



MONITORAGGIO DEI PROGETTI PUBBLICI PER L'ECONOMIA DEL TERRITORIO

2025 - 2026

La città rappresenta il cuore delle relazioni sociali ed economiche, dove la qualità della vita e il benessere collettivo sono strettamente legati all'efficienza delle infrastrutture e dei servizi pubblici.

Confcommercio Imprese per l'Italia ritiene prioritario che le risorse pubbliche dedicate a questi progetti vengano impiegate con rapidità ed efficienza, a vantaggio di tutta la collettività.

L'iniziativa pilota **“Monitoraggio dei progetti pubblici per l'economia del territorio”** mira a promuovere trasparenza e un maggiore coinvolgimento dei corpi intermedi nell'attuazione di progetti strategici, scelti dalle Unioni regionali e dalle Associazioni territoriali di Confcommercio, finanziati da Fondi strutturali o dal PNRR e gestiti principalmente da Enti Locali e loro società.

In collaborazione con

INDICE

▶ Premessa	1
⌚ Pnrr e fondi coesione, le ultime novità	3
📈 L'attività di monitoraggio	9
🔍 Conclusioni	16
☰ I progetti monitorati	18

I PROGETTI MONITORATI

	Città	Costo totale	Status	Pagina
Realizzazione di un parco e altre opere, Stazione Centrale	Bari	10,2 Mln €	In realizzazione	19
Polo integrato di servizi per il quartiere - Casa della cittadinanza corso Benedetto Croce	Bari	6,4 Mln €	In realizzazione	20
Linea tranviaria della Valle Brembana	Bergamo	205,0 Mln €	In realizzazione	21
Linea tranviaria Rossa	Bologna	518,0 Mln €	In realizzazione	22
Progetto Ciclagili	Brescia	954.388 €	Concluso	23
Ex scalo merci Rfi, destinazione a parcheggio pubblico e verde	Brindisi	10,1 Mln €	In realizzazione	24
Riqualificazione dei mercati civici	Cagliari	35,6 Mln €	In realizzazione	25
Metro Cagliari Repubblica-Bonaria	Cagliari	41,4 Mln €	In realizzazione	26
Nuovo parcheggio e messa in sicurezza della viabilità	Campobasso	10,0 Mln €	In realizzazione	27
Sistema di collegamento ferroviario metropolitano tra le stazioni Catanzaro Germaneto - Catanzaro Sala e Catanzaro Sala - Catanzaro Lido	Catanzaro	156,4 Mln €	In realizzazione	28
Centro storico interventi di mobilità sostenibile	Cosenza	11,2 Mln €	In realizzazione	29
Assi di forza trasporto pubblico	Genova	498,3 Mln €	In realizzazione	30
Restauro ponte monumentale	Genova	3,3 Mln €	In realizzazione	31
Recupero della Galleria Mazzini	Genova	7,3 Mln €	In realizzazione	32
Waterfront di Levante: viabilità, pista ciclabile, riqualificazione	Genova	4,1 Mln €	In realizzazione	33
Progetto pilota per la rigenerazione culturale turistica sociale ed economica del Borgo Castello di Gorizia	Gorizia	31,6 Mln €	In realizzazione	34
Mercato rionale di via Adige	Lecce	1,7 Mln €	In realizzazione	35
Adeguamento darsena di San Cataldo	Lecce	5,1 Mln €	In progettazione	36
Interventi strade da P.zza Zavattari a piazza Stuparich	Milano	23,4 Mln €	In realizzazione	37
Riqualificazione centro storico	Palermo	25,3 Mln €	In realizzazione	38
Acquisto di 125 autobus elettrici	Palermo	88,8 Mln €	In realizzazione	39
Restauro dell'Ospedale Vecchio	Parma	5,0 Mln €	In realizzazione	40
Linea Bus Rapid Transit corridoio Pievaiola Settevalli	Perugia	111,2 Mln €	In realizzazione	41
Riqualificazione del mercato coperto	Perugia	6,2 Mln €	In realizzazione	42
Recupero dell'ex cinema-teatro Turreno	Perugia	2,9 Mln €	In realizzazione	43
Riqualificazione piazza Orazio Giustiniani	Roma	4,7 Mln €	In realizzazione	44
Restauro dell'ex Mattatoio di Testaccio	Roma	4,1 Mln €	In realizzazione	45
Acquisto di 411 autobus elettrici	Roma	220,8 Mln €	In realizzazione	46
Ammodernamento e potenziamento della ferrovia Roma-Lido	Roma	74,0 Mln €	In progettazione	47
Piano gestione integrata dell'abitare "Centro storico di Sassari" piano gestione integrata dell'abitare	Sassari	352.955 €	In realizzazione	48
Realizzazione di un centro commerciale naturale e di una piattaforma partecipativa	Sassari	810.000 €	In realizzazione	49
Manutenzione mercati Brunelleschi e Porpora	Torino	2,5 Mln €	In realizzazione	50
Museo regionale di scienze naturali - Recupero spazi immobile vincolato	Torino	5,5 Mln €	In realizzazione	51
Interventi per la mobilità ciclabile	Trieste	1,3 Mln €	In realizzazione	52

PREMESSA

di Salvatore Vescina, Responsabile del Settore Credito, Incentivi e Politiche di Coesione, Confcommercio Imprese per l'Italia.

“Prima conoscere, poi discutere, poi deliberare.” Si è scelto di aprire questo secondo Rapporto Annuale con la massima di Luigi Einaudi che aveva chiuso la precedente edizione. A un anno di distanza, questo principio rimane non solo valido, ma ancora più urgente. L'iniziativa **“Monitoraggio dei progetti pubblici per l'economia del territorio”**, promossa da **Confcommercio Imprese per l'Italia**, prosegue infatti con la consapevolezza che il tempo a disposizione per cogliere appieno le opportunità offerte dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) e dalla nuova programmazione 2021-2027 si sta esaurendo.

L'obiettivo di questa iniziativa è rimasto il medesimo, sperimentare un metodo di partecipazione civica, che fa leva sull'*accountability* (assicurata, in particolare dal MEF e dal Dipartimento per la Coesione Territoriale della Presidenza del Consiglio dei Ministri), per **supportare le progettualità virtuose, portando all'attenzione pubblica sia le eccellenze sia le criticità**. L'unicità di questa azione resta nel fatto che il monitoraggio di prossimità, svolto dalle associazioni territoriali radicate nei territori cui gli investimenti dovrebbero apportare benefici ai tessuti urbani e socioeconomici ha un **coordinamento nazionale**, svolto dalla confederazione Confcommercio.

Anche quest'anno, l'oggetto del monitoraggio sono **34 investimenti** (di cui 20 riferibili al Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) e 14 alle politiche di coesione) per un valore potenziale di 2,1 miliardi di euro selezionati sul territorio per la loro rilevanza per lo sviluppo delle città. Pur non rappresentando un campione statistico, questa selezione offre un “termometro” sull'attuazione delle politiche urbane e sulle difficoltà e sui successi che le amministrazioni incontrano nel “mettere a terra” gli investimenti.

Va premesso che il quadro generale presenta elementi positivi rilevanti. Come evidenziato dalla Corte dei conti ([Delibera n. 22/2025](#)), l'Italia ha conseguito un buon risultato, avendo raggiunto circa il 54,4% dei traguardi previsti entro la metà del 2025. Inoltre, l'approvazione delle sei revisioni del Piano testimonia la capacità di adattare la strategia alle nuove sfide energetiche e globali. Tuttavia, nonostante questi successi procedurali, non può essere ritenuto pienamente soddisfacente il tasso di realizzazione degli investimenti pubblici finanziati con i Fondi SIE 2021-2027. L'ultimo bollettino della Ragioneria dello Stato, **aggiornato a**

fine agosto 2025, certifica che i pagamenti relativi ai nuovi Accordi per la Coesione – che mobilitano circa 30 miliardi del Fondo Sviluppo e Coesione – viaggiano molto lentamente, fermi ad appena il 4,48% del programmato. Le cause di questa situazione, non sono solo strutturali. Il ritardo nell'avvio del ciclo di programmazione 2021-2027, la concomitante attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e la sovrapposizione con altri programmi hanno messo sotto grande pressione una macchina amministrativa sulla quale non si è investito adeguatamente per molto tempo. Negli anni recenti non sono mancate le iniziative normative (come il D.L. 60/2024), soprattutto tese a ottimizzare la governance e rafforzare la capacità amministrativa, ma l'auspicata “accelerazione della spesa” non si è ancora concretizzata.

Questo ritardo può avere conseguenze negative perché sono moltissimi gli investimenti che insistono sul contesto urbano e che risultano vitali per le nostre città. Toccano **settori sempre più centrali come le risorse idriche, i trasporti, la mobilità sostenibile e il sostegno alle imprese per le transizioni digitale e verde**. Questi interventi hanno un impatto diretto non solo sulla qualità della vita dei cittadini, ma anche sulla competitività del terziario di mercato, che beneficia di una logistica più efficiente e della crescita dell'attrattività dei territori. Confcommercio ritiene questi temi di cruciale importanza, infatti è in prima linea anche con l'iniziativa **Cities**, il progetto per sostenere la rigenerazione urbana e valorizzare le economie di prossimità. Inoltre l'attenzione ai **divari territoriali** resta prioritaria, e strumenti come il credito d'imposta per la ZES Unica e le ZLS sono essenziali e devono diventare più efficaci per stimolare investimenti addizionali.

Di fronte a queste difficoltà oggettive del nostro sistema-paese, **l'accountability – l'assunzione di responsabilità sui risultati – non è più solo una questione di trasparenza, ma una condizione imprescindibile per la “messa a terra” dei progetti**. È cruciale che cittadini e stakeholder siano informati su come (e perché) le risorse non vengono utilizzate e anche le Amministrazioni avrebbero bisogno di un quadro informativo più chiaro. Dalla nostra esperienza di monitoraggio civico emerge, ancora una volta, che **i progetti con maggiore ritardo sono spesso quelli avvolti da maggiore opacità informativa**. Questo è agevolato dall'assenza di sistemi omogenei e interoperabili di raccolta e comunicazione dei dati.

L'accountability è vitale perché permette di **individuare tempestivamente le criticità** ed è indispensabile per la logica *performance-based* del Piano, legata a milestone e target. Per questo, le piattaforme pubbliche come **OpenCoesione** e **Italia Domani** sono fondamentali pur restando perfettibili: OpenCoesione resta eccellente per l'interfaccia georeferenziata e l'originalità dell'iniziativa, ma i suoi dati sono solo finanziari e, spesso, pubblicati con un certo ritardo; Italia Domani invece, è più tempestiva e insieme ai dati finanziari offre anche dati procedurali sul Pnrr, ma rimane un “repository” di difficile consultazione.

Serve un passo in più: un **sistema integrato di raccolta e pubblicazione dei dati** che sia comune per tutti gli investimenti, a prescindere dalla loro fonte di finanziamento. Un sistema informativo unico per gestione, monitoraggio e accountability è infatti necessario e funzionale alle revisioni dei programmi di spesa, a prescindere dalle fonti di finanziamento anche perché accade spesso che i singoli progetti, nel corso del tempo, mutino la fonte di finanziamento. A questo specifico fenomeno avevamo fatto riferimento, in astratto, nella prima edizione del Rapporto. In questa nuova edizione esso si concretizza per alcuni progetti, rendendo tangibile quanto sia limitativo l'approccio che prevede l'espulsione e/o l'inserimento dei progetti in banche dati differenti ragionando per fonti finanziarie.

Un unico sistema informativo sarebbe quindi cruciale per agevolare le riprogrammazioni (che nel caso del PNRR sono state sette), le quali sono quasi sempre fisiologiche perché dettate dalle dinamiche di investimento influenzate da vari fattori, dalla capacità amministrativa dei soggetti gestori alle incessanti modifiche del contesto internazionale e della congiuntura economica. L'utilizzo di queste informazioni per fini di *accountability* renderebbe quindi possibile comprendere le ragioni che giustificano le decisioni di merito delle stesse revisioni, consentendo all'opinione pubblica e alle amministrazioni di poterne condividere (o contestare) gli obiettivi. La necessità di una maggiore accessibilità ai dati pubblici è stata ribadita nella Delibera n. 22/2025 della Corte dei conti, che ha evidenziato come la fragilità del sistema ReGiS e i rischi di disallineamento tra avanzamento fisico e finanziario rendano urgente un monitoraggio trasparente per garantire la corrispondenza tra impegni e pagamenti.

Inoltre l'interdipendenza tra Pnrr e programmi della coesione, è un esempio di quanto sia importante assicurare un **coordinamento efficiente ed efficace anche per evitare sovrapposizioni tra le fonti di finanziamento**. Sono ben noti i limiti all'interoperabilità dei sistemi più risalenti con il sistema ReGiS,

e questo non fa che mettere in luce come la molteplicità di banche dati distinte e incapaci di comunicare porta talvolta a finanziare sullo stesso territorio interventi che rispondono a bisogni simili, rendendo la programmazione poco efficace. Il presente Rapporto, riportando dati trasmessi direttamente dalle Amministrazioni o dai dati pubblici disponibili, sottolinea come la “conoscenza” sia un pilastro per la fiducia e uno stimolo per la performance di ogni ente.

C'è bisogno di continuità per incrementare gli effetti del percorso di monitoraggio avviato con **Fondazione Openpolis**, riaffermando l'impegno a sostegno dei territori. Riteniamo infatti fondamentale proseguire nell'analisi, per cercare e raccontare le buone pratiche, con l'obiettivo di valorizzarle e promuoverle.

PNRR E FONDI COESIONE, LE ULTIME NOVITÀ

Prima di analizzare nel dettaglio gli interventi monitorati, è utile fare una panoramica generale sullo stato dell'arte del Pnrr e dei fondi di coesione. Negli ultimi mesi, il dibattito sul futuro del Next Generation EU - il piano europeo che alimenta quelli nazionali - e sulla programmazione 2028-2034 ha introdotto novità rilevanti. Queste potrebbero avere **ripercussioni**

significative sui meccanismi di allocazione e sui criteri di spesa delle risorse, oltre che sul ruolo degli attori territoriali. Per comprendere appieno l'evoluzione dei progetti in corso, è quindi importante ricostruire sinteticamente la cornice istituzionale e finanziaria che si sta ridefinendo a livello europeo.

I FONDI DELLA POLITICA DI COESIONE

Nei mesi scorsi le istituzioni europee hanno iniziato a pianificare il **Quadro finanziario pluriennale (Qfp) 2028-2034**. Il complicato scenario internazionale attuale ha imposto la necessità di rivedere alcune delle priorità. Da questo punto di vista in particolare l'entità e il modello di governance dei fondi europei legati alla politica di coesione potrebbero subire delle trasformazioni radicali. Nei mesi scorsi infatti la Commissione europea ha presentato una **riforma ambiziosa del bilancio Ue¹**, che ne ridisegna la struttura attorno a tre pilastri principali:

Si tratta di:

- **Fondo per la competitività:** destinato a programmi a gestione diretta focalizzati su ricerca, digitale, difesa e transizione verde;
- **Fondo unico** che aggrega le risorse attualmente suddivise tra Politica agricola comune (Pac) e politica di coesione²;
- **Strumenti per la politica estera e la gestione delle crisi.**

L'obiettivo dichiarato da questa proposta è quello di **semplificare i finanziamenti europei e renderli più “orientati ai risultati”**. A tal fine, si prevede l'adozione di meccanismi simili a quelli utilizzati per il Next Generation Eu, dove le risorse sono pre-allocate agli Stati membri e i pagamenti sono sbloccati solo al raggiungimento di riforme e milestone stabilite in piani nazionali e regionali. È il cosiddetto modello performance based³. Questa nuova impostazione segnerebbe un cambio di architettura rispetto al modello attuale, che è basato su programmi e basi giu-

ridiche distinte per coesione e Pac, evolvendo verso un modello più centralizzato e basato su piani d'azione nazionali.

Questa proposta di bilancio Ue 2028/34 ha generato anche reazioni perplesse e richieste di emendamento, soprattutto per il cambio di governance che, in Paesi come il nostro, pare in grado di ridurre il ruolo delle Regioni.

La proposta ha incontrato una resistenza significativa e articolata. In particolare, un non-paper sottoscritto da quattordici Stati membri (tra cui Italia, Polonia, Spagna e Romania) ha richiesto espressamente di **mantenere per la politica di coesione un “budget robusto e distinto” con specifiche allocazioni regionali**, ritenendolo cruciale per garantire la convergenza e la coesione territoriale. Parallelamente, il **Comitato delle Regioni** e diverse autorità regionali hanno espresso preoccupazione per il rischio di depotenziamento del proprio ruolo: il passaggio a piani nazionali unici e la maggiore discrezionalità nazionale potrebbero marginalizzare il ciclo di programmazione regionale e l'efficacia del controllo multilivello sulla spesa dell'Unione. Infine, desta forte preoccupazione la **potenziale perdita di ruolo del parlamento come autorità di bilancio**. Tale timore è alimentato dall'esperienza del Next Generation EU, dove i Parlamenti sono rimasti in larga parte esclusi dalla fase di attuazione dei piani nazionali.

¹ Per approfondire si veda: [“Il bilancio dell'UE per il periodo 2028-2034”](#).

² In questo fondo dovrebbero confluire anche risorse per altre politiche come la gestione delle frontiere e le migrazioni e il fondo sociale climatico.

³ Riguardo a quanto si possa effettivamente parlare di modello performance based con riferimento ai piani nazionali di ripresa e resilienza la Corte dei conti europea ha mosso alcuni rilievi.

La proposta della Commissione per il periodo 2028-2034 redistribuisce in modo significativo le risorse e le priorità, con effetti che vanno ben ponderati in relazione alla loro capacità di interferire sulla coesione economica e sociale. Il pacchetto, presentato nell'estate del 2025, prevede un bilancio totale di circa **1.763 miliardi** a prezzi costanti 2025 (o quasi **2mila miliardi** in valori correnti), con un tetto indicativo fissato all'1,26% del Reddito nazionale lordo europeo. In termini di allocazione, la rubrica che copre coesione economica, sociale e territoriale, agricoltura, prospettiva rurale e marittima, è stimata a circa **791,9 miliardi** in impegni (il **44,9%** del totale) nella versione di confronto del 2025. Altre fonti di stampa riportano allocazioni specifiche, come **300 miliardi** per la Politica agricola comune (Pac) e circa **218 miliardi** destinati alle regioni meno sviluppate, con modalità di intervento profondamente mutate rispetto al passato. Questo cambiamento di priorità, che include la creazione di un **fondo per la competitività** stimato in circa **451 miliardi**, sta generando tensioni per la politica di coesione tradizionale, in particolare riguardo alla sua dimensione, alla separazione funzionale e al ruolo delle regioni.

Per quanto riguarda lo stato di avanzamento dell'iter, la Commissione ha presentato le sue proposte iniziali il 16 luglio 2025, completando il pacchetto con una

seconda serie di proposte settoriali il 3 settembre 2025. Attualmente, questi testi sono oggetto di intensi negoziati tra la Commissione, il Consiglio e il Parlamento europeo. L'adozione finale del Qfp richiede l'unanimità del Consiglio e il parere positivo del Parlamento. Nel corso dell'autunno 2025, si sono registrate alcune concessioni politiche e aperture riguardanti garanzie per le regioni e salvaguardie in particolare per la Pac, sebbene il dibattito su tali temi rimanga tuttora aperto.

La trasformazione proposta potrebbe avere un impatto potenzialmente molto significativo. Un modello che privilegia piani nazionali e il meccanismo “*pay-for-reforms*” può semplificare l'accesso ai fondi per gli Stati membri. Tuttavia, ciò comporta una **maggior difficoltà per le entità regionali nel programmare e rendicontare interventi che siano coerenti con le loro specifiche strategie territoriali**. Occorrerà quindi grande attenzione nei prossimi mesi, in cui si entrerà nelle fasi calde del negoziato, sull'evoluzione delle regole di allocazione, dei criteri di condizionalità e dei meccanismi di governance multilivello. Questi elementi sono cruciali non solo per determinare il flusso delle risorse, ma anche per stabilire le condizioni di accountability, trasparenza e partecipazione per le regioni e gli *stakeholder* locali.

IL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

CONTESTO GENERALE

Il piano italiano ha notoriamente incontrato diverse difficoltà attuative negli anni, tanto da condurre a **6 diverse richieste di revisione**. Nonostante ciò, l'esecutivo ha conseguito lo sblocco dei fondi legati alla settima e all'ottava rata. Inoltre lo scorso 31 dicembre è stata inviata la richiesta di pagamento della nona rata del valore di circa 13 miliardi di euro e legata al conseguimento di 50 fra milestone e target.

Stando all'ultimo dato disponibile in relazione alla **capacità di spesa**, aggiornato al **31 agosto 2025** e basato sulle dichiarazioni dell'esecutivo, l'ammontare già erogato è pari a circa 86 miliardi di euro, a cui si aggiungono 8,6 miliardi destinati a strumenti finanziari. Ciò significa che **oltre la metà delle risorse assegnate deve ancora essere concretamente utilizzata**.

48,7%

la quota di risorse del Pnrr che le amministrazioni titolari hanno già erogato entro il 31 agosto 2025.

È importante evidenziare che le **medesime problematiche attuative** si riscontrano **anche negli altri stati**. A conferma di ciò, una relazione della Commissione europea indicava che la **“capacità di assorbimento”** dei fondi da parte dei paesi membri (ovvero la spesa nazionale registrata per l'implementazione delle misure finanziarie con sovvenzioni) aveva toccato solo il **45%** a fine 2024. Il documento peraltro evidenziava che l'**Italia**, a giugno 2025, doveva ancora completare oltre il 50% dei propri milestone e target.

In questo scenario, il **parlamento europeo** il 18 giugno ha approvato una **risoluzione** con la quale sollecitava la Commissione a considerare l'estensione di ulteriori 18 mesi del Recovery and Resilience Facility (Rrf), lo strumento finanziario fondamentale per i piani nazionali di ripresa e resilienza. Tuttavia, questa proposta è stata più volte respinta dall'esecutivo dell'Ue, il quale, pur riconoscendo i ritardi accumulati, ha mantenuto ferma la posizione secondo cui il 2026 rappresenta un **limite temporale invalicabile**.

“Per attuare pienamente il dispositivo per la ripresa e la resilienza e coglierne i benefici, è necessaria un’accelerazione significativa dell’attuazione da parte degli Stati membri. L’attuale ritmo di attuazione non è sufficiente a garantire il conseguimento di tutti i traguardi e di tutti gli obiettivi entro agosto 2026 e l’erogazione dell’intera dotazione del dispositivo per la ripresa e la resilienza entro la fine del dispositivo nel 2026.”

- [“NextGenerationEu – La strada verso il 2026”, Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio \(4 giugno 2025\).](#)

Data questa impostazione, tutti i pagamenti richiesti e la documentazione necessaria per la loro valutazione dovranno essere trasmessi al più tardi **entro il 30 settembre 2026**. Di conseguenza, **la Commissione ha esortato gli stati membri a presentare ulteriori proposte di revisione dei rispettivi piani nazionali, al fine di individuare soluzioni che permettano di rispettare questa scadenza**. Bruxelles ha inoltre fornito delle linee guida da seguire per tale revisione.

Si propone di **potenziare le misure di successo** che hanno già prodotto risultati positivi. Questo potenziamento potrà avvenire aumentando la loro portata, specialmente nelle aree ad alta domanda o dove le performance hanno superato le aspettative iniziali. In Italia, l'uso di risorse attraverso **incentivi e crediti d'imposta** ha dimostrato di accelerare significativamente i processi. Un esempio di successo in tal senso è rappresentato dall'investimento in **Transizione 4.0**, che è già stato completato.

La Commissione ha evidenziato come **strumenti finanziari e regimi di sovvenzione abbiano il potenziale per attrarre capitali privati**. A tal fine, è possibile destinare al comparto nazionale del fondo **InvestEU** una parte delle risorse del Pnrr, con una quota trasferibile fino al 4%, a cui si può aggiungere un ulteriore 6% per le misure che sostengono gli obiettivi della piattaforma **Step** (*Strategic Technologies for*

Europe Platform)

L'obiettivo primario è che tutte le operazioni di investimento vengano approvate entro il 31 agosto 2026.

La Commissione ha invitato gli Stati membri a considerare la possibilità di non utilizzare una quota delle risorse destinate alla componente prestiti.

Si prevede inoltre la possibilità di **rimuovere gli interventi che non possono più essere realizzati**, lasciando invariato l'importo totale delle risorse a fondo perduto. Gli Stati membri che hanno usufruito anche della componente di prestito del dispositivo (tra cui l'Italia) potranno **riorganizzare l’assegnazione finanziaria spostando alcuni interventi dalla sezione prestiti a quella delle sovvenzioni**.

Una possibilità ulteriore concerne la riorganizzazione dei **progetti su larga scala** (come le grandi opere infrastrutturali) che, pur mantenendo la loro rilevanza strategica, non potranno essere completati entro la scadenza del dispositivo. In questi casi, si suggerisce di procedere con la **suddivisione degli interventi in lotti**. Solo le componenti che sono realisticamente completabili entro il 2026 resterebbero incluse nel Pnrr, mentre le sezioni residue potrebbero essere **finanziate attraverso risorse nazionali o altri canali europei**. La parte dell'intervento che continuerà a beneficiare del finanziamento del piano verrebbe configurata come un investimento autonomo. È cruciale in questo caso che gli elementi “mantenuti” non si limitino a fasi puramente preliminari o intermedie, come la mera pubblicazione di un bando di gara.

La Commissione ha inoltre contemplato la possibilità di **utilizzare una parte dei fondi per rafforzare le banche e gli istituti nazionali di promozione** attraverso conferimenti mirati di capitale. Tale misura consentirebbe a questi enti di ampliare le loro operazioni in ambiti chiave come la **transizione energetica**, la **decarbonizzazione industriale**, la **sicurezza** e la **difesa**. Sono altresì ammissibili i contributi volontari destinati al **futuro programma europeo per l’industria della difesa (Edip)** e ai **programmi Ue per le comunicazioni satellitari** (tra cui **Iris2** o **Galileo**). Questi investimenti sono autorizzati a condizione che producano benefici tangibili per lo stato membro che contribuisce e siano in linea con le priorità definite a livello europeo.

IL CONTESTO ITALIANO

Prima di esaminare in dettaglio l'ultima proposta di modifica del Pnrr avanzata dal governo italiano, è opportuno riepilogare le precedenti variazioni intervenute. A questo proposito è opportuno ricordare che l'iter per la revisione del Pnrr prevede due fasi fondamentali. Dopo una prima **approvazione preliminare della Commissione europea**, le richieste di modifica passano infatti al **Consiglio Ue per il via libera definitivo**⁴.

A luglio 2023, è arrivata la prima richiesta di modifica che si concentrava sulla revisione di **sole 10 scadenze**. Successivamente, nell'agosto dello stesso anno, è stata inviata a Bruxelles una seconda e più ampia revisione che teneva conto delle **proposte provenienti dalle amministrazioni titolari**⁵ e che ha coinvolto complessivamente 145 misure, tra nuove e modificate. Il processo di revisione è continuato nel 2024, con due richieste di modifica. A marzo, la richiesta ha coinvolto **24 misure**. La proposta successiva, presentata a ottobre, ha avuto invece un impatto sostanziale limitato.

Un altro passaggio importante arriva nel marzo 2025 con l'invio della **quinta richiesta di revisione**. Tale proposta di modifica ha riguardato complessivamente **67 misure** di cui 10 in parte non più realizzabili. In 37 casi invece si parla di implementazione di alternative migliori per "raggiungere l'ambizione originaria della misura" mentre in 20 la modifica è stata finalizzata a ridurre gli oneri amministrativi. Inoltre è stata prevista l'introduzione di due misure ex novo.

6

le richieste di modifica del Pnrr italiano inviate a Bruxelles tra il 2023 e il 2025.

La sesta e ultima richiesta di revisione è stata inviata a ottobre 2025. La proposta ha ricevuto il via libera definitivo del Consiglio europeo il 27 novembre. Le informazioni attuali indicano che un totale di ben **173 riforme e investimenti** è stato oggetto di modifiche più o meno incisive. Nello specifico:

■ 6 misure parzialmente non più realizzabili a causa delle mutate condizioni di mercato;

- 8 misure parzialmente non più realizzabili per carenza di domande;
- 4 misure parzialmente non più realizzabili a causa dell'inflazione elevata;
- 1 misura parzialmente non più realizzabile a causa di eventi meteorologici estremi;
- 51 misure modificate al fine di attuare alternative migliori per conseguire il livello di ambizione originario;
- 83 misure modificate al fine di attuare alternative migliori che consentano di ridurre gli oneri amministrativi;
- 10 misure sopprese a causa di circostanze oggettive;
- a seguito di questi finanziamenti e rimodulazioni sono state inserite **10 misure nuove**.

La documentazione oggi disponibile ancora non chiarisce come saranno ridistribuite le risorse tra i diversi investimenti. Tuttavia, alcune indicazioni sono emerse da una **relazione** che il governo ha inviato al parlamento a settembre. Secondo tale documento, **la riprogrammazione finanziaria riguarderebbe 34 misure, interessando circa il 7,3% delle risorse complessive del piano**. Nonostante queste cifre, l'entità precisa delle modifiche per ciascun investimento non è ancora stata definita.

"Attualmente, oltre all'ammontare complessivo della rimodulazione del Pnrr, sono disponibili solo informazioni di carattere qualitativo; né per le misure depotenziate né per quelle che si vorrebbero potenziate si conoscono gli specifici importi. Lo stesso Documento programmatico di finanza pubblica (Dpfp), in cui si afferma che il quadro programmatico sconta anche gli effetti derivanti dalla rinegoziazione del Piano, non fornisce dettagli."

- [Audizione della Presidente dell'Ufficio parlamentare di bilancio nell'ambito delle audizioni preliminari all'esame del Documento programmatico di finanza pubblica 2025 \(8 ottobre 2025\)](#)

⁴ I governi nazionali possono modificare i propri piani di ripresa e resilienza a fronte di condizioni oggettive documentabili per le quali non è più possibile realizzare i traguardi e gli obiettivi inizialmente previsti. Per approfondire si veda: "[Quanto e come può essere modificato il Pnrr](#)" (Openpolis).

⁵ Il Pnrr assegna a ciascuna misura una specifica "amministrazione titolare". Questo soggetto ha la responsabilità di garantire che le riforme o gli investimenti di competenza siano attuati efficacemente, in linea con quanto stabilito dal piano e con il cronoprogramma associato. Queste amministrazioni sono generalmente ministeri, ma possono includere anche altri enti centrali, come la Protezione Civile, il Consiglio di Stato, l'Anac, eccetera. Per maggiori dettagli, è disponibile questo [link](#).

Secondo la relazione governativa, la riorganizzazione del piano è stata attuata selezionando 4 delle 8 opzioni proposte dalla Commissione, che prevedono:

- rafforzamento delle misure già in essere;
- impiego di strumenti finalizzati a incentivare gli investimenti privati;
- ricorso a facility;
- allocazione di risorse al programma europeo InvestEU.

Le risorse rese disponibili saranno **ripartite tra 18 interventi**, sia di nuova istituzione che già esistenti. Sarà inoltre possibile finanziare iniziative precedentemente coperte da fondi nazionali. Per quanto riguarda specificamente le *facility*, questo approccio consente di istituire la nuova struttura entro il 2026, mentre il completamento dei progetti finanziati potrà arrivare anche dopo la fine del Pnrr.

20 mld €

le risorse del Pnrr gestite per mezzo di facility, secondo le stime del governo.

Di particolare rilievo è la creazione di **4 nuovi fondi** destinati alla gestione delle risorse per il **piano Italia a 1 giga**, gli **alloggi universitari**, l'**approvvigionamento idrico** e l'**agri-solare**.

Un altro elemento interessante emerso dalla relazione del governo è la possibilità di costituire una **Rolling stock company (Rosco)**, specificamente legata agli **interventi sulle ferrovie**, con l'obiettivo di acquistare e fornire materiale rotabile per il trasporto pubblico.

COME CAMBIANO LE MISURE RIENTRANTI NEL MONITORAGGIO

Con specifico riferimento alle misure del Pnrr che finanziano i progetti oggetto del monitoraggio, possiamo osservare che sono state tutte toccate in maniera più o meno incisiva dall'ultima proposta di revisione presentata dal governo. Sono solo 2 però gli investimenti per cui è prevista una riorganizzazione dal punto di vista finanziario. Entrambe le misure fanno riferimento al trasporto pubblico. Si tratta degli investimenti:

■ **Sviluppo del trasporto rapido di massa** (5 progetti monitorati per un investimento Pnrr totale di circa 993,5 milioni)

■ **Potenziamento del parco autobus regionale per il trasporto pubblico** con autobus a pianale ribassato a zero emissioni (2 progetti monitorati per un investimento Pnrr totale di circa 297 milioni).

Come già anticipato, le documentazioni ufficiali prodotte dalla Commissione europea non consentono al momento di definire in maniera puntuale come le risorse saranno redistribuite. Da questo punto di vista, gli unici elementi utili sono quelli contenuti nella già citata relazione dell'esecutivo. Per il primo investimento **non viene indicato in maniera specifica se si tratta di potenziamento o diminuzione delle risorse assegnate**. Non è chiaro quindi quale potrà essere l'impatto sui progetti attualmente in essere. Nel secondo caso invece è previsto **allo stesso tempo sia un parziale definanziamento che un potenziamento**. Questa impostazione è probabilmente interpretabile come una riorganizzazione delle risorse interna alla misura stessa.

Per quanto riguarda le altre misure, possiamo osservare che le modifiche riguardano principalmente i target finali previsti, senza variazione delle risorse assegnate. Per ulteriori dettagli si veda la tabella sottostante.

Misura	Numero di progetti monitorati	Città coinvolte	Modifica intervenuta
Attrattività dei borghi	1	Gorizia	Non sono previste scadenze di rilevanza europea nel 2026
Ciclovie Urbane	2	Brescia, Trieste	La scadenza finale originaria parlava esplicitamente della costruzione di 365 km di ciclovie urbane. Adesso si parla genericamente della costruzione di 1.261 km di ciclovie, sia urbane che turistiche
Rigenerazione urbana	4	Brindisi, Campobasso, Genova, Parma	È stato tolto il riferimento alla necessità che i progetti siano realizzati in comuni con oltre 15mila abitanti
Piani urbani integrati	2	Cagliari, Torino	L'obiettivo di fondo rimane lo stesso ma sono stati alleggeriti i requisiti per considerare ammissibili i progetti realizzati

Misura	Numero di progetti monitorati	Città coinvolte	Modifica intervenuta
Potenziamento del parco autobus regionale	2	Palermo, Roma	Nella scadenza M2C2-32 sono stati inseriti riferimenti più precisi alla tipologia di autobus che è possibile acquistare.
Roman Cultural Heritage for EU-Next Generation	2	Roma	La descrizione della scadenza è stata alleggerita eliminando tutti i riferimenti alle sottomisure. Resta solo l'obiettivo generico di completare 200 progetti entro giugno 2026.
Piano innovativo per la qualità abitativa (PinQuA)	6	Bari (2), Genova, Lecce, Sassari (2)	Viene specificato che almeno 497 milioni di euro devono essere destinati alla ristrutturazione energetica del patrimonio edilizio esistente o delle infrastrutture pubbliche, di cui almeno 300 milioni di euro saranno destinati alla ristrutturazione energetica del patrimonio edilizio esistente con un conseguente risparmio di energia primaria di almeno il 30%. Inoltre si specifica che almeno 84 milioni devono essere destinati alle infrastrutture ciclabili.
Sviluppo trasporto rapido di massa	5	Bergamo, Bologna, Genova, Milano, Perugia	Eliminate le scadenze M2C2-25 bis e M2C2-25 ter. Il target finale passa dalla realizzazione di 231 km di infrastruttura a 186. Sono aggiunti ulteriori elementi: registrazione di almeno 311 unità di materiale rotabile a zero emissioni; certificato di completamento rilasciato per almeno 10 interventi di ammodernamento delle infrastrutture di trasporto rapido di massa che possono includere la loro digitalizzazione.

L'ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO

PANORAMICA

Dopo questa introduzione di carattere generale, passiamo adesso a vedere più nel dettaglio quanto emerge dall'attività posta in essere da **Confcommercio** insieme ad **Openpolis** - realizzata anche grazie al fondamentale contributo delle Associazioni territoriali. Il monitoraggio si è focalizzato su **34 progetti** distribuiti su tutto il territorio nazionale che vanno a coprire quasi tutte le regioni italiane. Di questi interventi, 24 sono finanziati in via principale dal Pnrr mentre i restanti 10 attingono ai fondi europei stanziati per le **politiche di coesione**. Complessivamente, il valore totale di queste opere supera i 2 miliardi di euro.

2.133.541.684,56 €

il valore totale dei 34 progetti oggetto del monitoraggio Confcommercio-Openpolis.

Per la realizzazione di questi interventi la gran parte della copertura arriva dal piano nazionale di ripresa e resilienza che stanzia complessivamente circa **1,4 miliardi di euro**. Altri 300 milioni sono invece garantiti dai fondi delle politiche di coesione⁶. I 467 milioni di euro restanti derivano da altre fonti di finanziamento che possono essere pubbliche nazionali o anche private.

Nel tempo in molti casi c'è stata una riformulazione delle risorse attribuite ai diversi progetti.

Purtroppo, **non sempre i dati disponibili permettono di identificare con chiarezza la provenienza di questi fondi**. Anzi, è opportuno evidenziare che rispetto al report pubblicato lo scorso luglio⁷ alcune

attribuzioni sono state riviste. Come vedremo meglio nelle prossime pagine, in alcuni casi si è resa necessaria una rimodulazione dei progetti, in altri tuttavia è possibile che il cambiamento dell'importo attribuito sia frutto di un errore precedente nel conferimento dei dati da parte dei soggetti attuatori coinvolti.

Gli investimenti relativi ai 34 progetti monitorati sono stati classificati in base a 5 temi diversi che abbiamo individuato⁸. Si tratta di:

- Commercio
- Cultura e turismo
- Infrastrutture
- Rigenerazione Urbana
- Tpl e mobilità dolce

La **rigenerazione urbana** è il tema prevalente per numero di progetti, con 12 interventi finanziati. Seguono, in ordine decrescente, i progetti per il trasporto pubblico locale e la mobilità dolce (10), gli interventi legati al commercio (6), quelli per la cultura e il turismo (4) e, infine, le infrastrutture (3).

Non c'è dubbio che la rilevanza economica rappresenti un fattore cruciale da considerare. In questo senso, la **mobilità urbana** si distingue come l'ambito che assorbe la maggior parte delle risorse tra i progetti monitorati, totalizzando circa 1,7 miliardi di euro, equivalenti al 75% dei fondi stanziati. Seguono le **infrastrutture**, con circa 271,8 milioni di euro. La **rigenerazione urbana** si posiziona al terzo posto per quanto riguarda le risorse previste nei progetti di investimento con oltre 82 milioni di euro⁹.

⁶ I dati riguardanti i progetti finanziati con il Pnrr sono aggiornati alla data del 14 ottobre 2025. Quelli legati alle opere finanziate con i fondi delle politiche di coesione invece non hanno una data di aggiornamento univoca. In quasi tutti i casi c'è comunque stato un aggiornamento nel 2025.

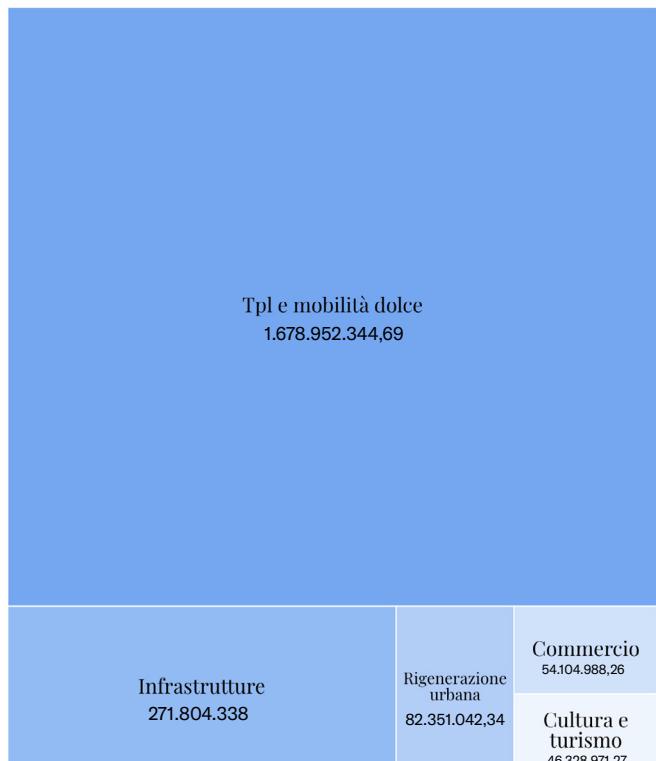
⁷ Il documento è consultabile a questo [link](#).

⁸ La classificazione per temi si basa su quelle già presenti nei portali OpenPNRR e Opencoesione. Si è resa necessaria tuttavia un'opera di armonizzazione per consentire un confronto omogeneo tra progetti che afferiscono a fonti di finanziamento differenti. Ogni opera è stata associata ad un solo tema anche se in alcuni casi i campi di intervento potrebbero essere anche più di uno. In questo caso è stato selezionato il tema prevalente, anche sulla base delle osservazioni provenienti dalle Associazioni territoriali di Confcommercio, consultabili nella parte finale del report.

⁹ Si noti che rispetto al report pubblicato a luglio 2025 si è provveduto ad un perfezionamento nella metodologia di classificazione, di conseguenza alcuni progetti sono stati categorizzati in maniera diversa. Per maggiori dettagli si vedano le schede progetto nella parte finale del report.

OLTRE 1,7 MILIARDI DI INVESTIMENTI PER LA MOBILITÀ URBANA

IL VALORE COMPLESSIVO (MLN €) DELLE OPERE OGGETTO DEL MONITORAGGIO CONFCOMMERCIO-OPENPOLIS, SUDDIVISI IN BASE ALL'AREA DI INTERVENTO.



FONTE: Elaborazione Confcommercio-Openpolis su dati Italia domani e Opencoesione

DA SAPERE: Il grafico fa riferimento al valore totale dei progetti finanziati con i fondi del Pnrr o della Coesione. In alcuni casi a queste risorse se ne aggiungono altre, sia pubbliche che private. Per ulteriori dettagli si visiti la piattaforma monitor.confcommercio.it

ULTIMO AGGIORNAMENTO: 14-10-2025

Nonostante la diversa entità degli investimenti, che spaziano da opere dal valore superiore al mezzo miliardo di euro a interventi più contenuti, **tutti i progetti inclusi nel monitoraggio rivestono un'importanza significativa per le aree interessate**. Come verrà dettagliato nelle schede di approfondimento finali, la rilevanza di ogni progetto risiede nella sua capacità di rispondere a esigenze specifiche delle comunità locali. La selezione di questi interventi è avvenuta grazie alle **segnalazioni dirette delle associazioni territoriali**, le quali hanno identificato e proposto le opere per questa iniziativa di monitoraggio civico.

Pertanto, il **senso profondo di questo progetto è promuovere la partecipazione attiva delle comunità e sfrutarne il potenziale relazionale verso il decisore politico, tramite meccanismi di sanzione/premio reputazionale, con il coinvolgimento dei media amplificato dal progetto nazionale Confcommercio**. I progetti che abbiamo selezionato sono da considerarsi un “carotaggio espansivo” di quanto sta accadendo sui territori, e non

mirano a costituire un campione statisticamente rappresentativo.

Analizzando la distribuzione territoriale dei progetti monitorati, emerge che la **Puglia** è la regione con il maggior numero di interventi, totalizzando 5 opere. Seguono il **Lazio**, la **Liguria** e la **Sardegna**, ciascuna con 4 progetti. La Lombardia e l’Umbria contano 3 progetti a testa, mentre Calabria, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Piemonte e Sicilia ne hanno 2 ciascuna. Chiude il Molise, con un solo progetto monitorato.

Nonostante la Puglia presenta il numero maggiore di opere, la ripartizione delle risorse assegnate ai progetti monitorati mostra un quadro diverso in termini economici. L'**Emilia Romagna** si posiziona al primo posto per la quota più consistente di fondi, con circa 516 milioni di euro, seguita a stretto giro dalla **Liguria** con 513 milioni. Terzo il **Lazio** con circa 304 milioni.

A livello di singoli progetti, i tre con l’importo più significativo sono localizzati a **Bologna, Genova e Roma**. L’intervento di maggior valore, pari a circa 518 milioni di euro, è la realizzazione della **linea tranvia-aria rossa** nel capoluogo emiliano. Interessante notare che ci troviamo di fronte a **un primo caso in cui il valore complessivo è aumentato**: ferme restando le risorse Pnrr assegnate (pari a circa 399 milioni) infatti, l’importo totale è stato incrementato di circa 7 milioni. In questo caso ad essere aumentato è il finanziamento statale, pari a circa 113 milioni. Il secondo progetto per importo assegnato, circa 498,3 milioni di euro, prevede una serie di opere finalizzate a **migliorare la fruibilità e la velocità delle principali arterie di traffico** del capoluogo ligure. Infine, il terzo progetto, con un valore di 220,8 milioni di euro, è destinato all’acquisto di 411 autobus elettrici per residenti e turisti della capitale.

LO STATO DI AVANZAMENTO DEI PROGETTI MONITORATI

Delineata la panoramica dei progetti monitorati, passiamo adesso a vedere più nel dettaglio quale sia lo stato dell’arte sulla base delle informazioni disponibili. Purtroppo, come già evidenziato nell’introduzione, **i dati presentano ancora diversi errori e lacune**. Di conseguenza non è sempre semplice riuscire a ricostruire quale sia il reale stato di avanzamento dei diversi interventi. Da questo punto di vista è **fondamentale il contributo offerto dalle associazioni territoriali di Confcommercio che hanno la possibilità di “toccare con mano” le opere**, oltre che di segnalare eventuali resoconti stampa utili per valutare meglio la situazione corrente o interloquire direttamente con gli enti competenti.

Tornando al tema dei dati, con particolare riferimento ai progetti finanziati dal Pnrr, quelli disponibili ci consentono di fare alcune valutazioni circa lo **stato di avanzamento procedurale** dei diversi interventi. Ci consente, in sintesi, di capire a che punto dell'iter siamo rispetto ad alcune macro-fasi che vanno dalla progettazione, alla pubblicazione delle gare d'appalto e alla relativa aggiudicazione, fino alla realizzazione vera e propria.

I dati sullo stato di avanzamento dei progetti monitorati contengono ancora errori e lacune.

Per quanto riguarda invece i progetti finanziati con i fondi della coesione è molto più complesso riuscire a ricostruire questi step. **Le informazioni presenti su Opencoesione infatti non consentono una valutazione puntuale dello stato di avanzamento procedurale/amministrativo degli interventi** a livello di progettazione e di affidamento. Al contrario, forniscono un'indicazione molto precisa sul livello di spesa già sostenuto. Abbiamo quindi scelto di adottare una metodologia ad hoc¹⁰.

A questo si deve aggiungere che **i dati riportati sul portale Opencoesione non hanno tutta la stessa data di aggiornamento**. Nella maggior parte dei casi le informazioni più recenti disponibili risalgono al 31 agosto 2025. Tuttavia, non è così per tutti. Il progetto di Lecce circa l'adeguamento funzionale della darsena di San Cataldo, ad esempio, risulta aggiornato al 30 giugno mentre di quello riguardante la riqualificazione del mercato coperto di Perugia non si hanno novità sulla menzionata piattaforma digitale pubblica addirittura dal 30 aprile 2023.

Tornando invece ai progetti del Pnrr, la data di aggiornamento più recente è per tutti quella del 14 ottobre 2025. Tuttavia, come già osservato nei precedenti paragrafi, alcuni errori nel conferimento dei dati da parte dei soggetti attuatori coinvolti lasciano una certa dose di incertezza - per quanto abbastanza ridotta - circa la correttezza delle informazioni.

Fatte queste premesse, possiamo osservare che **dei 34 progetti oggetto di monitoraggio 31 sono arrivati alla fase della realizzazione**. Un dato che non

sorprende considerando che le opere finanziate con il Pnrr dovrebbero concludersi, in teoria, entro la fine del 2026. A questo proposito è interessante notare che, rispetto all'aggiornamento dati del 13 dicembre 2024, i progetti giunti in fase di realizzazione sono 5 in più. Allo stesso tempo, **non risultano più interventi in fase di affidamento/aggiudicazione degli appalti** mentre solo 2 sono ancora alla fase della **progettazione**.

+5

i progetti arrivati alla fase della realizzazione al 14 ottobre 2025 rispetto al 13 dicembre 2024.

Le due opere considerate ancora al primo step dell'iter fanno riferimento a finanziamenti della coesione e devono quindi essere affrontate con la dovuta cautela: si tratta dell'**ammodernamento della linea ferroviaria Roma-Lido** e del già citato progetto riguardante la **darsena di Lecce**. La prima opera ha un valore complessivo pari a 74 milioni di euro e avrebbe dovuto concludersi nel dicembre 2023. Possiamo quindi dedurre che sia **in ritardo**. Il secondo progetto, invece, ha un valore complessivo di 5,1 milioni e la data di conclusione è fissata al 30 settembre 2027. Con i dati a disposizione, quindi, non è possibile stabilire se ci troviamo di fronte a ritardi significativi. Allo stato attuale, infine, un solo intervento risulta già concluso: si tratta del **progetto Ciclagili realizzato dal comune di Brescia con fondi Pnrr**. Su questo fronte, rispetto al precedente report, non si registrano avanzamenti.

¹⁰ Dove disponibili, si è scelto di fare affidamento anche sui report curati da Monithon. Nei casi in cui tali report sono presenti è risultato che i progetti sono già in fase di realizzazione. La percentuale di completamento degli interventi invece è stata dedotta dal livello di spesa sostenuta. Nei casi in cui i report curati da Monithon non sono presenti si è operato in maniera diversa. Dove il livello di spesa era talmente consistente - maggiore o uguale al 10% - da dare per scontato che la realizzazione dell'opera fosse in corso, si è scelto di dichiarare completate le fasi di progettazione e affidamento. Negli altri casi, non è stata inserita alcuna informazione circa lo stato di avanzamento.

PER 2 PROGETTI NON SONO ANCORA PARTITI I CANTIERI

L'ITER PROCEDURALE DEI PROGETTI OGGETTO DEL MONITORAGGIO CONFCOMMERCIO-OPENPOLIS



FONTE: Elaborazione Confcommercio-Openpolis su dati Italia domani e Opencoesione

ULTIMO AGGIORNAMENTO: 14-10-2025

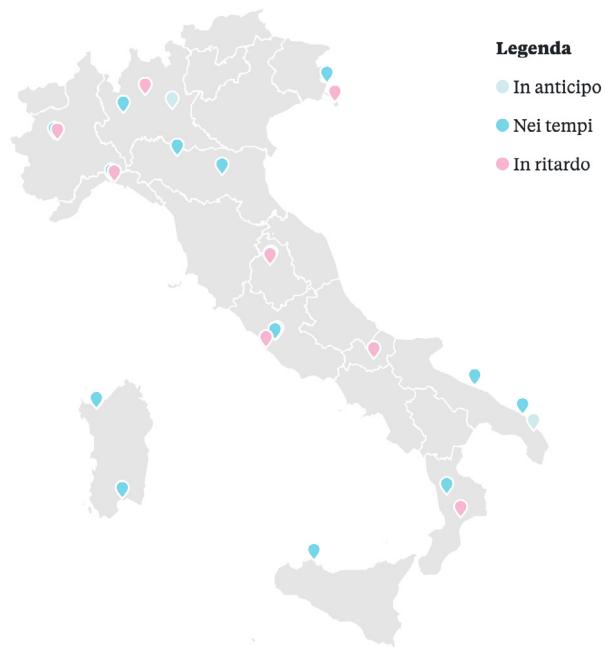
Tenendo presenti le premesse fatte, è possibile fare anche alcune valutazioni circa il rispetto delle tempistiche. I dati infatti riportano informazioni circa le fasi previste di avvio e conclusione delle diverse fasi rispetto a quelle effettive rendicontate. Questo ci consente di fare un'analisi circa il rispetto del cronoprogramma. Da questo punto di vista possiamo osservare che **nella maggior parte dei casi i progetti risultano procedere nei tempi**. Sono 20 su 34 i casi che rientrano in questa categoria. **In 3 casi invece le opere risultano in anticipo**. Oltre al già citato progetto di Brescia, rientrano in questa categoria anche il recupero della Galleria Mazzini di **Genova** e Rifunzionalizzazione dell'area esterna al mercato rionale di via Adige a **Lecce**. In 3 casi poi è risultato impossibile stabilire con certezza il rispetto o meno delle tempistiche. In 8 casi infine i progetti, sulla base delle informazioni disponibili, risultano essere **in ritardo** rispetto al cronoprogramma. Si tratta di:

- Linea tranviaria della Valle Brembana (Bergamo)
- Nuovo parcheggio e messa in sicurezza della viabilità (Campobasso)
- Sistema di collegamento ferroviario metropolitano (Catanzaro)

- Waterfront di Levante (Genova)
- Riqualificazione del mercato coperto (Perugia)
- Recupero e rifunzionalizzazione dell'ex cinema-teatro Turreno (Perugia)
- Ammodernamento e potenziamento della ferrovia Roma-Lido (Roma)
- Interventi per la mobilità ciclabile (Trieste)

IN 8 CASI NON SEMBRA ESSERE STATO RISPETTATO IL CRONOPROGRAMMA

LA VALUTAZIONE SUL RISPETTO DELLE TEMPISTICHE PROGRAMMATE PER LA REALIZZAZIONE DEI PROGETTI MONITORATI.



La valutazione circa il rispetto o meno delle tempistiche è a cura di Openpolis sulla base delle dichiarazioni rilasciate dai soggetti attuatori (dove presenti), dei dati pubblicati su Italia domani e su Opencoesione, dei report curati da Monithon (dove presenti), oltre che sui riscontri stampa.

FONTE: Elaborazione Confcommercio-Openpolis su dati Italia domani e Opencoesione

ULTIMO AGGIORNAMENTO: 13-12-2025

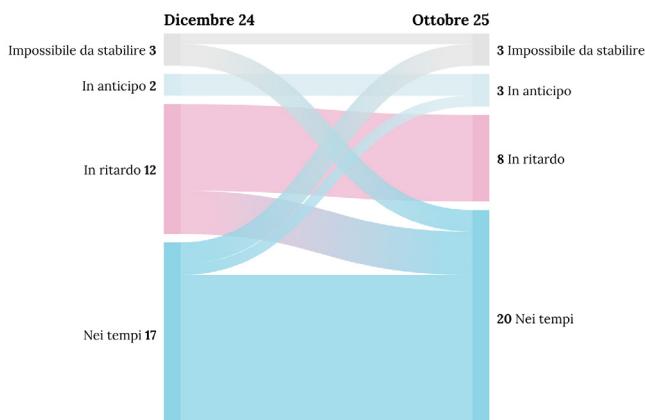
Un elemento interessante da notare riguarda il fatto che **rispetto all'aggiornamento dati del dicembre 2024 è diminuito il numero dei progetti in ritardo (-4)**. Le opere in cui questo status è cambiato¹¹ sono la realizzazione di un parco e altre opere annessi vicino alla stazione centrale di **Bari**, la rifunzionalizzazione dell'ex scalo merci Rfi con nuova destinazione a parcheggio pubblico e verde a **Brindisi**, la realizzazione della tratta della metro di **Cagliari** Repubblica-Bonaria e gli interventi sulle strade comunali di **Milano** da

¹¹ Si noti che l'analisi in questo caso si concentra esclusivamente sullo stato di avanzamento dell'iter procedurale (progettazione, affidamento, realizzazione) e fa una valutazione sulle variazioni rispetto al precedente aggiornamento dati.

piazza Zavattari a piazza Stuparich. Inoltre un progetto è passato dall'essere nei tempi all'essere addirittura in anticipo. Si tratta del già citato recupero della Galleria Mazzini di **Genova**.

LA MAGGIOR PARTE DEI PROGETTI MONITORATI STA PROCEDENDO SECONDO I TEMPI PREVISTI

LO STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE DELLE OPERE OGGETTO DEL MONITORAGGIO CONFCOMMERCIO-OPENPOLIS.



FONTE: Elaborazione Openpolis su dati Italia domani e Opencoesione

ULTIMO AGGIORNAMENTO: 14-10-2025

Le motivazioni che hanno portato a queste variazioni sono molteplici. È sicuramente possibile che ci sia stata un'accelerazione nella realizzazione delle diverse opere. Generalmente infatti **quando si giunge alla fase dei cantieri si riesce a procedere abbastanza speditamente**. È anche possibile che ci sia stata maggiore attenzione nel caricamento delle informazioni sulle piattaforme per la rendicontazione. **In molti casi tuttavia non si è trattato di un vero e proprio recupero quanto di una rimodulazione del cronoprogramma**. Nel caso di Genova, ad esempio, la data di fine del progetto è stata posticipata più volte (dal 12 agosto al 10 ottobre e poi al 31 dicembre 2025). Vanno nella stessa direzione anche i progetti di Brindisi, Cagliari e Milano.

Per molti dei progetti più “critici” in termini di rispetto delle tempistiche ci sono state una o più rimodulazioni del cronoprogramma.

Diverso invece il caso di **Bari**. Il progetto prevedeva inizialmente un finanziamento di 96,6 milioni di euro, provenienti interamente dal Pnrr. Tuttavia in fase di progettazione e aggiudicazione dell'appalto si sono verificati **significativi ritardi a causa della**

complessità dell'opera. Ciò ha portato ad una scarsa partecipazione al bando e, soprattutto, all'impossibilità di concludere i lavori entro la scadenza perentoria del 2026. Per questo motivo **Rete ferroviaria italiana** ha deciso di farsi carico con risorse proprie degli interventi più complessi: la realizzazione della struttura sopraelevata dove sorgerà il parco, la piastra a copertura dei binari e un fabbricato per i viaggiatori. In questo modo **i lavori potranno essere ultimati anche dopo il 2026 cambiando la fonte di finanziamento**. Al Comune invece resta la competenza su alcune opere a corredo (realizzazione di piste ciclopedinali, del verde pubblico e di arredi urbani) per un importo complessivo di circa **10,2 milioni di euro**. Si tratta di un caso molto interessante perché molti progetti finanziati con il Pnrr che rischiano di non concludersi entro il 2026 potrebbero essere oggetto di rimodulazioni simili.

Un altro caso interessante da questo punto di vista è quello riguardante la realizzazione di un nuovo parcheggio e messa in sicurezza della viabilità a **Campobasso**. Dai dati infatti risulta che il termine per la conclusione di questo progetto sia stato posticipato al **31 dicembre 2027**. Com'è possibile se il progetto risulta finanziato dal Pnrr? Una spiegazione è che in questo caso il piano finanzia solo una parte dell'opera (circa la metà) mentre il resto deriva da altre fonti. È possibile quindi che il Pnrr sostenga solo i lotti che saranno conclusi nel 2026, mentre il resto potrà essere completato senza l'assillo della scadenza. Si tratta, come abbiamo visto nella parte introduttiva, di una soluzione suggerita dalla stessa Commissione europea come escamotage per non perdere i fondi assegnati. Anche questo potrebbe diventare un caso molto ricorrente.

Un caso simile è quello riguardante la rifunzionalizzazione dell'ex scalo ferroviario merci di **Brindisi**. Qui infatti la conclusione prevista per i cantieri risulta fissata al **7 gennaio 2027**.

Così come visto per il progetto di Campobasso anche qui il Pnrr finanzia solo una parte dell'opera (5,9 milioni a fronte di un investimento complessivo di 10,1). Da notare tuttavia che secondo i dati presenti su Italia domani la data di conclusione prevista è fissata al 30 giugno 2026. È possibile che in questo caso sia stata indicata la data di fine prevista per la sola parte finanziata con i fondi Pnrr.

PRINCIPALI CAMBIAMENTI E CRITICITÀ

Nel precedente paragrafo abbiamo visto che per molti progetti ci si è scontrati con delle difficoltà attuative tali da richiedere una riprogrammazione dell'iter. Una criticità, che soprattutto per quanto riguarda i progetti

finanziati con il Pnrr, non deve essere sottovalutata. Tuttavia è interessante notare che la revisione degli interventi non ha riguardato solo gli aspetti legati all'iter procedurale. In alcuni casi, come già anticipato, i cambiamenti hanno riguardato anche l'importo assegnato o le modalità di realizzazione dell'opera. Da notare, ancora una volta, che questi cambiamenti potrebbero non essere dovuti a situazioni di oggettiva difficoltà quanto a correzioni di dati inviati precedentemente e che contenevano errori. Complessivamente, sono **20 i progetti in cui si sono registrati cambiamenti più o meno significativi**. In questo paragrafo passeremo brevemente in rassegna le principali variazioni non ancora menzionate intervenute tra l'aggiornamento dati del 13 dicembre 2024 e quello del 14 ottobre 2025, rinviando alle schede progetto in coda al report per maggiori dettagli.

A **Genova**, il progetto dedicato agli **Assi di forza del trasporto pubblico** ha visto un incremento significativo della dotazione Pnrr, passata da 350 a 399 milioni di euro. Sempre nel capoluogo ligure, il progetto del **Waterfront di Levante** ha subito diversi slittamenti: la conclusione dei lavori è stata più volte rinviata, dalla precedente scadenza del 15 dicembre 2024 fino al 28 febbraio 2025, poi al 15 dicembre 2025, una data che risulta già superata senza che l'intervento risulti completato.

In base ai dati, il progetto sulla riqualificazione dei mercati civici di Cagliari sembrerebbe essere non più finanziato dal Pnrr.

A **Cagliari**, il progetto di **riqualificazione dei mercati civici** presenta invece una situazione più incerta: la voce di finanziamento Pnrr risulta attualmente **pari a zero** (in precedenza era pari a 35,6 milioni), nonostante i lavori risultino avviati nel 2023. Al momento non è chiaro se si tratti di un errore o di una effettiva uscita del progetto dal perimetro del Pnrr. Fatto sta che l'intervento è ancora presente all'interno dei dataset di Italia domani.

A **Cosenza**, l'intervento per il **miglioramento dell'accessibilità al centro storico tramite mobilità sostenibile** ha visto un posticipo della data di conclusione dal 31 ottobre 2025 al 30 novembre 2026.

Incrementi di importo per quanto riguarda i già citati progetti di **Brindisi** e **Campobasso**. Nel primo caso, il progetto di **rifunzionalizzazione dell'ex scalo merci Rfi** destinato a parcheggio e area verde ha ottenuto un aumento della quota Pnrr che passa da

4,8 a 5,9 milioni. Anche nel secondo caso si rileva un potenziamento del contributo Pnrr per il progetto di **realizzazione di un nuovo parcheggio e messa in sicurezza della viabilità** tramite demolizione di un edificio scolastico: da 4,7 a 5,8 milioni. Anche a **Bari**, l'intervento per la **Casa della cittadinanza in corso Benedetto Croce** ha visto crescere il costo complessivo a 6,4 milioni, ora interamente coperti dal Pnrr, mentre inizialmente la quota del piano copriva circa la metà delle risorse (3,4 milioni).

6

i progetti in cui si registra un aumento delle coperture da parte di Pnrr e fondi coesione rispetto al dicembre 2024.

Molte modifiche riguardano i progetti in corso a Roma. Per la **riqualificazione di piazza Orazio Giustiniani**, nell'area dell'ex Mattatoio, si registra un generalizzato slittamento delle scadenze: la conclusione della progettazione è passata prima a dicembre 2024 e poi a febbraio 2025, mentre l'affidamento dei lavori è stato più volte rinviato, fino al 30 giugno 2025. Conseguentemente, anche la fine dei lavori è posticipata, dal febbraio 2026 al maggio dello stesso anno. Anche il progetto di **restauro e rifunzionalizzazione dei padiglioni dell'ex Mattatoio di Testaccio** ha subito ritardi significativi, con l'assegnazione delle opere ora prevista per maggio 2025 e la conclusione dei lavori posticipata dal 2025 al marzo 2026.

Infine, a **Trieste**, gli interventi dedicati alla **mobilità ciclabile** hanno visto una successione di rinvii: dall'iniziale scadenza del settembre 2024 si è passati a luglio 2025 e poi al 31 ottobre 2025.

LE VALUTAZIONI SULLA SPESA SOSTENUTA

Un ultimo elemento che è possibile analizzare in base ai dati disponibili è quello riguardante la **spesa sostenuta**. Questo indicatore è significativo poiché, in mancanza di dati più dettagliati, offre una prospettiva alternativa, quella finanziaria, per valutare il grado di completamento di un progetto. Infatti, i dati analizzati nel paragrafo precedente, sebbene indichino la fase dell'iter e il rispetto della tempistica prevista, non forniscono molte informazioni sullo stato di avanzamento effettivo dei lavori.

In linea generale, i fondi assegnati per un'opera non vengono erogati in un'unica soluzione al termine dei lavori, ma a intervalli regolari. Queste erogazioni intermedie avvengono in seguito al raggiungimento di specifiche fasi di realizzazione del progetto. A tal

fine, le imprese appaltatrici sono tenute a redigere il **Sal (Stato di avanzamento lavori)**, un documento che certifica i progressi effettuati. Di conseguenza, conoscere l'ammontare dei fondi già spesi per un'opera specifica costituisce un indicatore fondamentale per valutare se e in che misura l'intervento stia effettivamente procedendo.

Da questo punto di vista, possiamo osservare che a fronte di un valore totale dei progetti monitorati di poco superiore a 2 miliardi, **alla data del 14 ottobre 2025 risultavano già spesi circa 769 milioni di euro**. Rispetto al precedente report si registra quindi un **incremento nella spesa già sostenuta pari a circa 327 milioni di euro**.

36%

la spesa già sostenuta a fronte del valore totale dei progetti monitorati.

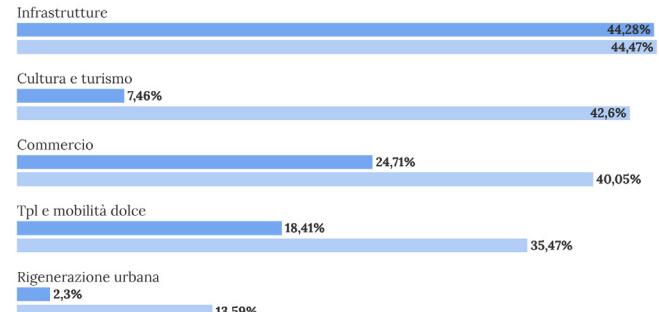
Suddividendo i progetti nelle varie aree tematiche già esposte nei precedenti paragrafi, possiamo osservare che gli interventi rientranti nell'ambito delle **infrastrutture** risultano quelli più avanzati in termini di rapporto tra pagamenti effettuati rispetto al valore totale delle opere con il 44,5%. Seguono **cultura e turismo** (42,6%) e **commercio** (40,1%). Se però si analizza l'incremento in termini di punti percentuali rispetto al report precedente, possiamo osservare che l'avanzamento più marcato lo hanno fatto registrare i progetti rientranti nell'ambito della **cultura e del turismo** (+35 punti percentuali). Al secondo posto troviamo invece i progetti legati a **trasporto pubblico locale e mobilità dolce** (+17,1 punti percentuali).

ANCORA DA SPENDERE 1,4 MILIARDI DI EURO

Il livello di spesa già sostenuta per i progetti oggetto del monitoraggio Confcommercio-Openpolis

Legenda

- Spesa sostenuta all'11 febbraio 2025
- Spesa sostenuta al 10 ottobre 2025



FONTE: Elaborazione Confcommercio-Openpolis su dati Italia domani e Opencoesione

ULTIMO AGGIORNAMENTO: 14-10-2025

Andando ad osservare le singole opere, come già ricordato, il progetto del comune di **Brescia** legato alle piste ciclabili si è concluso e riporta quindi una quota di pagamenti del 100%. La seconda percentuale di pagamenti più alta è quella riportata del progetto di **Lecce** riguardante la rifunzionalizzazione dell'area esterna al mercato di via Adige (87,1%). Troviamo poi altri **3 interventi** (waterfront di levante e recupero della Galleria Mazzini a Genova, mobilità ciclabile a Trieste) con una quota di pagamenti superiore al 70%.

Viceversa, per 3 progetti - almeno sulla base dei dati disponibili - risulta una spesa praticamente nulla. Si tratta dell'acquisto di autobus elettrici a **Roma**, del già citato progetto riguardante la stazione centrale di **Bari** e della riqualificazione del centro storico di **Palermo**. Anche qui è bene ribadire che potrebbero esserci dei disallineamenti tra quanto risulta dai dati disponibili e i pagamenti effettivamente erogati, per quanto il soggetto incaricato di effettuare le due operazioni sia lo stesso.

CONCLUSIONI

Il monitoraggio condotto da Confcommercio e Openpolis ha l'obiettivo di osservare in modo puntuale l'attuazione di una **selezione di interventi rilevanti per le comunità locali e per l'economia urbana**. Pur senza ambizione di esaustività, questi casi rappresentano una fotografia utile della complessità gestionale che caratterizza gli investimenti pubblici più innovativi e strategici.

Nel complesso, i progetti analizzati mostrano un **avanzamento disomogeneo**: non mancano realtà capaci di procedere speditamente nel rispetto dei vincoli e degli obiettivi programmati, accanto a contesti in cui permangono difficoltà legate alla progettazione, alla gestione dei costi, al coordinamento tra attori istituzionali e agli iter autorizzativi. Sono criticità note, spesso strutturali, che la logica orientata ai risultati introdotta dal Pnrr sta contribuendo a rendere più evidenti.

A questo proposito, va sottolineato che **su programmi pluriennali di vasta scala è fisiologico che si rendano necessarie rimodulazioni in corso d'opera**, sia per far fronte a imprevisti, sia per adattare gli interventi a condizioni economiche e sociali in mutamento. Tuttavia, una continua attenzione alla capacità amministrativa e all'efficacia dei processi rimane cruciale: occorre attivare tutte le risorse, competenze e strumenti disponibili per non disperdere le opportunità offerte dai fondi europei e massimizzarne l'impatto sui territori.

Il Pnrr ci lascia in eredità il modello performance-based che sarà implementato anche nel prossimo bilancio settennale europeo. Capire cosa non ha funzionato sarà importante per sfruttare al meglio le opportunità offerte dalle risorse Ue.

In questo quadro, assumono particolare rilevanza i principi *performance-based* e *pay-per-reform* che il Pnrr lascia in eredità al nostro sistema di governance della spesa pubblica. La richiesta di risultati misurabili, la maggiore trasparenza sui dati e la valutazione continua dei progressi rappresentano quindi un cambio di paradigma che può e deve rafforzare accounta-

bility e qualità degli investimenti, sostenendo politiche più efficaci e vicine ai bisogni reali delle comunità.

In quest'ottica, **il monitoraggio civico si conferma un tassello fondamentale**: migliora la disponibilità di informazioni e crea le condizioni per individuare tempestivamente i problemi, prevenire ritardi e favorire soluzioni condivise. Ciò è ancora più vero nelle realtà urbane e nei contesti territoriali dove i cantieri incidono direttamente sulle attività economiche e sulla vita quotidiana dei cittadini. Da questo punto di vista sarebbe **auspicabile un sempre maggiore coinvolgimento degli stakeholder locali** - che conoscono bene necessità e criticità di un certo territorio - fin dalle fasi della progettazione.

Questo lavoro offre anche l'opportunità di tracciare un primo bilancio parziale del Pnrr, a pochi mesi dalla sua conclusione. A tal proposito, un dato rilevante emerge da una relazione della Commissione europea pubblicata lo scorso ottobre. In questo documento, Bruxelles stima che l'impatto del Pnrr sul Pil italiano nel decennio 2020-2030 **sarà di circa 189,6 miliardi di euro**. La Commissione sostiene, inoltre, che **il piano ha avuto un effetto stimolante sulla produzione interna e, di conseguenza, sull'occupazione**.

È indubbio che un effetto ci sia stato: la crescita del Pil nel 2025 è stimata al di sotto dell'1%¹², il che suggerisce che, in assenza del Pnrr, il Paese si troverebbe probabilmente in recessione. Tuttavia, a fronte di un investimento di quasi 200 miliardi e delle aspettative iniziali, il risultato complessivo sembrerebbe abbastanza limitato.

Un altro elemento interessante per completare il quadro è fornito da una relazione della **Corte dei conti europea** che si è soffermata sul sostegno del *Recovery and resilience facility* al miglioramento del contesto imprenditoriale. In base a questo documento, l'Italia rientra tra i 22 stati membri che tra il 2022 e il 2023 hanno ricevuto ulteriori **raccomandazioni specifiche per paese** (Rsp)¹³. Lo stesso documento evidenzia come le misure inserite nel Pnrr italiano abbiano affrontato solo in maniera marginale le Rsp su questi aspetti (la stessa osservazione è stata mossa ad altri 15 paesi). A questo si aggiunge il fatto che, sempre secondo la corte, l'Italia sarebbe uno degli 8 paesi che non hanno mostrato alcun cambiamento nello stato di avanzamento nell'attuazione delle Rsp rela-

¹² Cfr.: La Commissione Europea taglia il Pil dell'Italia da +0,7% a +0,4% nel 2025. Milano Finanza, 16/11/2025.

¹³ Le Raccomandazioni Specifiche per Paese (RSP), note anche con l'acronimo inglese CSR (Country Specific Recommendations), sono orientamenti di politica economica, sociale, occupazionale e di bilancio che la Commissione europea rivolge annualmente a ciascuno Stato membro dell'Unione Europea. Per approfondire si veda questo [link](#).

tive al contesto imprenditoriale tra il 2021 e il 2024. Alla luce anche di questi ultimi dati risulta evidente quanto sarebbe importante un maggiore coinvolgimento degli stakeholder nella fase di programmazione delle politiche pubbliche.

Il percorso del Pnrr entra in una **fase decisiva** e parallelamente il quadro europeo sta ridefinendo priorità, meccanismi di spesa e ruoli istituzionali. Proprio per questo motivo, le evidenze emerse dal monitoraggio devono rappresentare uno **stimolo a investire nelle competenze amministrative e nei sistemi di gestione capaci di assicurare una piena efficienza delle risorse disponibili**. È questa la direzione necessaria per trasformare ogni investimento pubblico in un'opportunità concreta di sviluppo, crescita e miglioramento della qualità della vita nei territori.

I PROGETTI MONITORATI

Nelle prossime pagine sono riportate le informazioni principali riguardanti i 34 progetti monitorati nel corso del 2025. Tra le indicazioni presenti, oltre alla descrizione del progetto, figurano informazioni circa lo stato di avanzamento, localizzazione ed eventuali valutazioni da parte delle Confcommercio locali. Per ulteriori dettagli e, soprattutto, per un quadro informativo più aggiornato e interattivo si rimanda alla [**piattaforma online.**](#)



REALIZZAZIONE DI UN PARCO E ALTRE OPERE, STAZIONE CENTRALE

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

10,2 mln €

di cui 10,2 mln € Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

0 €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto riguarda il compendio ferroviario della stazione centrale di Bari via Caprucci - Quintino Sella - Luigi di Savoia. Interessa in particolare per la **realizzazione di un parco e della sottostante struttura di copertura del fascio dei binari e della piastra della stazione centrale**. L'intervento porta al **miglioramento delle condizioni di sicurezza e vivibilità dell'area e a rendere più attrattiva la stazione centrale di Bari** (ad elevata intensità di frequentazione) e **l'area circostante, tra quelle di maggiore rilevanza per il commercio e i servizi**.

Maggiori informazioni sul progetto sono nel [sito istituzionale del Comune di Bari](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



Data di completamento attualmente prevista per la fase
20/01/2025

FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

25%



Data di completamento attualmente prevista per la fase (se non conclusa)
31/03/2026

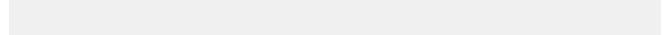
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

IN RITARDO

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

0%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Articolo 30 marzo 2025](#) | [Articolo 10 dicembre 2024](#) | [Articolo 24 novembre 2024](#) | [Articolo 15 settembre 2024](#) | [Articolo con aggiornamenti al 21 agosto 2024](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Video con informazioni al 19 agosto 2024](#) | [Video con informazioni al 7 luglio 2023](#)

NOTA

Il progetto prevedeva inizialmente un finanziamento di 96,6 milioni di euro, provenienti interamente dal Pnrr. Tuttavia in fase di progettazione e aggiudicazione dell'appalto si sono verificati significativi ritardi a causa della complessità dell'opera. Ciò ha portato ad una scarsa partecipazione al bando e soprattutto, all'impossibilità di concludere i lavori entro la scadenza perentoria del 2026. Per questo motivo Rfi ha deciso di farsi carico con risorse proprie degli interventi più complessi: la realizzazione della struttura sopraelevata dove sorgerà il parco, della piastra a copertura dei binari e di un fabbricato per i viaggiatori. In questo modo i lavori potranno essere ultimati anche dopo il 2026 senza il rischio di perdere i finanziamenti. Al Comune invece resta la competenza su alcune opere a corredo (realizzazione di piste ciclopedonali, realizzazione di verde pubblico e arredi urbani) per un importo complessivo di circa 10,2 milioni di euro.

POLO INTEGRATO DI SERVIZI PER IL QUARTIERE – CASA DELLA CITTADINANZA CORSO BENEDETTO CROCE

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

6,4 mln €

6,4 mln € Pnrr

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto, finanziato per intero dal Pnrr, riguarda la realizzazione di un **Polo integrato di servizi per la cultura** in un quartiere caratterizzato, fin qui, dalla presenza di una ex caserma molto fatiscente. Il recupero di questa area con - in particolare - la nuova sede dell'accademia delle belle arti ovviamente risponde ad un'ottica di rigenerazione urbana che rende l'area più “viva” e, quindi, più attraente per la cittadinanza e per gli operatori economici del terziario.

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

25%



Data di completamento attualmente
prevista per la fase
31/03/2026

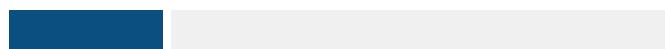
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

25%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Articolo con aggiornamenti al 28 agosto 2024](#) | [Articolo con aggiornamenti al 6 febbraio 2024](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Video con informazioni al 6 febbraio 2024](#)

NOTA

L'importo totale del progetto è aumentato di 1 milione.

LINEA TRANVIARIA DELLA VALLE BREMBANA

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

205 mln €

di cui **39,8 mln €** regione, **51,5 mln €**
altri provvedimenti, **9,9 mln €** comune,
100 mln € Pnrr, **3,9 mln €** provincia

PAGAMENTI EFFETTUATI

110,5 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 205,05 milioni di euro, finanziato dal PNRR e da altri fondi pubblici, riguarda la realizzazione della **linea tranviaria della Valle Brembana** che contribuisce a un flusso più ordinato e veloce degli spostamenti con conseguenti benefici sul piano della **decongestione del traffico e della qualità dell'aria**. A questi vantaggi, che valgono per tutta la cittadinanza, corrisponde l'attesa di effetti positivi indiretti - ma tangibili - per il settore terziario localizzato nelle aree interessate dall'intervento. Difatti la velocizzazione dei tempi di percorrenza giova all'intensità degli scambi economici.

Maggiori informazioni sul progetto sono nel [sito istituzionale del Comune di Bergamo](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

50%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
30/06/2026

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

IN RITARDO

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

54%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Articolo 22 settembre 2025](#) | [Articolo 22 settembre 2025](#) | [Articolo 17 giugno 2025](#) | [Video del 16 giugno 2025](#) | [Articolo 16 giugno 2025](#)
[Articolo 18 maggio 2025](#) | [Articolo 29 aprile 2025](#) | [Articolo 24 marzo 2025](#) | [Articolo 29 ottobre 2024](#) | [Articolo 19 giugno 2024](#) | [Articolo 9 aprile 2024](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Video 21 settembre 2025](#) | [Video 8 aprile 2024](#)

TERRITORIO
**EMILIA-ROMAGNA/
BOLOGNA**

SOGGETTO ATTUATORE
COMUNE DI BOLOGNA

TEMA
TPL E MOBILITÀ DOLCE

LINEA TRANVIARIA ROSSA

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

518 mln €

di cui 112,5 mln € stato,
399 mln € Pnrr, 6,5 mln € altri provvedimenti

PAGAMENTI EFFETTUATI

299,5 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto, con il contributo del Pnrr e di altre fonti finanziarie pubbliche, riguarda la **linea tranviaria rossa di Bologna** e mira alla promozione di una mobilità più facile, sicura e meno inquinante, a beneficio di tutti i cittadini e dell'immagine della città.

Un'opera infrastrutturale che mette in connessione i principali poli di interesse di livello comunale e sovra comunale, favorendo una migliore fruibilità delle vie dedicate al turismo, al commercio e ai servizi.

Maggiori informazioni sul progetto sono nel [sito istituzionale del Comune di Bologna](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

50%



Data di completamento attualmente
prevista per la fase
31/12/2026

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

33%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Articolo 17 giugno 2025](#) | [Articolo 8 marzo 2025](#) | [Articolo 22 agosto 2024](#) | [Articolo 6 giugno 2024](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Video 9 maggio 2024](#) | [Video 15 febbraio 2024](#)

PROGETTO CICLAGILI

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

954.388 €

954.388 mln € Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

954.388 €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto è finanziato dal Pnrr per quasi un milione di euro punta alla **promozione della mobilità dolce** per favorire una mobilità più ordinata e a “misura cittadina”. L’interesse per il settore del commercio e dei servizi si concentra sulla verifica dell’impatto sulle imprese di vicinato: se apporti maggiori vantaggi in termini di frequentazione delle vie coinvolte, oppure se, al contrario, penalizzi il commercio tradizionale e i servizi localizzati nell’area a causa delle modifiche che comporta per la viabilità.

Maggiori informazioni sul progetto sono nel [sito istituzionale del Comune di Brescia](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

Conclusa



CRONOPROGRAMMA

Concluso

IN ANTICIPO

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

100%



DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[PDF 01 dicembre 2023](#)

EX SCALO MERCI RFI, DESTINAZIONE A PARCHEGGIO PUBBLICO E VERDE

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

10,1 mln €

di cui 5,9 mln € Pnrr, 4,2 mln € altri provvedimenti

PAGAMENTI EFFETTUATI

1 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 10,1 milioni di euro, finanziato dal Pnrr, riguarda la **rifunzionalizzazione dell'area ferroviaria dismessa individuando una nuova destinazione a parcheggio pubblico, nuovo terminal degli autobus urbani e a verde** (area ex scalo merci Rfi) in via Tor Pisana, al confine con il centro di Brindisi che è una penisola sottoposta in vaste aree a servitù portuali e militari ed è tagliato dalla ferrovia. Attualmente, i pochi punti di accesso al centro e i parcheggi insufficienti nuocciono al commercio, alla ristorazione e a tutti gli altri servizi, nonché, ai valori immobiliari. La migliore e più funzionale prospettiva logistica garantita dal progetto cambierebbe il tessuto urbano, consentendo la **crescita degli esercizi commerciali ed una migliore vivibilità degli spazi del centro storico**, con impatto anche sui servizi di ristorazione e turistici.

Maggiori informazioni sul progetto sono nel [sito istituzionale del Comune di Brindisi](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 **PROGETTAZIONE**

Conclusa



FASE 2 **AFFIDAMENTO**

Conclusa



FASE 3 **REALIZZAZIONE**

25%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
30/06/2026

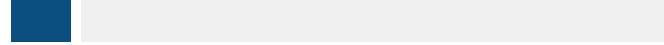
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

10%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

È aumentata la quota di finanziamento coperta dal Pnrr. I lavori sono iniziati leggermente in ritardo rispetto a quanto preventivato. Molte date dell'iter sono state riviste.

[Articolo 25 giugno 2025](#) | [Articolo 23 giugno 2025](#) | [Articolo 7 aprile 2025](#) | [Articolo 7 aprile 2025](#) | [Articolo 31 gennaio 2025](#) | [Articolo 24 gennaio 2025](#)

[Articolo 18 dicembre 2024](#) | [Articolo 11 dicembre 2024](#) | [Articolo 12 settembre 2024](#) | [Comunicato 22 maggio 2024](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Video 25 giugno 2025](#) | [Video 24 giugno 2025](#) | [Documento 22 maggio 2024](#) | [Documento 8 agosto 2024](#)

RIQUALIFICAZIONE DEI MERCATI CIVICI

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

35,6 mln €

35,6 mln € altri provvedimenti



PAGAMENTI EFFETTUATI

9,6 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 35,6 milioni di euro, finanziati per la maggior parte dal Pnrr e dal Piano nazionale complementare, riguarda la **riqualificazione del mercato civico di San Benedetto**, che rappresenta un progetto strategico per la città, reso necessario dalla vetustà dello stabile, risalente agli anni '50 dello scorso secolo. Esso costituisce un importante punto di aggregazione per la clientela locale nonché un **attrattore turistico** per la vasta scelta di prodotti ittici, ortofrutta, carni, alimentari, generi vari e servizi.

Maggiori informazioni sul progetto sono nel [sito istituzionale del Comune di Cagliari](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

25%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
30/12/2026

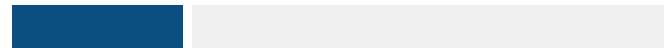
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

27%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Articolo 6 agosto 2025](#) | [Articolo 29 maggio 2025](#) | [Articolo 10 aprile 2025](#) | [Articolo 18 marzo 2025](#) | [Comunicato istituzionale 28 ottobre 2024](#) | [Articolo 13 luglio 2024](#) | [Video 18 gennaio 2024](#) | [Articolo 23 novembre 2023](#) | [Comunicato stampa istituzionale 5 luglio 2023](#) | [Articolo 29 aprile 2022](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Video 6 marzo 2025](#) | [Video 1 ottobre 2024](#) | [Video 21 settembre 2024](#) | [Video 23 marzo 2024](#) | [PDF 31 marzo 2022](#)

NOTA

Il finanziamento Pnrr/Pnc è pari a 0 ma è comunque presente nei dataset. I lavori risultano partiti nel 2023.

METRO CAGLIARI REPUBBLICA-BONARIA

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

41,4 mln €

di cui 4,3 mln € unione europea, 3 mln € fondo di Rotazione, 5,4 mln € Fondo per lo Sviluppo e la Coesione, 27,5 mln € stato, 1,3 mln € regione

PAGAMENTI EFFETTUATI

11,1 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto, costituisce l'ampliamento della linea di metropolitana leggera esistente a Cagliari, che attualmente termina in piazza Repubblica, fino alla piazza Matteotti ove si creerà un polo intermodale nell'area di proprietà di Trenitalia. L'aumento della mobilità sostenibile nell'area urbana dovrebbe portare anzitutto a una migliore e più sostenibile fruibilità degli spazi cittadini, da parte sia dei residenti, sia dei turisti. L'effetto indiretto dovrebbe essere un aumento della intensità degli scambi economici, a beneficio dei servizi e del commercio.

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

25%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
30/12/2026

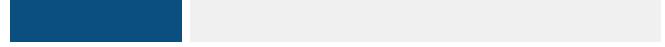
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

27%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

La Regione Sardegna dispone di una [specifica pagina web con i dati essenziali sull'attuazione del progetto](#)

Il progetto è oggetto anche di una [iniziativa di monitoraggio civico sul Monithon](#) (ultimo aggiornamento 7 marzo 2022)

[Articolo 12 giugno 2025 | Comunicato stampa del Comune di Cagliari del 24 marzo 2025 | Video 4 settembre 2024 | Articolo 19 aprile 2024 | Comunicato istituzionale aggiornato al 21 marzo 2024 | Articolo 26 marzo 2021](#)

NOTA

L'importo totale è aumentato (in precedenza era di 26 milioni di euro). La data di fine del progetto è stata spostata dal 30 marzo 2024 al 31/12/2025 al 30/12/2026, quindi il progetto risulta essere nei tempi.

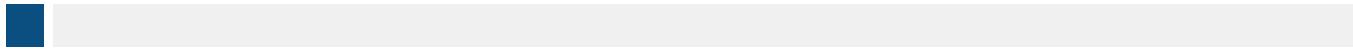
NUOVO PARCHEGGIO E MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITÀ

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

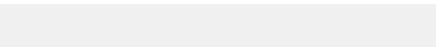
10 mln €

di cui 5,9 mln € Pnrr



PAGAMENTI EFFETTUATI

258.300 €



PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto, interamente finanziato dal PNRR per 10 milioni di euro, può dare una **risposta importante all'annoso problema dei parcheggi a Campobasso**. Esso è strategico rispetto all'intera viabilità cittadina perché funzionale a una **migliore fruibilità della città e delle vie del commercio**. Soprattutto, facilitando l'accesso della clientela all'area più commerciale del centro urbano, può incrementare il flusso dei clienti sia per i commercianti, sia per molti erogatori di servizi, anche professionali, con gli studi nella medesima area.

Maggiori informazioni sul progetto sono nel [sito istituzionale del Comune di Campobasso](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 **PROGETTAZIONE**

Conclusa



FASE 2 **AFFIDAMENTO**

Conclusa



FASE 3 **REALIZZAZIONE**

25%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
31/12/2027

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

IN RITARDO

Data di effettiva fruizione da parte della collettività prevista per il servizio/l'opera oggetto del progetto
31/01/2027

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

3%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

Ulteriori elementi informativi sull'iter di attuazione sono disponibili sul [sito istituzionale del Comune](#)

ARTICOLI CON AGGIORNAMENTI

[Al 31 ottobre 2024](#) | [Al 6 maggio 2024](#) | [Al 3 Febbraio 2024](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[PDF 1 luglio 2024](#) | [PDF 1 luglio 2024](#)

NOTA

Il finanziamento Pnrr è leggermente aumentato. La spesa è rimasta sostanzialmente invariata. La data di fine lavori è passata dal 31 gennaio al 31 dicembre 2027.

SISTEMA DI COLLEGAMENTO FERROVIARIO METROPOLITANO TRA LE STAZIONI CATANZARO GERMANETO - CATANZARO SALA E CATANZARO SALA - CATANZARO LIDO

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

156,4 mln €

di cui 117,3 mln € unione europea,
39,1 mln € fondo di Rotazione

PAGAMENTI EFFETTUATI

107,4 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 156,40 milioni di euro, finanziato dal POR Calabria 2014-2020, riguarda la creazione di un **Sistema Metropolitano Catanzaro - Germaneto**, grazie al nuovo collegamento ferroviario tra la nuova stazione FS di Catanzaro in località Germaneto e l'attuale stazione centrale di Catanzaro. Si tratta di un'opera strategica per il futuro di Catanzaro e, in particolare con ricadute positive sia dirette che indirette per il terziario. Infatti **la maggiore mobilità e accessibilità renderà più facile e veloce spostarsi all'interno della città**, collegando in modo efficiente il centro con l'area di Germaneto, sede di Università, della Cittadella Regionale e dell'Ospedale. A Germaneto vi è quindi un polo dei servizi pubblici che, sul piano occupazionale ed economico, ha grande rilevanza e che, allo stesso tempo, serve platee di utenti molto numerose. Sono attesi un **aumento del flusso di persone da e verso il centro di Catanzaro**, con tempi di percorrenza e livelli di congestione del traffico fortemente migliorati, in grado di incidere positivamente sulla riduzione dell'inquinamento atmosferico e sulla intensità degli scambi commerciali, con ricadute positive anche sui servizi.

Per maggiori elementi descrittivi del progetto si può fare riferimento alla sintesi dell'[articolo di oggisud.it](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

50%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
30/06/2025

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

IN RITARDO

RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

Le evoluzioni di questo progetto sono anche oggetto di una iniziativa di monitoraggio civico sul [sito web Monithon](#) (con ultimo aggiornamento al 6 aprile 2020)

[Articolo 1 maggio 2025](#) | [Articolo 30 aprile 2025](#) | [Articolo 30 aprile 2025](#) | [Articolo 13 dicembre 2024](#) | [Articolo 23 febbraio 2024](#)

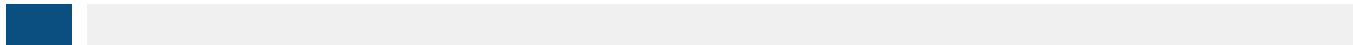
CENTRO STORICO INTERVENTI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

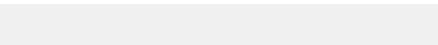
11,2 mln €

di cui **11,2 mln €** fondo per lo sviluppo e la coesione



PAGAMENTI EFFETTUATI

1,7 mln €



PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 11,23 milioni di euro, finanziato Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020, riguarda la riqualificazione urbana e la mobilità sostenibile. Si ritiene che esso avrà impatti positivi diretti e indiretti per il terziario e per i cittadini visto che l'investimento si sostanzia in **nuove aree di parcheggio, piste ciclabili e zone pedonali** che faciliteranno e renderanno molto più piacevole l'accesso e la fruizione del centro cittadino, sia ai residenti sia ai turisti.

Una mobilità più sostenibile nel centro storico **contribuirà a preservare il patrimonio storico e culturale della città**, riducendo l'inquinamento atmosferico e acustico e valorizzando i luoghi di interesse. Questo aspetto, oltre a migliorare la qualità della vita dei cittadini, potrebbe anche attrarre un turismo di qualità, interessato a scoprire le bellezze del centro storico di Cosenza. Inoltre un centro storico più accessibile e vivibile favorirà l'incontro tra le persone e la socializzazione, contribuendo a creare un senso di comunità più forte e coeso. Questo aspetto avrà un impatto positivo sulla qualità della vita dei cittadini e sul senso di appartenenza alla comunità.

Tutto questo dovrebbe tradursi in un **aumento del numero dei visitatori, con conseguente incremento del giro di affari** per le attività del terziario.

Maggiori informazioni sul progetto sono nel [sito istituzionale del Comune di Cosenza](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

25%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
30/11/2026

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

Data di effettiva fruizione da parte della collettività prevista per il servizio/l'opera oggetto del progetto
31/12/2025

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

15,5%



I pagamenti fino ad ora emessi sono in relazione alla redazione del PFTE e servizi Professionali quindi sono al di sotto del 25%

RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Articolo 18 marzo 2025](#) | [Articolo 20 luglio 2024](#)

ASSI DI FORZA TRASPORTO PUBBLICO

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

498,3 mln € di cui 99,2 mln € stato, 399 mln € Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

130,6 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Si tratta di un importante progetto di trasporto pubblico del costo di 498,25 milioni, finanziato dal Pnrr e da altri fondi pubblici. L'insieme delle opere da realizzare dovrebbe **rendere più veloci e fruibili le principali direttive di traffico della città**. Attualmente si assiste all'avvio di alcuni cantieri ma rimane da valutare l'effettivo impatto che essi avranno sulle attività commerciali. Ad esempio, non è chiaro se saranno previsti risarcimenti in caso di cali di fatturato. Peraltro, si nota una frequente modifica dei progetti che impedisce di formulare una valutazione realistica degli effetti del progetto sul settore del commercio, dei servizi e del turismo.

Maggiori informazioni sul progetto sono nel [sito istituzionale del Comune di Genova](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

25%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
30/06/2026

COMMENTO

Il progetto definitivo è stato approvato. La ditta vincitrice dell'appalto è stata individuata, è stato sottoscritto il contratto. I lavori sono stati avviati, così come risultano avviati anche i primi collaudi.

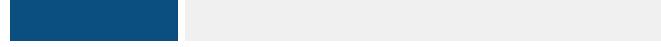
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

26%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Articolo 12 settembre 2025](#) | [Articolo 1 agosto 2025](#) | [Articolo 21 luglio 2025](#) | [Articolo 5 maggio 2025](#) | [Articolo 1 aprile 2025](#) | [Articolo 22 gennaio 2025](#)
[Articolo 4 settembre 2024](#) | [Articolo 3 settembre 2024](#) | [Articolo 30 agosto 2024](#) | [Articolo 8 agosto 2024](#) | [Dal sito di Leonardo](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[DOCX 26 novembre 2024](#) | [Video 25 novembre 2024](#) | [Video 25 novembre 2024](#)

NOTA

Il finanziamento Pnrr è aumentato (era 173,7 mln €). Nei dati manca la dati dai fine effettiva di diversi passaggi. Si è scelto di considerare il progetto come in fase di realizzazione anche sulla base dei riscontri stampa, anche se vengono segnalati ritardi.

RESTAURO PONTE MONUMENTALE

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

3,3 mln €

di cui 300.000 € stato,
1,8 mln € Pnrr,

PAGAMENTI EFFETTUATI

2 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 3,3 milioni di euro, finanziati con il Pnrr e altri fondi pubblici, riguarda il **restauro del ponte monumentale del 1895**, una imponente costruzione alta 21 metri, ricoperta di marmo, la quale attraversa in senso longitudinale via XX Settembre. Sotto le sue arcate laterali passano i marciapiedi della via più centrale della città di Genova, dove un tempo c'erano i negozi più eleganti della città. Ancora oggi ve ne sono tanti di grande pregio. Si tratta di un progetto necessario, in quanto è la prima volta che il ponte viene restaurato. Il progetto è estremamente importante in quanto avere un punto di forte attrattività turistica totalmente riqualificato intercerterà nuovi flussi sia di genovesi che di turisti

Maggiori informazioni sul progetto sono nel [sito istituzionale del Comune di Genova](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 **PROGETTAZIONE**

Conclusa



FASE 2 **AFFIDAMENTO**

Conclusa



FASE 3 **REALIZZAZIONE**

50%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
13/02/2026

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

Data di effettiva fruizione da parte della collettività prevista per il servizio/l'opera oggetto del progetto
01/12/2025

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

62%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Articolo con video 18 marzo 2025](#) | [Servizio Tgr Rai 18 marzo 2025](#) | [Articolo del 18 marzo 2025](#) | [Articolo 18 marzo 2025](#) | [Articolo 16 febbraio 2024](#) | [Comunicato istituzionale 16 febbraio 2024](#) | [Articolo con video 16 febbraio 2024](#) | [Articolo con video 16 febbraio 2024](#) | [Articolo 16 febbraio 2024](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Video 28 novembre 2024](#) | [Video 16 febbraio 2024](#)

RECUPERO DELLA GALLERIA MAZZINI

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

7,3 mln €

di cui 19.547 € comune,
7,3 mln € Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

5,3 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 7,33 milioni di euro, finanziati con il Pnrr e altri fondi pubblici, è un importante intervento di riqualificazione urbana centrato sul **recupero e risanamento della galleria Mazzini**. Essa è nel pieno centro della città, a pochi passi dai “caruggi”, dai palazzi nobiliari dei Rolli e dal Teatro Carlo Felice e consente un’affascinante “passeggiata coperta” in una struttura in stile liberty all’interno della quale si possono trovare negozi, bar, ristoranti.

Negli anni 90, in occasione delle celebrazioni Colombiane, è stato fatto un importante intervento di restauro grazie alla realizzazione della nuova pavimentazione. Attualmente è in corso il **restauro del soffitto della Galleria** (lavori rimandati da decenni e molto complessi in quanto riguardano parti pubbliche e private di tutti i palazzi che affacciano sulla galleria).

I lunghi tempi di riqualificazione e la costante presenza dei relativi cantieri hanno **danneggiato le imprese localizzate nella struttura a causa del minor afflusso di visitatori**. Si intende monitorare il progetto sia per la sua strategicità rispetto alla crescita economica dei settori del commercio e del turismo, sia in un’ottica di stimolo, per sollecitare la conclusione dei lavori, che porterebbe sicuramente ad effetti positivi per le imprese.

Maggiori informazioni sul progetto sono nel [sito istituzionale del Comune di Genova](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

75%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
31/12/2025

COMMENTO

Il progetto esecutivo è stato completato. I lavori sono stati aggiudicati. L'esecuzione è in corso.

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

IN ANTICIPO

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

73%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Articolo del 27 maggio 2025](#) | [Articolo 29 gennaio 2025](#) | [Articolo 11 novembre 2024](#) | [Stato avanzamento lavori e alcune foto](#) | [Video \(stato del cantiere\) 27 luglio 2024](#) | [Articolo 22 maggio 2024](#) | [Articolo 8 marzo 2024](#) | [Articolo 18 gennaio 2024](#) | [Articolo 14 gennaio 2024](#) | [Articolo 21 novembre 2023](#) | [Articolo 26 settembre 2023](#) | [Un po' di storia e colore su Galleria Mazzini](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Video 18 marzo 2023](#)

NOTA

La data prevista di conclusione del progetto è stata posticipata più volte (dal 12 agosto al 10 ottobre al 31 dicembre). Per questo il progetto non risulta in ritardo.

WATERFRONT DI LEVANTE: VIABILITÀ, PISTA CICLABILE, RIQUALIFICAZIONE

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

4,1 mln €

di cui 4,1 mln € Fondo per lo Sviluppo e la Coesione

PAGAMENTI EFFETTUATI

3 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 4,14 milioni di euro, finanziati dal fondo di sviluppo e coesione 2014-2020, riguarda il recupero del Water front di levante. Si tratta di una importante opera di rigenerazione urbana riguardante la zona della ex Fiera Internazionale di Genova, assolutamente necessaria in quanto nell'area, tra le più belle della città e localizzata fronte mare, si svolge il Salone Nautico che storicamente è un evento importante, anche come attrattore turistico. Tuttavia, ormai, l'area necessita di un recupero. L'area sarà dotata di centinaia di posti auto ma - al momento - non è previsto un collegamento agevole con il centro.

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 **PROGETTAZIONE**

Conclusa



FASE 2 **AFFIDAMENTO**

Conclusa



FASE 3 **REALIZZAZIONE**

75%



Data di completamento attualmente
prevista per la fase
15/12/2025

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

IN RITARDO

Data di effettiva fruizione da parte della collettività
prevista per il servizio/l'opera oggetto del progetto
28/02/2025

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

73%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

Negli articoli più risalenti sono già esposte con chiarezza le preoccupazioni di Confindustria Genova sul possibile impatto del progetto in commento, fermo restando che la nostra associazione ha continuato a sottoporre proposte costruttive, anche nel 2024 (come si evince più in basso da un documento di proposta sul palasport e dall'intervista video - del 20 aprile 2024 - al Presidente Cavo).

[Articolo 4 aprile 2025](#) | [Articolo del 20 febbraio 2025](#) | [Articolo del 20 febbraio 2025](#) | [Articolo 6 giugno 2024](#) | [Articolo 17 marzo 2024](#) | [Articolo 15 marzo 2024](#) | [Articolo 27 febbraio 2024](#) | [Articolo maggio 2023](#) | [Articolo 27 novembre 2020](#) | [Articolo 11 novembre 2019](#) | [Articolo 8 novembre 2019](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[PDF 26 novembre 2024](#) | [Video 13 ottobre 2024](#) | [PDF 26 febbraio 2024](#) | [Video 20 febbraio 2024](#) | [Video 20 febbraio 2024](#) | [Video 14 dicembre 2023](#)

NOTA

La data di fine del progetto è stata spostata dal 15/12/2024 al 28/02/2025, al 15/12/2025.

PROGETTO PILOTA PER LA RIGENERAZIONE CULTURALE TURISTICA SOCIALE ED ECONOMICA DEL BORGO CASTELLO DI GORIZIA

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

31,6 mln €

di cui 4,6 mln € regione, 7,0 mln € stato,
19,8 mln € Pnrr, 330.560 € altri fondi

PAGAMENTI EFFETTUATI

15,9 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto è finanziato dal Pnrr ed è articolato in diversi sotto progetti, incluse agevolazioni alle imprese del commercio. Il suo obiettivo è quello di **favorire la rigenerazione urbana, culturale, turistica, economica e sociale del Borgo Castello di Gorizia**.

Si tratta di una iniziativa che punta a cogliere le opportunità sinergiche connesse alla circostanza che **Nova Gorica** (che è adiacente a Gorizia) è stata indicata come capitale europea della cultura per il 2025. È dunque lecito aspettarsi un incremento del turismo nell'area, atta a produrre maggiori opportunità per l'economia turistica anche nel lungo termine.

Confcommercio Gorizia è parte attiva del progetto.

Maggior informazioni sono disponibili sul [sito istituzionale del Comune](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

50%



Data di completamento attualmente
prevista per la fase
30/06/2026

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

50%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

Il progetto procede con un importante coinvolgimento della nostra Associazione.

[Articolo Corriere viaggi 8 settembre 2025](#) | [Articolo Il giornale dell'arte 22 luglio 2025](#) | [Articolo Turisti per caso 22 luglio 2025](#) | [Articolo Artribune 21 luglio 2025](#) | [Articolo Nordest News 4 giugno 2025](#) | [Servizio TGR RAI FVG 12 aprile 2025](#) | [Servizio TGR RAI FVG 27 febbraio 2025](#) | [Servizio TGR RAI FVG 22 febbraio 2025](#) | [Servizio TGR RAI FVG 8 febbraio 2025](#) | [Articolo 12 dicembre 2024](#) | [Articolo 24 settembre 2024](#) | [Articolo 22 agosto 2024](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Video presentazione del report 2024 25 giugno 2025](#) | [Video 10 maggio 2024](#)

MERCATO RIONALE DI VIA ADIGE

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

1,7 mln €

di cui 280.000 € altri provvedimenti,
1,4 mln € Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

1,5 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 1,68 milioni di euro, finanziato in gran parte con il Pnrr, intende rivitalizzare la rete distributiva e rafforzare il suo presidio sociale e comunitario, attraverso la **riqualificazione del mercato rionale di Santa Rosa**. I mercati cittadini hanno sempre svolto un ruolo strategico all'interno della comunità, sia come fattore di contenimento del livello dei prezzi sia come elemento di complementarietà rispetto all'offerta distributiva in sede fissa, oltre al **fondamentale ruolo di presidio comunitario**, che in un rione come Santa Rosa è particolarmente sentito.

In questo caso il valore aggiunto di tale progetto sta sia nella sua dimensione di rigenerazione urbana sia nella sua potenzialità di attrattività urbana e turistica, attraverso l'integrazione della dimensione della vendita di prossimità con quella della somministrazione, come avviene nei mercati delle principali destinazioni turistiche.

Maggior informazioni sono disponibili sul [sito istituzionale del Comune di Lecce](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

75%



Data di completamento attualmente
prevista per la fase
31/03/2026

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

IN ANTICIPO

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

87%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

Il progetto avanza con approccio modulare. La conclusione effettiva del progetto dovrebbe avvenire entro dicembre 2024.

[Articolo luglio 2025](#) | [Comunicato 26 luglio 2024 sul sito web istituzionale](#) | [Articolo 30 settembre 2024](#) | [Video 25 luglio 2024](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Video 25 luglio 2024](#)

ADEGUAMENTO DARSENA DI SAN CATALDO

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

5,1 mln €

di cui 5,1 mln € Fondo per lo sviluppo e la coesione

PAGAMENTI EFFETTUATI

430.941 €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 5,1 milioni di euro, finanziato dal fondo per lo sviluppo e la coesione 2014-2020, riguarda il **completamento dei lavori di adeguamento funzionale della darsena di San Cataldo**. Il progetto prevede il completamento dei lavori di adeguamento funzionale e messa in sicurezza della darsena diportistica e la sua riconnessione nell'ambito della riqualificazione del water front, con il ripulimento del bacino portuale dai sedimenti marini e il ripristino del tirante d'acqua, per ripristinare gli standard di sicurezza per la navigazione. Inoltre, si prevede di prolungare il braccio a sud per ridurre gli ingressi di sabbia e posidonia nel canale di accesso alla darsena. L'adeguamento funzionale della darsena è un intervento di recupero e valorizzazione della marina di Lecce (spiaggia urbana) e può schiudere possibilità di crescita per San Cataldo, attraverso un insieme integrato di miglioramenti infrastrutturali, sviluppo di servizi di qualità, programmazione di eventi, promozione della sostenibilità, formazione, migliore accessibilità e coinvolgimento comunitario. Questi elementi, combinati, possono trasformare la darsena in un **polo attrattivo per il turismo nautico da diporto**, con benefici economici e sociali per l'intera area.

Maggior informazioni sono disponibili sul [sito istituzionale del Comune di Lecce](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Da avviare



FASE 2 AFFIDAMENTO

Da avviare



FASE 3 REALIZZAZIONE

Da avviare



CRONOPROGRAMMA

In progettazione

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

8%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Articolo 18 maggio 2025](#) | [Articolo 5 maggio 2025](#) | [comunicato stampa dell'amministrazione comunale 17 aprile 2024](#)

INTERVENTI STRADE DA P.ZZA ZAVATTARI A PIAZZA STUPARICH

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

23,4 mln €

di cui 3,5 mln € Unione Europea,
2,5 mln € stato, 8,4 mln € comune,
9 mln € Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

1,3mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo complessivo di 23 milioni e 400 mila euro, finanziato dal PNRR e da fonti di finanziamento pubblico e UE, ha l'obiettivo di realizzare un **nuovo tratto della corsia preferenziale riservata alla linea 90 - 91 del filobus, tra piazza Stuparich e piazza Zavattari**, per circa un chilometro lungo la circonvallazione. La riqualificazione complessiva dell'asse prevede inoltre la:

- realizzazione di nuove piste ciclabili e una corsia riservata;
- piantumazione di circa 240 nuovi alberi;
- realizzazione di circa 11mila metri quadri di aree pedonali;
- rinnovamento del sistema fognario.

La scelta di monitorare questo progetto, atteso dalla città da oltre 13 anni e che avrà una durata complessiva di 3 anni, nasce dal fatto che porterà ad una **riqualificazione dell'intero quartiere con snellimento del sistema viario**, garantendo vantaggi anche del tessuto commerciale esistente, stimolando, si auspica, nuovi investimenti in una zona in grande trasformazione.

Maggior informazioni sono disponibili sul [sito istituzionale del Comune di Milano](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

25%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
30/09/2026

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

Data di effettiva fruizione da parte della collettività prevista per il servizio/l'opera oggetto del progetto
01/01/2027

VALUTAZIONE DEL RESPONSABILE DEL MONITORAGGIO

[Comunicato 14 ottobre 2025 sul sito web istituzionale](#) | [Articolo 14 ottobre 2025](#) | [Articolo 9 luglio 2025](#) | [Articolo 17 aprile 2025](#) | [Articolo 20 settembre 2024](#) | [Articolo 28 luglio 2024](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Documento 19 maggio 2025](#) | [Documento 15 novembre 2024](#) | [Documento 01 ottobre 2024](#) | [Volantino 1 luglio 2024](#) | [Video 06 marzo 2024](#)

NOTA

La data di fine collaudo è stata anticipata di un mese.

RIQUALIFICAZIONE CENTRO STORICO

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

25,3 mln €

di cui **25,3 mln €** Fondo per lo Sviluppo e Coesione

PAGAMENTI EFFETTUATI

8.924 €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 25,26 milioni di euro, finanziato dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020, riguarda un intervento di riqualificazione del centro storico attraverso la **ristrutturazione di pavimentazioni storiche e degli spazi aperti nel centro storico di Palermo**. Il miglioramento delle condizioni dell'area contribuisce all'attrattività nei confronti dei flussi turistici accrescendo la qualità della complessiva offerta commerciale che insiste nell'area.

Per maggiori informazioni si faccia riferimento al video [“open coesione III - strade e marciapiedi palermo”](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 **PROGETTAZIONE**

Conclusa



FASE 2 **AFFIDAMENTO**

Conclusa



FASE 3 **REALIZZAZIONE**

25%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
30/04/2028

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

0%



RASSEGNA STAMPA

[19 novembre 2024](#) | [13 settembre 2024](#) | [18 luglio 2024](#) | [14 maggio 2024](#)

NOTA

Il progetto doveva iniziare l'1 ottobre 2025. Si considera avviato sulla base delle ricostruzioni stampa. La data di fine del progetto è passata dal 30/06/2027 al 30/04/2028.

ACQUISTO DI 125 AUTOBUS ELETTRICI

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

88,8 mln € di cui 88,8 mln € Pnrr



PAGAMENTI EFFETTUATI

32,8 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 70 milioni di euro, finanziati interamente dal Pnrr, in linea con la crescente esigenza di orientare le scelte pubbliche e private in direzione green, prevede un **miglioramento del servizio di trasporto urbano** e, quindi, consente una migliore vivibilità e fruibilità degli spazi cittadini con vantaggio in particolare per gli esercizi commerciali. Il miglioramento qualitativo dei servizi di trasporto pubblico giova oltre che all'ambiente e al traffico, alla **facilitazione degli scambi**, soprattutto nel centro della città.

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

25%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
10/03/2026

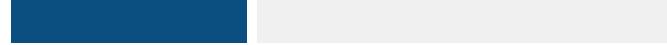
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

37%



ARTICOLI E COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE CON AGGIORNAMENTI SUL PROGETTO

[1 febbraio 2025](#) | [30 gennaio 2025](#) | [19 settembre 2024](#) | [3 giugno 2024](#) | [Video 17 aprile 2024](#) | [16 aprile 2024](#) | [17 novembre 2023](#) | [10 novembre 2023](#) | [14 luglio 2023](#) | [9 giugno 2022](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Video 11 Ottobre 2024](#)

RESTAURO DELL'OSPEDALE VECCHIO

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

5 mln €

2 mln € altri provvedimenti,
80.000 € comune, 2,9 mln € Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

1,5 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di cinque milioni di euro, per lo più finanziato dal Pnrr, mira al restauro del complesso dell'Ospedale Vecchio, monumento dal riconosciuto valore simbolico con una rilevanza assoluta nell'impianto urbano dell'Oltretorrente di Parma. Esso intende recuperare e riqualificare questo importante luogo cittadino grazie a un intervento di rigenerazione urbana che darà vita a un **museo multimediale permanente dedicato alla memoria della città**, ricca di storia e già ricca di attrattori turistici e culturali.

L'Ospedale Vecchio diventerà, dunque, un Distretto della memoria sociale, civile e popolare con il recupero e la riqualificazione architettonica della crociera e la sua trasformazione in galleria culturale. Attraverso questo progetto di rigenerazione urbana verrà sviluppata un'opera che potrà fungere da **ulteriore attrattore culturale, turistico e sociale per il territorio**, con l'auspicato contributo alla **valorizzazione del centro storico e dei suoi assi commerciali**, favorendo il reinsediamento dei negozi al dettaglio e la riapertura dei negozi sfitti.

Ulteriori informazioni sul progetto sono disponibili sul [sito web del Comune di Parma](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 **PROGETTAZIONE**

Conclusa



FASE 2 **AFFIDAMENTO**

Conclusa



FASE 3 **REALIZZAZIONE**

25%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
31/03/2026

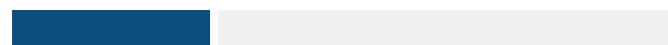
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

31%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[21 febbraio 2025](#) | [Articolo 22 marzo 2023](#)

REALIZZAZIONE DELLA LINEA BUS RAPID TRANSIT CORRIDOIO PIEVAIOLA SETTEVALLI

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

111,2 mln € di cui **19,5 mln €** stato, **5,0 mln €** comune, **86,7 mln €** Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

17,2 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 111,18 milioni di euro, finanziato dal Pnrr e da altre fonti finanziarie pubbliche, promuove la mobilità urbana sostenibile attraverso la **realizzazione della linea bus Rapid Transit**. Per il settore del commercio e del turismo la realizzazione di linee di collegamento sostenibile dovrebbe permettere, attraverso una maggiore fruibilità dei luoghi di attrazione della città, una maggiore spinta ai consumi e una migliore vivibilità delle bellezze offerte dalla città.

Ulteriori informazioni sul progetto sono disponibili sul [sito web del Comune di Perugia](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 **PROGETTAZIONE**

Conclusa



FASE 2 **CONCLUSA**

Conclusa



FASE 3 **REALIZZAZIONE**

25%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
30/06/2026

COMMENTO

Dal sito del comune sappiamo che la fase della progettazione si è conclusa anche se dai dati di Italia domani risulterebbe mancante il progetto esecutivo.

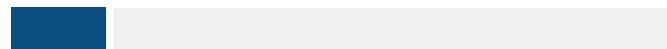
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

15%



COMMENTO

Va dato atto al Comune di Perugia di aver strutturato un [sito web](#) semplice, intuitivo e completo (degli atti amministrativi) sull'attuazione degli interventi PNRR di sua competenza.

ARTICOLI SULL'EVOLUZIONE DEL PROGETTO

[Articolo 25 maggio 2025](#) | [Articolo 2 marzo 2025](#) | [Articolo 19 febbraio 2025](#) | [Articolo 5 febbraio 2025](#) | [Video 20 ottobre 2024](#) | [Video 14 ottobre 2024](#) |
[Articolo 12 agosto 2024](#) | [Articolo 30 luglio 2024](#) | [Video 16 marzo 2024](#) | [Video 10 luglio 2023](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Presentazione del report 2024](#) | [25 giugno 2025](#) | [PDF 12 aprile 2025](#) | [PDF 12 aprile 2025](#) | [PDF 12 aprile 2025](#) | [PDF 10 aprile 2025](#) | [PDF 10 aprile 2025](#) | [Video 31 ottobre 2023](#)

RIQUALIFICAZIONE DEL MERCATO COPERTO

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

6,2 mln €

di cui **4,9 mln €** Fondo di Rotazione (Piano d'Azione per la Coesione), **1,3 mln €** comune

PAGAMENTI EFFETTUATI

3,7 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 6,15 milioni di euro, finanziato per 4,85 milioni dal Piano di azione e coesione 2007-2014 e per 1,3 milioni di euro dal comune di Perugia, punta al **recupero e rifunzionalizzazione del mercato coperto comunale di Piazza della Rupe**. Si tratta di un progetto integrato per la rigenerazione urbana che mira a riqualificare gli spazi dedicati al commercio di vicinato, al servizio delle aree di quartiere interessate, per la valorizzazione del patrimonio di identità e il rafforzamento della relazione della cittadinanza con i luoghi cittadini a più alta intensità di frequentazione.

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

50%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
30/06/2019

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

IN RITARDO

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

60%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Articolo 21 giugno 2025](#) | [Articolo 11 luglio 2024](#) | [Articolo 07 luglio 2024](#) | [Articolo 28 giugno 2024](#) | [Articolo 29 maggio 2024](#) | [Articolo 26 marzo 2024](#) |
[Articolo 05 gennaio 2023](#)

RECUPERO DELL'EX CINEMA-TEATRO TURRENO

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

2,9 mln €

di cui **2,9 mln €** Fondo per lo Sviluppo e la Coesione

PAGAMENTI EFFETTUATI

993.973 €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 2,88 milioni di euro, finanziati dal fondo per lo sviluppo e la coesione 2014-2020, mira alla **ristrutturazione e rifunzionalizzazione dello spazio teatrale del Cinema teatro Turreno di Piazza Danti**. Si tratta di un intervento di rigenerazione urbana per il rafforzamento dei luoghi della cultura e per la promozione di una maggiore frequentazione delle vie limitrofe. Questo, indirettamente ma in modo tangibile giova anche al commercio e ai servizi che insistono nel quadrante urbano.

Ulteriori informazioni sul progetto sono disponibili sul [sito web del Comune di Perugia](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

25%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
01/08/2025

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

IN RITARDO

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

34%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Articolo 4 gennaio 2025](#) | [Articolo 29 settembre 2024](#) | [Articolo 11 settembre 2024](#) | [Articolo 30 luglio 2024](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Video 08 gennaio 2024](#) | [Video 18 dicembre 2023](#)

RIQUALIFICAZIONE PIAZZA ORAZIO GIUSTINIANI

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

4,7 mln € di cui 4,7 mln € Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

565.166 €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 4,68 milioni di euro, finanziati interamente dal Pnrr, attraverso la **riqualificazione degli spazi pubblici (parcheggio) di competenza dell'ex Mattatoio di Testaccio**, costituisce una importante leva di rigenerazione urbana di piazza Orazio Giustiniani, con conseguente migliore fruibilità dell'offerta turistica (l'area si connota per la presenza di numerosi ristoranti e locali pubblici) e commerciale dell'area.

Maggiori elementi descrittivi sono sul [sito web istituzionale del Comune di Roma](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 **PROGETTAZIONE**

Conclusa



FASE 2 **AFFIDAMENTO**

Conclusa



FASE 3 **REALIZZAZIONE**

25%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
03/05/2026

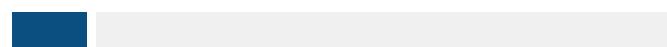
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

12%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Sito web mattatoio](#) | [Articolo 25 marzo 2024](#) | [Articolo 19 marzo 2024](#) | [Immagine](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Video 26 marzo 2024](#)

NOTA

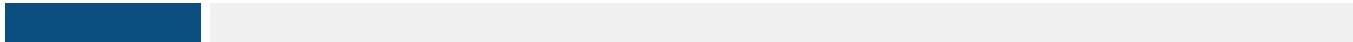
Il progetto è considerato nei tempi ma il cronoprogramma è stato completamente rivisto. Manca la data di fine della stipula del contratto ma si può ritenere che la fase di aggiudicazione sia conclusa.

RESTAURO DELL'EX MATTATOIO DI TESTACCIO

[LINK AL PROGETTO](#)

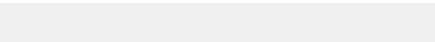
COSTO PUBBLICO TOTALE

4,1 mln € di cui 4,1 mln € Pnrr



PAGAMENTI EFFETTUATI

607.750 €



PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 4,1 milioni di euro, finanziati interamente dal Pnrr, punta al **restauro e rifunzionalizzazione dell'ex Mattatoio di Testaccio** (piazza Orazio Giustiniani) intervenendo su alcuni padiglioni che insistono nell'area. Si tratta di un'opportunità per lo sviluppo dei servizi (l'area si connota per la presenza di numerosi ristoranti e locali pubblici) e del commercio locale.

Maggiori elementi descrittivi sono sul [sito web istituzionale del Comune di Roma](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

25%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
13/03/2026

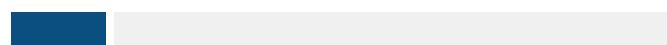
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

15%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Sito web mattatoio](#) | [Articolo 06 maggio 2024](#) | [Articolo 25 marzo 2024](#) | [Articolo 19 marzo 2024](#) | [Immagine](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Video 26 marzo 2024](#)

NOTA

Il progetto è considerato nei tempi ma il cronoprogramma è stato completamente rivisto.

ACQUISTO DI 411 AUTOBUS ELETTRICI

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

220,8 mln €

di cui 12,3 mln € comune,
208,5 mln € Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

0 €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 208,5 milioni di euro, finanziato interamente dal Pnrr, riguarda la **fornitura di 411 autobus elettrici** e contribuisce al miglioramento della qualità dell'esperienza di trasporto sia per i residenti, sia per i turisti. Inoltre, migliora la viabilità nel centro storico (Ztl) e la qualità dell'aria. Tutto questo dovrebbe produrre conseguenze positive anche per l'economia del turismo, del commercio e dei servizi. Nelle proposte di Confcommercio Roma i bus elettrici sono anche un'alternativa al progetto di tram TVA che, nel tratto termini-vaticano, attraverserebbe il centro di Roma con enormi problemi di viabilità e qualità della vita di residenti e commercianti.

Maggiori elementi descrittivi sono sul [sito web istituzionale del Comune di Roma](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 **PROGETTAZIONE**

Conclusa



FASE 2 **AFFIDAMENTO**

Conclusa



FASE 3 **REALIZZAZIONE**

25%



Data di completamento attualmente
prevista per la fase
30/06/2026

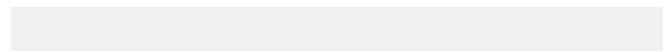
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

0%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Comunicato stampa istituzionale 17 gennaio 2024](#) | [Comunicato stampa istituzionale 29 dicembre 2023](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Video 17 gennaio 2024](#)

NOTA

Il progetto è considerato nei tempi visto il rispetto del cronoprogramma e anche le ricostruzioni stampa secondo cui alcuni autobus sono già in servizio. Tuttavia la spesa sostenuta risulta ancora pari a 0.

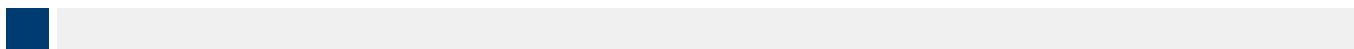
AMMODERNAMENTO E POTENZIAMENTO DELLA FERROVIA ROMA-LIDO

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

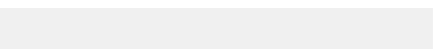
74 mln €

di cui 74 mln € Fondo per lo Sviluppo e la Coesione



PAGAMENTI EFFETTUATI

2,4 mln €



PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 75 milioni di euro, finanziato dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020, riguarda l'**ammodernamento e il potenziamento della ferrovia ex concessa Roma-Lido**. Si tratta di un'arteria fondamentale per il territorio e per il turismo di Ostia (mare di Roma). Gli interventi di rifunzionalizzazione ed ammodernamento dovrebbero garantire un più ordinato spostamento dei tanti pendolari e dei flussi turistici dalle aree in cui si concentra il turismo balneare a quelle, in centro storico, che consentono la fruibilità del patrimonio artistico, storico e culturale della città.

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 **PROGETTAZIONE**

Da avviare



FASE 2 **AFFIDAMENTO**

Da avviare



FASE 3 **REALIZZAZIONE**

Da avviare



Data di completamento attualmente
prevista per la fase
29/12/2023

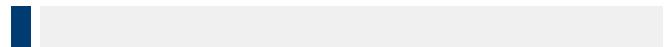
CRONOPROGRAMMA

In progettazione

IN RITARDO

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

3%



PIANO GESTIONE INTEGRATA DELL'ABITARE “CENTRO STORICO DI SASSARI”

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

352.955 € di cui 352.955 € Pnrr,

PAGAMENTI EFFETTUATI

177.897 €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 392 mila euro, di cui circa 353 mila finanziati dal Pnrr, intende favorire **interventi per l'abitare sociale collaborativo**, riconoscendo e valorizzando il ruolo delle comunità e le risorse locali, con l'istituzione e la promozione di metodi innovativi di gestione di alloggi, spazi e servizi.

Maggiori elementi descrittivi sono sul [sito web istituzionale del Comune di Sassari](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

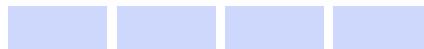
FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

50%



Data di completamento attualmente
prevista per la fase
31/03/2026

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

50%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Comunicato stampa del Comune di Sassari del 2 ottobre 2024 | Articolo 09 gennaio 2024](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Documento 01 ottobre 2023 | Documento 01 ottobre 2023](#)

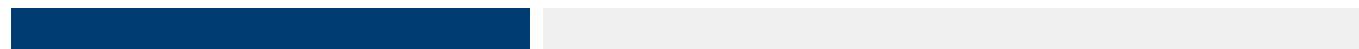
REALIZZAZIONE DI UN CENTRO COMMERCIALE NATURALE E DI UNA PIATTAFORMA PARTECIPATIVA

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

810.09 €

di cui 810.000 € Pnrr



PAGAMENTI EFFETTUATI

314.360 €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 900 mila euro, finanziato per 810mila euro dal Pnrr, intende **valorizzare l'economia locale e il comparto dei piccoli commercianti**, promuovendo azioni di inclusione sociale e di valorizzazione del patrimonio culturale locale attraverso la creazione di piattaforme partecipative.

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

25%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
31/03/2026

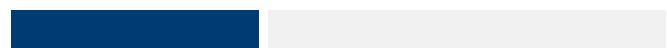
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

39%



DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Documento 01 ottobre 2023](#) | [Documento 01 ottobre 2023](#)

MANUTENZIONE MERCATI BRUNELLESCHI E PORPORA

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

2,5 mln €

di cui **439.737 €** altri provvedimenti,
1,1 mln € Pnrr, **184.386 €** piani complementari

PAGAMENTI EFFETTUATI

1,3 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del valore di quasi 2,5 milioni di euro, finanziato dal Pnrr e Piano nazionale complementare (con il contributo di altre fonti finanziarie pubbliche), si inserisce nel filone della **riqualificazione urbana di impatto diretto sul commercio in sede sia fissa che ambulante**. La riqualificazione di spazi dedicati alle attività di commercio non costituisce solo un asset per il comparto. Essa contribuisce alla rivitalizzazione delle strade nella città perché rafforza un “tessuto connettivo” tra le persone.

Informazioni addizionali sono sul sito web istituzionale del Comune di Torino:
[mercato brunelleschi](#) | [mercato porpora](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 **PROGETTAZIONE**

Conclusa



FASE 2 **AFFIDAMENTO**

Conclusa



FASE 3 **REALIZZAZIONE**

50%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
28/01/2026

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

Data di effettiva fruizione da parte della collettività prevista per il servizio/l'opera oggetto del progetto
25/07/2027

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

52%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

Il [sito ufficiale](#) della Città Metropolitana di Torino fornisce un aggiornamento sullo stato dei lavori di riqualificazione dei mercati di corso Brunelleschi e via Porpora.

[Articolo 12 luglio 2025](#) | [Articolo 02 settembre 2024](#) | [Comunicato stampa istituzionale \(2023\)](#)

NOTA

La data di conclusione è passata da 18 novembre a 12 dicembre 2025 al 28 gennaio 2026.

MUSEO REGIONALE DI SCIENZE NATURALI – RECUPERO SPAZI IMMOBILE VINCOLATO

[LINK AL PROGETTO](#)

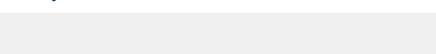
COSTO PUBBLICO TOTALE

5,5 mln € di cui 5,5 mln € Fondo per lo Sviluppo e la Coesione



PAGAMENTI EFFETTUATI

2,8 mln €



PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del valore di **5,5 milioni di euro**, finanziato dal Fondo per lo sviluppo e la coesione, mira alla valorizzazione del patrimonio naturale regionale, grazie a un museo che ha valenza scientifica, culturale e identitaria per la regione alpina. Esso è un **elemento del sistema degli attrattori che giovano all'offerta turistica** di stimolo alla crescita delle presenze. L'impatto di questo investimento per il settore del terziario (in particolare per commercio e turismo) è dunque indiretto e, tuttavia, importante per arricchire e qualificare l'offerta di una città che punta molto sul **turismo culturale**.

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

50%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
31/12/2025

COMMENTO

I lavori stanno procedendo secondo cronoprogramma. Nel 2023 è stata portata a termine la prima fase, conclusasi con la riapertura al pubblico di circa 2000 mq espositivi e la realizzazione di un nuovo ingresso in via Accademia Albertina 15. Nella prima fase del 2024 sono stati individuati i lavori necessari alla riapertura completa del piano terreno, per un totale di circa 4000 mq. Attualmente tali lavori sono in fase di progettazione ed entro la fine del 2024 verrà svolta la gara funzionale all'affidamento della realizzazione dei lavori.

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

IN RITARDO

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

50%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Articolo La Repubblica Torino del 7 giugno 2025](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Video 22 gennaio 2024](#)

NOTA

La data di fine progetto è stata posticipata dal 30/06/2025 al 31/12/2025

TERRITORIO

FRIULI VENEZIA GIULIA/
TRIESTE

SOGGETTO ATTUATORE

COMUNE DI TRIESTE

TEMA

TPL E MOBILITÀ DOLCE

INTERVENTI PER LA MOBILITÀ CICLABILE

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

1,3 mln €

di cui 1,2 mln € Pnrr,
120.728 € altri provvedimenti

PAGAMENTI EFFETTUATI

974.547 €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 1,21 milioni di euro, finanziati interamente dal Pnrr, riguarda interventi per la mobilità ciclabile. Il progetto è rilevante per Confcommercio e i suoi associati perché dovrebbe aumentare il traffico pedonale e ciclistico, migliorando l'accessibilità ai negozi e ai servizi, riducendo il traffico automobilistico e l'inquinamento, rendendo le aree commerciali più fruibili.

Maggiori elementi descrittivi sono sul [sito web istituzionale del Comune di Trieste](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 PROGETTAZIONE

Conclusa



FASE 2 AFFIDAMENTO

Conclusa



FASE 3 REALIZZAZIONE

75%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
31/10/2025

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

IN RITARDO

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

73%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Articolo 10 luglio 2024](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Video 07 marzo 2024 | Documento 20 settembre 2023](#)

NOTA

La data di conclusione dei lavori è passata dal 30 settembre 2024 al 31 ottobre 2025. È indicata la data di inizio del collaudo ma non di fine. Quindi non è chiaro se il progetto può considerarsi concluso o meno. In ogni caso la spesa è di oltre il 70%.



L'iniziativa "Monitoraggio dei progetti pubblici per l'economia del territorio" condotta da Confcommercio imprese per l'Italia, con il supporto di Fondazione Openpolis, ha permesso di raccogliere le prime evidenze sull'attuazione di 34 progetti pubblici strategici per le città italiane finanziati con fondi del Pnrr e delle politiche di coesione.

La maggior parte delle opere risulta in corso ma non mancano ritardi, spesso legati alla complessità tecnica e gestionale degli interventi. Accanto alle criticità – come l'incompletezza dei dati ufficiali o la frammentazione della governance – emergono buone prassi che mostrano come trasparenza, partecipazione e presidio territoriale possano migliorare la qualità dell'azione pubblica.

Questo rapporto conferma che la sola disponibilità di risorse non basta: occorrono capacità amministrativa, chiarezza informativa e coinvolgimento degli attori locali per trasformare gli investimenti in benefici reali per le comunità.