

Direzione Affari Economici e Centro Studi

INDICI ISTAT DEL COSTO DI COSTRUZIONE DI TRONCHI STRADALI¹

IV trimestre 2012

L'indice del costo di costruzione di un tronco stradale con tratto di strada in galleria, nel quarto trimestre 2012, registra un lieve aumento tendenziale dello 0,3%, a fronte di un calo dello 0,6% dell'indice relativo al tronco senza tratto in galleria.

Rispetto ai quattro gruppi di voci di costo, nel trimestre considerato, gli indici relativi al costo della manodopera, dei trasporti e dei noli mostrano andamenti crescenti nel confronto con lo stesso periodo del 2011: manodopera + 2,6%; trasporti +2,8%; noli +3,9% nell'indice del costo di costruzione di un tronco stradale con tratto di strada in galleria; manodopera +2,5%; trasporti +2,8% e noli +3,6% nell'indice del costo di costruzione di un tronco stradale senza tratto in galleria.

L'indice relativo al gruppo dei materiali, di contro, evidenzia una riduzione dell'1,5% rispetto al quarto trimestre 2011 nell'indice del costo di costruzione del tronco stradale con tratto di strada in galleria e del 3,3% relativamente all'indice del costo di costruzione del tronco senza tratto di strada in galleria.

Nella struttura percentuale dei costi di costruzione nella nuova base il gruppo Materiali ha un'incidenza sensibilmente più elevata rispetto agli altre voci di costo.

Ad esempio, nell'indice del costo di costruzione di un tronco stradale senza tratto in galleria (base 2005) il gruppo dei materiali incide per il 62%, a fronte di un peso del 28,5% del costo della manodopera, del 6,2% dei noli e del 3,3% dei trasporti (segue nota metodologica).

Media 2012

Nel 2012, **l'indice del costo di costruzione di un tronco stradale con tratto di strada in galleria** registra un lieve aumento dello 0,2% rispetto all'anno precedente, sintesi di aumenti degli indici relativi al costo dei noli (+4,6%), dei

¹ L'Istat ha avviato la pubblicazione dei nuovi indici del costo di costruzione di tronchi stradali nella base di riferimento 2005 rendendoli disponibili in serie storica con dettaglio mensile a partire da gennaio 2005. Il calcolo e la diffusione degli indici nella precedente base 1995 era stata sospesa con la pubblicazione da parte dell'Istat dell'ultimo trimestre del 2008.

trasporti (+3%) e della manodopera (+2,7%) e di un calo della componente materiali (-1,9%).

L'indice del costo di costruzione di un tronco stradale senza tratto di strada in galleria nel corso del 2012 evidenzia una diminuzione dello 0,9% su base annua, dovuta al calo dell'indice relativo al costo dei materiali, in flessione del 3,4%, a fronte di aumenti rilevati nelle altre componenti (noli +4,7%; trasporti +3% e manodopera +2,5% su base annua).

**INDICE ISTAT DEL COSTO DI COSTRUZIONE DI UN TRONCO
STRADALE CON TRATTO DI STRADA IN GALLERIA (base 2005=100)**

Anni	Indice Generale	<i>Manodopera</i>	<i>Materiali</i>	<i>Trasporti</i>	<i>Noli</i>
2006	106,2	102,3	108,7	103,5	103,8
2007	113,9	106,9	118,8	106,9	107,4
2008	117,7	111,2	121,7	114,5	114,5
2009	108,7	115,7	103,6	115,5	116,3
2010	114,7	118,2	112,2	116,6	118,7
2011	120,3	122,0	118,5	124,9	124,9
2012	120,5	125,3	116,2	128,6	130,6
<i>I trim. 2012</i>	120,8	125,2	117,1	127,8	129,4
<i>II trim. 2012</i>	121,1	125,2	117,5	128,6	129,9
<i>III trim. 2012</i>	120,5	125,2	116,2	128,9	131,5
<i>IV trim.2012*</i>	119,4	125,8	114,1	129,1	131,6
var.% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente					
2006	6,2	2,3	8,7	3,5	3,8
2007	7,3	4,5	9,3	3,3	3,5
2008	3,3	4,0	2,4	7,1	6,6
2009	-7,6	4,0	-14,9	0,9	1,6
2010	5,5	2,2	8,3	1,0	2,1
2011	4,9	3,2	5,6	7,1	5,2
2012	0,2	2,7	-1,9	3,0	4,6
<i>I trim. 2012</i>	0,2	3,0	-2,1	2,7	4,4
<i>II trim. 2012</i>	-0,2	2,7	-2,4	3,4	4,8
<i>III trim. 2012</i>	0,2	2,5	-1,8	3,0	5,2
<i>IV trim.2012*</i>	0,3	2,6	-1,5	2,8	3,9

*dato provvisorio

Elaborazione Ance su dati Istat

**INDICE ISTAT DEL COSTO DI COSTRUZIONE DI UN TRONCO
STRADALE SENZA TRATTO DI STRADA IN GALLERIA (base 2005=100)**

Anni	Indice Generale	<i>Manodopera</i>	<i>Materiali</i>	<i>Trasporti</i>	<i>Noli</i>
2006	106,0	102,3	108,1	103,5	103,7
2007	113,0	106,9	116,6	106,9	107,3
2008	120,5	111,2	125,8	114,5	114,1
2009	107,0	115,7	101,5	115,5	117,7
2010	115,6	118,1	113,9	116,6	120,3
2011	121,8	121,9	121,1	124,9	127,4
2012	120,7	125,0	117,0	128,6	133,4
<i>I trim. 2012</i>	121,3	124,9	118,2	127,8	132,4
<i>II trim. 2012</i>	121,7	124,9	118,8	128,6	132,7
<i>III trim. 2012</i>	120,9	124,9	117,3	128,9	134,2
<i>IV trim.2012*</i>	118,9	125,5	113,1	129,1	134,4
<i>var.% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente</i>					
2006	6,0	2,3	8,1	3,5	3,7
2007	6,6	4,5	7,9	3,3	3,5
2008	6,6	4,0	7,9	7,1	6,3
2009	-11,2	4,0	-19,3	0,9	3,2
2010	8,0	2,1	12,2	1,0	2,2
2011	5,4	3,2	6,3	7,1	5,9
2012	-0,9	2,5	-3,4	3,0	4,7
<i>I trim. 2012</i>	-1,7	2,9	-4,6	2,7	4,8
<i>II trim. 2012</i>	-1,0	2,5	-3,3	3,4	5,1
<i>III trim. 2012</i>	-0,5	2,2	-2,6	3,0	5,4
<i>IV trim.2012*</i>	-0,6	2,5	-3,3	2,8	3,6

*dato provvisorio

Elaborazione Ance su dati Istat

Nota metodologica

Le caratteristiche del tronco stradale tipo. Il tronco stradale tipo alla base dei nuovi indici in base 2005 è costituito, in analogia al passato, da un tracciato misto di strada articolato in tratti di strada in trincea, in rilevato, su viadotto e in galleria. Da quest'ultima la distinzione tra i due indici generali: il tronco stradale all'aperto (o senza tratto in galleria) e il tronco stradale con galleria.

Nel primo caso il tracciato misto risulta costituito dalle tre tipologie di strada all'aperto (strada in trincea, in rilevato, su viadotto), mentre quello con il tratto in galleria comprende anche la strada in galleria.

Le variabili per tipologia di opera - strada in trincea, in rilevato, su viadotto e in galleria (tipo 1, tipo 2, tipo 3) - che costituiscono ognuna un indice generale a sé stante- concorrono, mediante una specifica struttura di ponderazione, alla formazione dei due indici di costo costruzione dei tronchi stradali.

TRONCO STRADALE (base 2005)

Lunghezza in metri lineari del tracciato tipo- Composizione %*

Tipologia di tracciato	Trincea	Rilevato	Viadotto	Galleria	Lunghezza complessiva
Con tratto in galleria	26,7	23,3	23,3	26,7	100,0
Senza tratto in galleria	40,0	30,0	30,0	0,0	100,0

**la lunghezza totale di un tracciato di strada rappresentativo è pari, convenzionalmente, a 3.000 metri lineari.*

Elaborazione Ance su dati Istat

Le voci elementari di costo alla base della formazione dei nuovi indici sono molto mutate rispetto al passato sia a livello qualitativo che quantitativo. Il *progetto tecnico tipo* fornito dall'Anas, che contiene le specifiche tecniche necessarie a valutare l'incidenza delle voci elementari di costo, tiene conto delle tecniche di costruzione attuali differenziandosi dal progetto di riferimento precedente².

Tra le principali innovazioni introdotte nel progetto tecnico figurano la valutazione della componente orografica del terreno attraversato (pianura, collina, montagna), delle opere di consolidamento per la realizzazione della galleria (distinte in leggere, medie, pesanti) e di quelle relative all'imbocco del tratto in galleria.

La struttura degli indici del costo di costruzione dei tronchi stradali nella nuova base 2005 continua ad essere articolata in quattro gruppi di componenti di costo: manodopera, materiali, trasporti e noli.

² Il progetto tecnico originario era stato definito nel 1980. Da allora, per le basi 1990 e 1995 il sistema di ponderazione degli indici dei costi di costruzione era stato messo a punto aggiornando le incidenze delle voci elementari di costo del progetto originario.

Nella struttura percentuale dei costi di costruzione nella nuova base il gruppo Materiali incide molto più pesantemente sugli indici generali rispetto al passato. La tabella seguente, che riporta i pesi percentuali sul totale per ciascuna categoria, evidenzia un forte aumento del peso percentuale dei materiali sul costo totale.

Ad esempio nell'indice del costo di costruzione di un tronco stradale senza tratto in galleria il gruppo dei materiali incide per il 62% sul costo totale (nella base precedente la quota era del 29,8%).

TRONCO STRADALE	base 1995	Base 2005	Di contro l'incidenza del costo dei trasporti e dei noli nel processo di costruzione dei tronchi stradali appare fortemente ridimensionato rispetto al passato.
	Pesi		
A-Strada senza Tratto in Galleria	100,000	100,000	Anche il peso del costo della manodopera aumenta, passando dal 22,6% (tronco senza tratto di strada in galleria) nella vecchia base 1995 al 28.5% nella base 2005.
-Mano d'opera	22,600	28,533	
-Materiali	29,800	61,983	
-Noli	26,300	6,171	
-Trasporti	21,300	3,313	
B-Strada con Tratto in Galleria	100,000	100,000	
-Mano d'opera	25,100	31,470	
-Materiali	31,100	58,570	
-Noli	25,100	7,735	
-Trasporti	18,700	2,225	
Elaborazione Ance su dati Istat			

Elaborazione Ance su dati Istat

Fonti dei dati e diffusione degli indici

Il costo della Manodopera prende a riferimento la rilevazione mensile Istat sulle retribuzioni contrattuali, considerando come variabile di riferimento il costo orario della manodopera del settore edile.

Per i Materiali, una parte dei costi viene ancora misurata utilizzando i listini delle CCIAA di Milano e Firenze, ma, prevalentemente, le voci di prodotto sono acquisite da fonte interna Istat, utilizzando gli indici dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali venduti sul mercato interno.

Con riguardo ai gruppi dei Trasporti e Noli, le voci elementari di costo sono rilevate presso i Provveditorati Interregionali alle Opere Pubbliche di Lombardia e Liguria; Emilia Romagna e Marche; Toscana e Umbria; Lazio, Abruzzo e Sardegna. I costi dei trasporti e noli sono riferiti "a caldo", cioè a macchina in funzione e pertanto includono il consumo del carburante e/o energia elettrica e il costo del manovratore.

Il calcolo degli indici di costo dei tronchi stradali nella nuova base 2005 ha cadenza mensile e la diffusione da parte dell'Istat avviene trimestralmente. Per ciascuna tipologia di tronco stradale sono disponibili l'indice generale e gli indici di gruppo di costo (Manodopera, Materiali, Trasporti e Noli).

Per il periodo 2005–2008, i nuovi indici sostituiscono, quelli in base 1995; per i periodi precedenti l'Istat fornisce i relativi coefficienti di raccordo.

12 marzo 2013