello normalmente dovuto. Tuttavia, si sono riscontrati prolungati ritardi da parte delle Amministrazioni competenti. **I dati dei diversi rapporti del Centro ricerche economiche sociali di mercato per l'edilizia e il territorio (Cresme) sul mercato delle costruzioni hanno continuato a evidenziare un andamento crescente del fenomeno e, in particolare, tre distinti picchi coincidenti proprio con i tre condoni.**

► **Contrastare il fenomeno** dell'abusivismo edilizio significa **avviare una attenta analisi dello stato dell'arte attraverso un censimento a scala comunale degli immobili abusivi e delle varie componenti che potrebbero favorire l'abuso edilizio**, al fine di porre in atto mezzi e politiche efficaci, capaci di mettere a sistema regole e ambiti finora trattati separatamente. Alcuni strumenti già esistono e, oltre ad esempio alle norme relative al rilascio del titolo abilitativo in sanatoria, ve ne sono altre che contengono una serie di disposizioni dirette a contrastare il fenomeno dell'abusivismo edilizio riguardanti:

- a) la demolizione opere abusive;
- b) l'incremento sanzioni pecuniarie per reati edilizi;
- c) gli interventi repressivi contro le opere abusive;
- d) lo scioglimento del Consiglio comunale;
- e) gli obblighi a carico di aziende erogatrici di servizi pubblici.

► La Legge 205/2017 ha previsto **un Fondo finalizzato all'erogazione di contributi ai Comuni per l'integrazione delle risorse necessarie agli interventi di demolizione di opere abusive**, con una dotazione di 5 milioni di euro. La prima raccolta delle istanze di contributo da parte dei Comuni interessati è avvenuta nelle more della realizzazione della banca dati sull'abusivismo edilizio ai sensi

di quanto previsto dal citato art. 1, comma 26 della L. n. 205 del 2017. Le istanze pervenute dai Comuni nei termini sono state n. 38, per un totale di n. 113 schede intervento, in n. 14 Regioni. Le istanze ammesse sono state n. 32, per un totale di n. 106 schede intervento, in n. 14 Regioni, per una volumetria di 100.577, 18 metri cubi, un costo complessivo di euro 6.766.866,95, di cui euro 3.383.272,55 oggetto di richiesta di contributo. Ai fini della realizzazione di tali interventi, con Decreto ministeriale n. 565 del 9 dicembre 2020 è stata disposta l'assegnazione ai Comuni della somma di euro 3.383.272,55. **Sicilia (40%), Campania 36%), Umbria (12%) rappresentano da sole il 92% dei contributi concessi, il restante 8% è rappresentato da 11 altre Regioni, tra cui il Lazio.** In particolare, sono risultate assegnatarie rispettivamente, la Sicilia, di euro 1.336.992,58 per il finanziamento di n. 59 interventi in n. 7 Comuni, per complessivi 41.479,13 metri cubi di demolizioni, la Campania, di euro 1.231.436,16 per il finanziamento di n. 22 interventi in n. 8 Comuni, per complessivi 38.453,06 metri cubi di demolizioni, e l'Umbria, di euro 399.428,07 per il finanziamento di n. 3 interventi in n. 3 Comuni, per complessivi 7.617,39 metri cubi di demolizioni. Né Roma né Napoli hanno presentato richieste. **Alla luce di questi primi dati e della disponibilità di risorse, è attualmente in corso l'istruttoria per una seconda edizione del bando.** Con **l'istituzione della banca dati sull'abusivismo edilizio** la procedura di assegnazione dei fondi potrà avvenire con un automatismo più accelerato.

► **Gli abusi edilizi possono essere strutturali, urbanistici e paesaggistici.** Ne esistono anche altri, ma queste sono le categorie che più comunemente si verificano. **Le sanzioni per un abuso edilizio sono di tipo amministrativo o penale,** ad esempio: la semplice inosservanza delle norme, dei termini di prescrizione previsti, nonché delle modalità di esecuzione previste da testo unico in materia di edilizia dà la possibilità di pagare un'ammenda che sia di circa diecimila euro; la lottizzazione abusiva di terreni comporta l'arresto e un'ammenda fino a cinquantamila euro circa. Eseguire lavori senza aver richiesto il permesso di costruire o operare in totale difformità, oppure non rispettare la sospensione dei lavori, comporta l'arresto e la reclusione fino a due anni e un'ammenda fino a cinquantamila euro circa. Realizzare interventi edilizi in zone che sono sottoposte a vincoli artistici, archeologici o storici, paesaggistici e ambientali comporta l'arresto e un'ammenda da circa cinquantamila euro. Infine, in presenza di una

lottizzazione abusiva, con sentenza si può disporre la confisca dei terreni e delle opere costruite abusivamente, rientrando gratuitamente nel patrimonio comunale.

► **Contribuisce al contrasto all'abusivismo edilizio l'obbligo per i Comuni con più di mille abitanti di dotarsi degli strumenti di pianificazione**, come prevede l'art. 141 del Testo Unico degli enti locali (cfr. Decreto Legislativo n. 267/2000), che introduce **una nuova causa di scioglimento dei Consigli comunali**. Analogamente, sono di contrasto all'abusivismo **gli obblighi posti a carico delle aziende erogatrici di pubblici servizi** come: il divieto di somministrare, sotto pena di nullità del contratto, le forniture ad immobili privi del titolo abilitativo e l'obbligo, puntualmente sanzionato, di comunicare al sindaco del Comune ove è ubicato l'immobile le richieste di allaccio ai pubblici servizi, con la contestuale indicazione del titolo abilitativo edilizio eventualmente anche in sanatoria.

► **L'immediata demolizione delle opere edilizie abusive può essere disposta quando il dirigente comunale accerti non più soltanto l'inizio ma altresì l'esecuzione di opere abusive** in tutti i casi di difformità delle stesse dalla normativa urbanistica o dalle prescrizioni degli strumenti di pianificazione. **I ricorsi meritevoli di accoglimento, ovvero con pretese fondate, rappresentano mediamente solo il 5%** di quelli presentati (il 40% dei ricorsi presentati sono successivamente trasposti al T.A.R.; **il 55% dei ricorsi non trasposti è infondato**, improcedibile, irricevibile, o altro).

La presentazione dei ricorsi straordinari, quasi sempre contenenti istanza di sospensiva dell'atto impugnato, inibisce, di fatto, l'attività dei Comuni nella repressione degli abusi edilizi in quanto le Amministrazioni locali preferiscono non dare esecuzione ai provvedimenti adottati (ordinanze di demolizione, accertamento di inottemperanza, acquisizione gratuita dell'area, dinieghi di sanatoria edilizia). Ciò implica che il ricorso straordinario costituisca, di fatto, un freno alle procedure previste dal D.P.R. 380/2001 sull'azione dei Comuni, che hanno in via esclusiva il compito di vigilanza e di repressione dell'abusivismo edilizio sul territorio. Tale circostanza si traduce in un vantaggio per gli autori degli abusi e in un danno per il territorio medesimo con gravi ricadute sulla sicurezza,

sull'ambiente e sul paesaggio. La Direzione Generale per la Condizione Abitativa del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha presentato, in merito, una proposta normativa che prevede l'eliminazione dell'istituto del ricorso straordinario nella materia dell'abusivismo edilizio (ovvero del consentire l'impugnazione dei Provvedimenti sanzionatori in materia di abusivismo edilizio esclusivamente dinanzi al Tribunale Amministrativo Regionale competente.

Settore delle costruzioni in Italia 2020-2021 - Quali prospettive?

- ▶ **La pandemia ha colpito duramente l'economia italiana che già si trovava in una fase di prolungata debolezza** con un consistente **calo del PIL** pari a **-8,9%**. Per il 2021, le previsioni propendono per una timida crescita, risultando però ancora fortemente condizionate dall'elevata incertezza legata all'evoluzione della pandemia, alla tempistica dei vaccini e ai comportamenti di famiglie e imprese. Le principali direttrici della crescita risulterebbero essere le esportazioni (+12% nel 2021 su base annua, dopo il forte calo dello scorso anno) e gli investimenti fissi lordi (+12,2%), mentre il recupero dei consumi sarebbe più contenuto (+4% dopo il -11,7% del 2020).
- ▶ **Per il settore delle costruzioni, le stime Ance per il 2020 sono di una significativa contrazione del -10,1% degli investimenti in costruzioni**, mutuata da cali generalizzati in tutti i comparti. La nuova edilizia residenziale subisce una flessione del -12,5%, gli investimenti nel non residenziale privato del -13,5%; negativo anche il comparto del recupero abitativo (-9,8%), l'unico che in questi anni di crisi aveva sostenuto il mercato. Su tale risultato incide, oltre l'emergenza sanitaria, nella primavera del 2021, anche lo stato di attesa da parte di tutti gli operatori per l'effettivo decollo degli interventi legati al Superbonus 110%. **La crisi pandemica ha colpito anche il settore delle opere pubbliche** con un livello di intensità inferiore alla media (-2,5%), sebbene tale risultato mostri un forte rallentamento rispetto alle prospettive di inizio anno 2020.
- ▶ **L'anno 2021 potrebbe segnare un cambio di rotta più deciso, benché non sufficiente a colmare la perdita registrata nel 2020.** L'Ance prevede (cfr. Tab. 14.1) un **rimbalzo dell'8,6% degli investimenti in costruzioni**, trainato principalmente dal comparto del recupero abitativo (+14%) e da una graduale ripresa dell'attività sia nel comparto non residenziale privato (+5%) sia in quello delle opere pubbliche (+7,7%). Positiva la previsione anche per gli investimenti in nuove abitazioni (+3,5%) e per il comparto non residenziale privato (+5%). Il comparto degli investimenti non residenziali è

tra quelli che più risente delle dinamiche in atto anche negli altri settori economici. Alcuni di questi con la pandemia sono stati colpiti duramente, perché legati in modo pressoché totale ad aspetti della vita sociale e di convivenza tra persone. Si pensi, ad esempio, a tutto il settore commerciale - in forte contrazione - tra chiusure obbligate e crescita esponenziale degli acquisti on line, o al settore del turismo, così rilevante in un Paese come l'Italia.

Tab. 14.1 - Investimenti in costruzioni^(*)

	2020	2019	2020	2021 ^(°)
	<i>Milioni di euro</i>	<i>Variazione % in quantità</i>		
Totale costruzioni	118.354	2,2%	-10,1%	8,6%
abitazioni	58.510	2,8%	-10,5%	11,3%
- nuove ^(°)	15.220	5,4%	-12,5%	3,5%
- manutenzione straordinaria ^(°)	43.290	0,8%	-9,8%	14,0%
non residenziali	59.845	1,7%	-9,6%	6,0%
- private ^(°)	37.170	1,1%	-13,5%	5,0%
- pubbliche ^(°)	22.674	2,9%	-2,5%	7,7%

(*) Al netto dei costi per trasferimenti di proprietà.

(°) Stime Ance.

Fonte: elaborazione Ance su dati ISTAT.

► Relativamente all'anno in corso, **segni importanti di cambiamento sono pienamente osservabili in alcune misure** che, certamente, potrebbero dare effetti importanti alla produzione del settore:

- il **Superbonus 110%**, un provvedimento di portata eccezionale, il quale, tuttavia, potrà dimostrare pienamente la propria efficacia solamente nell'ipotesi che venga estesa la durata dell'agevolazione e si adegui lo strumento alla complessità degli interventi di messa in sicurezza sismica e riqualificazione energetica. Una proroga consentirebbe, tra l'altro, di attivare importanti interventi di rigenerazione nelle nostre città, rendendo possibili la demolizione e ricostruzione di edifici, soprattutto nelle aree più rischiose, dal punto di vista sismico;

- l'impegno assunto dal Governo nell'utilizzare le risorse per la ripresa e la resilienza su investimenti in grado di accrescere il potenziale produttivo del Paese. Il **Recovery Fund** rappresenta un'opportunità senza uguali che vede il settore delle costruzioni ricoprire un ruolo prioritario. **Circa la metà delle risorse complessive, per il raggiungimento degli obiettivi fissati in termini di sostenibilità, di coesione sociale e di rilancio dell'economia, riguardano direttamente, infatti, l'attività edilizia.**

In generale, **per il comparto delle opere pubbliche la stima Ance per il 2021 è di un aumento del 7,7%** nel confronto con il 2020.

Tale dinamica è il risultato di diversi fattori:

- superamento dei rallentamenti subiti a causa del *lockdown* nella primavera 2020;
- prosecuzione di alcuni cantieri in corso come quelli sulla linea AV/AC Napoli-Bari;
- una necessaria accelerazione nell'attuazione di Programmi operativi (nel triennio 2021-2023 occorrerà spendere complessivamente 30 miliardi di euro di cui circa il 30% di interesse per le costruzioni) per evitare il disimpegno dei fondi);

Si tratta di importanti opportunità per il comparto delle opere pubbliche e per tutto il settore delle costruzioni.

► La **digitalizzazione** sta sempre più permeando ogni aspetto della catena del valore del mercato immobiliare tradizionale. Cambiano quindi le caratteristiche della domanda, la percezione, gli stili di vita e deve necessariamente adeguarsi anche la risposta offerta in termini di prodotto, servizi e gestione di tutte le operazioni. E l'approccio sostenibile e responsabile all'investimento immobiliare, in fase di progettazione, di esecuzione e di gestione, può aprire ampi spazi di **efficienza e riduzione dell'impatto ambientale** del settore. Sono però **necessarie nuove competenze e capacità tecniche** in grado di saper rispondere con professionalità alle richieste che provengono dalla complessità del progettare e del costruire.

2. Capitolo I e II (p.83-106)

I Capitoli in esame trattano le spese del settore pubblico e dei privati nei trasporti.

In particolare il Capitolo I illustra:

- nel Paragrafo I.1 dati di sintesi relativi alla spesa dello Stato per i trasporti - corrente, in conto capitale e complessiva - distinta per categoria economica ed Amministrazione Centrale, insieme ad altre informazioni sulla spesa sostenuta da Aziende ed Enti di settore;
- all'interno dei Paragrafi I.2, I.3 e I.4, statistiche sulle spese per i trasporti sostenute da Regioni e Province Autonome, Città Metropolitane-Province-Liberi Consorzi Comunali e

Comuni Capoluogo di Provincia, rilevate annualmente attraverso indagini statistiche dirette;

- nel Paragrafo I.5 stime della spesa pubblica consolidata di settore;
- all'interno del Paragrafo I.6, sintesi del bilancio di previsione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

Altre statistiche, di maggiore dettaglio, sulla spesa di settore sono illustrate nelle tabelle di Appendice e nelle Cartelle allegate al Conto.

Il Capitolo II, formato da tre paragrafi, offre statistiche relative al parco autovetture circolanti ed alle autovetture di nuova immatricolazione (Paragrafo II.1), stime concernenti le spese sostenute dai privati per l'acquisto e l'esercizio delle autovetture ad uso privato e sostenute dalle Imprese di trasporto e di magazzinaggio (Paragrafi II.2 e II.3).

3. Capitolo III (p.107-130)

Il Capitolo tratta le infrastrutture per i servizi di rete, in particolare illustra statistiche di sintesi sulle dighe di competenza statale (Paragrafo III.1), sulle infrastrutture, la produzione ed i consumi di energia elettrica (Par. III.2), sui trasporti per condotta (Par. III.3), sullo stato di attuazione dei finanziamenti dei programmi e degli interventi in materia di infrastrutture idriche (Par. III.4), su reti e servizi idrici comunali alle famiglie (Par. III.5) e sulle telecomunicazioni (Par. III.6). Ulteriori dati relativi a quanto trattato sono riportati anche nelle cartelle allegate al Conto.

4. Capitolo IV (p.131-166)

Il Capitolo tratta i trasporti ferroviari e altri ad impianti fissi ed è formato da cinque Paragrafi, illustra l'evoluzione del settore dei trasporti ad impianti fissi in Italia; in particolare: a) i Paragrafi IV.1 e IV.2 evidenziano statistiche e politiche di sostenibilità relative al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e ad altre ferrovie; b) i Paragrafi IV.3, IV.4 e IV.5 riguardano il trasporto pubblico locale relativamente a tranvie, metropolitane ed impianti a fune. Altre informazioni sono riportate in Appendice e nelle cartelle allegate al Conto.

5. Capitolo V (p.167-192)

Il Capitolo tratta i trasporti su strada. Il trasporto su strada assorbe oltre il 90% del trasporto passeggeri e più della metà di quello delle merci; la disponibilità di informazioni

sulle infrastrutture e sul traffico relativamente a tale modalità di trasporto riveste, quindi, primaria importanza per lo sviluppo del settore e dell'intera economia.

Il Paragrafo V.1 del Capitolo offre dati di sintesi sul sistema viario nazionale con riferimento, in particolare, sia alla rete stradale primaria (Autostrade, altre Strade di interesse nazionale, Strade Regionali e Strade Provinciali), sia, limitatamente ai Comuni Capoluogo di Provincia, a quella comunale; nella seconda e nella terza sezione del medesimo Paragrafo sono illustrate, inoltre, rispettivamente la situazione dei flussi di traffico nelle Autostrade in concessione e quella del traffico ai valichi di frontiera. Il Paragrafo V.2, suddiviso in due sottoparagrafi, mette in rilievo nella prima parte l'andamento del mercato dell'automobile - sia relativamente al nuovo che all'usato - e, nella seconda parte, informazioni sulle revisioni dei veicoli. Il Paragrafo V.3, composto da tre sottoparagrafi, illustra dati riepilogativi sulla consistenza del parco circolante a livello nazionale e regionale (Par. V.3.1), sulle patenti di guida attive (Par. V.3.2) e sull'esito degli esami per il conseguimento delle patenti di guida (Par. V.3.3). Il Paragrafo V.4 mostra statistiche sul traffico di merci su strada. Infine, l'ultimo Paragrafo - il V.5 - evidenzia informazioni di sintesi sul trasporto pubblico locale (settore autolinee).

Ulteriori tabelle e figure, per informazioni di dettaglio, sono riportate nell'Appendice al Capitolo e nelle cartelle allegate al Conto.

6. Capitolo VI (p.193-218)

Il Capitolo tratta la navigazione interna e trasporti marittimi e contiene statistiche sul traffico di passeggeri e merci nella navigazione in acque interne e marittima, insieme ad informazioni sulle infrastrutture del settore e sull'industria cantieristica navale, principalmente per il 2019 con alcune stime per il 2020.

In particolare: a) il Paragrafo VI.1 riguarda la navigazione interna (infrastrutture, mezzi e traffico), anche e soprattutto per quanto riguarda il Sistema Idroviario Padano-Veneto, incluso nelle Reti di trasporto trans-europee (si veda, al riguardo, pure il Capitolo XI); b) il Par. VI.2, composto da cinque sezioni, offre statistiche sulle opere e sulle infrastrutture portuali (comprese quelle dedicate alla nautica da diporto), sulla consistenza della flotta mercantile e da pesca, sulla distribuzione del naviglio da diporto e sul traffico di merci e di passeggeri nei porti italiani; c) il Par. VI.3 è dedicato ai collegamenti marittimi di cabotaggio con le Isole; d) l'ultimo Paragrafo - VI.4 - contiene una sintesi sulle attività e sulle caratteristiche dell'industria cantieristica navale.

Ulteriori tabelle e grafici sono, infine, riportati nella sezione di Appendice e nelle cartelle allegate al Conto.

7. Capitolo VII (p.219-229)

Il Capitolo tratta i trasporti aerei, si articola in due Paragrafi di cui: a) il primo con informazioni sul traffico aereo nazionale di passeggeri, merci e cargo per tipo di servizio e aeroporto, comprensive di dati infrastrutturali; b) il secondo, nuovo, di fonte ENAC, contenente informazioni sulla mobilità sostenibile nell'ambito del trasporto aereo.

In Appendice e in allegato al Conto sono disponibili, inoltre, tabelle sui flussi di traffico ed un prospetto riepilogativo sulle caratteristiche infrastrutturali dei principali aeroporti italiani.

8. Capitolo VIII (p.235-266)

Il Capitolo tratta le esternalità derivanti dai trasporti.

I primi quattro Paragrafi del Capitolo contengono statistiche sull'incidentalità nei trasporti ferroviari, stradali, aerei e marittimi. Il Par. VIII.5, suddiviso in due sottoparagrafi, offre stime sulle emissioni di alcune sostanze inquinanti prodotte dal settore dei trasporti. Il Par. VIII.6 illustra i dati relativi alla raccolta di oli usati e batterie esauste. Ulteriori informazioni sono, infine, desumibili nelle cartelle allegate al Conto.

9. Capitolo IX (p.267-280)

Il Capitolo tratta gli Indicatori della mobilità urbana e sostenibile nei Comuni Capoluogo. In particolare l'ISTAT presenta i principali risultati del modulo sulla Mobilità urbana dell'indagine "Dati ambientali nelle città", riferiti ai 109 Comuni Capoluogo di Provincia o Città Metropolitana per l'anno 2019. Rispetto alle precedenti edizioni, il Capitolo è stato rivisto e aggiornato tenendo conto delle priorità individuate, nel campo della mobilità urbana, dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), con particolare riguardo agli Investimenti del 4° Ambito d'intervento della Missione 2, Componente 2 (M2C2) sul Rafforzamento della mobilità ciclistica (4.1), sullo Sviluppo del trasporto rapido di massa (4.2) e delle infrastrutture di ricarica elettrica (4.3) e sul Rinnovo delle flotte di autobus (4.4). Non mancano, comunque, i consueti aggiornamenti su offerta e domanda di trasporto pubblico locale, consistenza e composizione del parco dei veicoli circolanti (sulla base dei dati amministrativi dell'ACI), strumenti di pianificazione della mobilità e altri aspetti della mobilità sostenibile.

10. Capitolo X (p.282-288)

Il Capitolo tratta la domanda di mobilità e sintetizza i principali risultati delle più recenti indagini annuali sulla domanda di mobilità curate dall'Isfort (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti) attraverso l'Osservatorio "Audimob".

A tale proposito, dopo una prima analisi della struttura della mobilità feriale, ci si sofferma sui mezzi di trasporto utilizzati negli spostamenti, sul mercato della mobilità e sul livello di soddisfazione per i diversi mezzi di trasporto utilizzati.

11. Capitolo XI (p.290-327)

Il Capitolo espone lo stato di avanzamento dei progetti delle infrastrutture di trasporto finanziati con fondi TEN-T relativi alla Programmazione 2014-2020, prolungata fino al 2024, nell'ambito del programma Connecting Europe Facility (CEF).

Inoltre, si forniscono elementi circa le attività svolte e in corso di svolgimento a seguito dei bandi CEF pubblicati dalla Commissione Europea nonché le informazioni relative ai piani di lavoro dei Corridoi e delle priorità orizzontali ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) e MoS (*Motorways of the Sea*).

Nella cartella allegata al Conto, denominata "Altre Appendici - Seconda parte \ Appendice Capitolo XI" sono disponibili ulteriori informazioni riguardanti i Regolamenti europei in materia di Reti Transeuropee di Trasporto (TEN-T) ed approfondimenti statistici relativi ai progetti co-finanziati.

12. Capitolo XII (p.328-335)

Nel Capitolo si forniscono informazioni sul Programma PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 a titolarità del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili cofinanziato con i fondi destinati al sostegno della politica di coesione europea. Nel primo paragrafo si indica l'impianto strategico, la dotazione finanziaria, la distribuzione delle risorse allocate a livello territoriale e per ambito tematico. Il secondo paragrafo invece è dedicato ai Grandi Progetti finanziati dal Programma.

13. Capitolo XIII (p.336-340)

Il Capitolo evidenzia dati di sintesi relativi agli interventi statali ed alle caratteristiche infrastrutturali degli interporti finanziati dallo Stato, insieme ad informazioni sulle definizioni e sul ruolo degli Interporti.

14. Capitolo XIV (p.341-356)

Il Capitolo tratta la mobilità sostenibile con il contributo di ISPRA, l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale.

Il Capitolo, nuovo, illustra l'evoluzione politica europea in tema di mobilità sostenibile, per poi analizzare più nel dettaglio la situazione nazionale. A livello europeo, a partire dal Libro bianco del 2011 si arriva agli ambiziosi obiettivi del *Green Deal* europeo del 2019 ed alla Strategia del 2020 ad esso connessa finalizzata al conseguimento di una mobilità sostenibile e intelligente. A livello nazionale, si analizza il contributo emissivo dei trasporti, sia riguardo ai gas serra che agli inquinanti atmosferici, inclusa un'analisi comparativa delle emissioni specifiche dei veicoli. L'evoluzione verso una mobilità più sostenibile viene, infine, analizzata con riferimento alla Strategia di lungo termine inviata alla Commissione europea nel gennaio 2021.

15. Capitolo XV (p.357-360)

Il Capitolo tratta il tema riguardante la diffusione del contagio da Coronavirus.

Questo ultimo Capitolo, che chiude il Conto Nazionale delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, è diverso rispetto ai Capitoli precedenti, pur riguardando anche tematiche di settore. Il Capitolo presenta i dati relativi al contagio per la prima e la seconda ondata e riepiloga i provvedimenti legislativi messi in atto.

Nella cartella allegata al Conto denominata "Altre Appendici - Terza parte\Appendice Capitolo XV" è contenuta numerosa documentazione di supporto, oltre a quella citata.

16. Confronti Internazionali (p.361-362)

In questa parte del documento si possono trovare varie tabelle contenenti raffronti su temi quali Popolazione, superficie, economia, infrastrutture di trasporto e traffico; Infrastrutture di trasporto nell'Unione Europea ed in altri Paesi europei.

17. Appendice (p.363-472)

L'Appendice riporta il riepilogo delle 55 Tabelle suddivise per Capitoli.
