



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

MONITORAGGIO DEI PROGETTI PUBBLICI PER L'ECONOMIA DEL TERRITORIO

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

FONDAZIONE
 **openpolis**

INDICE

►	Considerazioni introduttive	1
▮	Principali evidenze	5
“	Gli investimenti del pnrr nelle città e alcuni spunti per il policy maker	16
≡	I progetti monitorati	23



I PROGETTI MONITORATI

	Città	Costo totale	Status	Pagina
Realizzazione di un parco e altre opere, Stazione Centrale	Bari	€ 96.600.000,00	In realizzazione	24
Polo integrato di servizi per il quartiere - Casa della cittadinanza corso Benedetto Croce	Bari	€ 5.400.000,00	In realizzazione	25
Linea tranviaria della Valle Brembana	Bergamo	€ 205.045.536,92	In realizzazione	26
Linea tranviaria Rossa	Bologna	€ 511.324.369,00	In realizzazione	27
Progetto Ciclabili	Brescia	€ 954.388,55	Concluso	28
Ex scalo merci Rfi, destinazione a parcheggio pubblico e verde	Brindisi	€ 10.100.000,00	In affidamento	29
Riqualificazione dei mercati civici	Cagliari	€ 35.582.165,00	In realizzazione	30
Metro Cagliari Repubblica-Bonaria	Cagliari	€ 26.000.000,00	In realizzazione	31
Nuovo parcheggio e messa in sicurezza della viabilità	Campobasso	€ 10.000.234,00	In realizzazione	32
Sistema di collegamento ferroviario metropolitano tra le stagioni Catanzaro Germaneto - Catanzaro Sala e Catanzaro Sala - Catanzaro Lido	Catanzaro	€ 156.404.338,00	In realizzazione	33
Centro storico interventi di mobilità sostenibile	Cosenza	€ 11.231.700,74	In realizzazione	34
Assi di forza trasporto pubblico	Genova	€ 498.251.029,62	In realizzazione	35
Restauro ponte monumentale	Genova	€ 3.300.000,00	In realizzazione	36
Recupero della Galleria Mazzini	Genova	€ 7.330.000,00	In realizzazione	37
Waterfront di Levante: viabilità, pista ciclabile, riqualificazione	Genova	€ 4.140.898,80	In realizzazione	38
Progetto pilota per la rigenerazione culturale turistica sociale ed economica del Borgo Castello di Gorizia	Gorizia	€ 30.726.897,60	In realizzazione	39
Mercato rionale di via Adige	Lecce	€ 1.680.000,00	In realizzazione	40
Adeguamento darsena di San Cataldo	Lecce	€ 5.100.000,00	In progettazione	41
Interventi strade da P.zza Zavattari a piazza Stuparich	Milano	€ 23.400.000,00	In realizzazione	42
Riqualificazione centro storico	Palermo	€ 25.260.000,00	In affidamento	43
Acquisto di 125 autobus elettrici	Palermo	€ 88.799.368,00	In realizzazione	44
Restauro dell'Ospedale Vecchio	Parma	€ 5.000.000,00	In realizzazione	45
Linea Bus Rapid Transit corridoio Pievaiola Settevalli	Perugia	€ 111.182.825,91	In realizzazione	46
Riqualificazione del mercato coperto	Perugia	€ 6.150.000,00	In realizzazione	47
Recupero dell'ex cinema-teatro Turreno	Perugia	€ 2.889.379,04	In progettazione	48
Riqualificazione piazza Orazio Giustiniani	Roma	€ 4.680.000,00	In affidamento	49
Restauro dell'ex Mattatoio di Testaccio	Roma	€ 4.095.000,00	In affidamento	50
Acquisto di 411 autobus elettrici	Roma	€ 220.788.900,00	In realizzazione	51
Ammodernamento e potenziamento della ferrovia Roma-Lido	Roma	€ 74.000.000,00	In progettazione	52
Piano gestione integrata dell'abitare "Centro storico di Sassari" piano gestione integrata dell'abitare	Sassari	€ 380.530,50	In realizzazione	53
Realizzazione di un centro commerciale naturale e di una piattaforma partecipativa	Sassari	€ 900.000,00	In realizzazione	54
Manutenzione mercati Brunelleschi e Porpora	Torino	€ 2.489.737,36	In realizzazione	55
Museo regionale di scienze naturali - Recupero spazi immobile vincolato	Torino	€ 5.500.000,00	In realizzazione	56
Interventi per la mobilità ciclabile	Trieste	€ 1.207.282,00	In realizzazione	57

CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE

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

L'esperienza insegna che lo stanziamento di risorse finanziarie è condizione necessaria ma non sufficiente per realizzare un'opera pubblica, sia in assoluto, sia nei tempi o nei modi previsti. Questa consapevolezza ci richiama a una lezione di Italo Calvino ne *Le città invisibili: l'inferno dei viventi* è il risultato del nostro cedere al cinismo e alla rassegnazione, il che riesce facile a molti. Tuttavia, possiamo scegliere di impegnarci per riconoscere e valorizzare ciò che di buono emerge, dargli spazio sostenendolo con attenzione e apprendimento continui e, talvolta, correndo qualche rischio.

In questa prospettiva, si inserisce, a suo modo, l'iniziativa *Monitoraggio dei progetti pubblici per l'economia del territorio*, promossa da Confcommercio Imprese per l'Italia (denominazione ispirata da un sistema di valori che impone azioni di *advocacy* tese a coniugare sviluppo imprenditoriale e interesse collettivo). Difatti obiettivo dell'iniziativa è sperimentare un metodo per supportare le progettualità potenzialmente virtuose per trasformarle in realtà concrete, magari con il contributo cruciale di chi opera nei media locali. L'unicità di questa azione risiede nel fatto che a portarla avanti, in modo strutturato, sia un network di associazioni territoriali coordinate dalla loro confederazione per le ragioni che illustriamo in queste pagine introduttive.

Il monitoraggio civico svolto da Confcommercio – sul proprio [sito web](#), dove i dati vengono progressivamente aggiornati, e tramite questo Rapporto – al momento riguarda 34 investimenti pubblici (di cui 20 riferibili al PNRR e 14 alla politica di coesione) per un valore potenziale di 2,2 miliardi di euro. Questi progetti sono stati selezionati dalle associazioni territoriali in base a proprie valutazioni (riportate sulle pagine web dedicate a ciascun investimento) circa la loro rilevanza per l'economia e la cittadinanza. Quindi, pur non rappresentando un campione statistico scientificamente valido, offrono uno spaccato interessante sull'attuazione delle politiche urbane nella prospettiva sia della nostra associazione, sia - grazie a una rassegna stampa - dei media locali. L'attenzione di questi ultimi ai diversi progetti varia significativamente, a seconda del contesto e delle priorità editoriali, con approcci differenziati nella copertura e nel livello di approfondimento.

Porre in essere gli investimenti pubblici è una leva indispensabile per il rilancio del Paese ma anche una sfida davvero complessa. Il PNRR e i Programmi per la coesione sono occasioni da cogliere facendo perno su una Pubblica Amministrazione efficiente e capace di tradurre le risorse in risultati tangibili. È essenziale trovare un equilibrio tra contenimento della spesa corrente e rafforzamento della capacità operativa degli enti pubblici, in particolare negli uffici tecnici, attraverso un *turnover* adeguato e politiche retributive incentivanti. Su questo terreno si stanno compiendo passi in avanti, ma resta del lavoro da fare.

Gli investimenti pubblici posti in un *cono di luce* dall'iniziativa di Confcommercio, sono di varia natura e insistono tutti sul contesto urbano: dall'acquisto di autobus elettrici alla realizzazione di nuove tramvie, dall'ammodernamento dei mercati rionali a quello della viabilità (piste ciclabili, parcheggi, aree pedonali anche monumentali), dai porti turistici ai musei, ecc. In ogni caso si tratta di opere che potrebbero avere impatto positivo sia sulla qualità della vita di tutti i cittadini (riduzione del traffico e dell'inquinamento, maggiore accessibilità agli spazi collettivi, ecc.), sia sulla competitività del terziario, il quale può beneficiare di un accrescimento del flusso di consumatori verso negozi, ristoranti, strutture ricettive, ecc., ma anche di una riduzione dei costi connessi a una logistica più efficiente. Una città più bella e fruibile per i residenti, accresce la propria attrattività anche per i visitatori, con effetti positivi sulla loro numerosità, permanenza e spesa media.

In Italia, dove il tessuto urbano è caratterizzato da una molteplicità di piccoli e medi centri, gli investimenti pubblici possono ridurre le disuguaglianze territoriali, sostenendo anche il rilancio delle aree interne, periferiche o comunque meno sviluppate. In particolare, nelle città del Mezzogiorno il terziario concorre al valore aggiunto in modo ancora più marcato (rispetto agli altri settori economici) e - soprattutto tramite le micro e piccole imprese - è il maggiore catalizzatore per l'occupazione e la coesione sociale. Per tutte queste ragioni, Confcommercio imprese per l'Italia, anzitutto con l'iniziativa **Cities**, è sempre più partecipe sul terreno dei processi di miglioramento delle città, dove *un negozio non è solo un negozio* e tutto il terziario è parte essenziale del tessuto connettivo, anche sociale. In quest'ottica, tra l'altro, l'Associazione nazionale comuni italiani (ANCI) e Confcommercio hanno rinnovato, il 5 luglio 2023, il [Protocollo d'intesa per la rigenerazione urbana](#).

L'*accountability*, cioè l'*assunzione di responsabilità sui risultati*, ha molto a che fare con l'efficacia, la trasparenza e la legittimità dell'azione pubblica, specialmente quando si tratta di gestire risorse rilevanti come quelle provenienti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e dai fondi della coesione. Una comunicazione chiara e tempestiva sull'uso delle risorse pubbliche aiuta a rafforzare la fiducia nelle istituzioni. È importante che cittadini, stakeholder e organi di controllo possano contare su aggiornamenti costanti, con il contributo attivo dei media locali nel diffondere informazioni accessibili e approfondite, affinché tutti siano ben informati sui progressi, sulle criticità che possono rallentare i processi di attuazione e sui risultati raggiunti. Nell'assenza di standard di comunicazione verso il pubblico da parte dei soggetti attuatori, vi sono delle eccellenze che potrebbero rappresentare validi modelli di riferimento. Un valido esempio, per il PNRR, è il [sito istituzionale del Comune di Palermo](#), con informazioni chiare e complete sugli iter amministrativi (con tanto di atti) e sui correlati progressi della spesa.

L'importanza dell'*accountability* in Italia è amplificata dalla complessità del nostro assetto istituzionale. Le tante misure del PNRR e dei Programmi nazionali e regionali, generano migliaia di progetti finanziati (quelli riferibili al solo PNRR sono circa 270 mila) affidati a diverse migliaia di enti attuatori (quelli censiti per il PNRR sono più di 27 mila¹), ciascuno con competenze e responsabilità specifiche. Questo dato di fatto rende indispensabile un monitoraggio ordinato e tempestivo per rendere efficace l'attuazione di queste iniziative, garantendo il coordinamento tra i numerosi soggetti coinvolti e assicurando che le risorse pubbliche producano risultati concreti.

La strada maestra per governare questa complessità è, chiaramente, l'adozione di tecnologie, sempre più avanzate, di gestione e monitoraggio, utili non solo a ridurre il rischio di *confusione delle responsabilità*, ma anche a valutare i progressi, permettendo al *policy maker* di individuare tempestivamente criticità e opportunità e, quindi, azioni di *fine tuning* del suo stesso agire.

Nel caso del PNRR, poi, un siffatto sistema diagnostico è sostanzialmente indispensabile perché esso si basa su una logica *performance-based*, introducendo un importante elemento di novità rispetto a precedenti modalità di gestione dei fondi pubblici. Questo approccio pone al centro il raggiungimento di risultati concreti, definiti *milestone* (traguardi qualitativi,

generalmente fasi rilevanti di natura amministrativa e procedurale) e *target* (obiettivi quantitativi misurati tramite indicatori ben specificati), che rappresentano, rispettivamente, obiettivi intermedi e finali misurabili. Insomma, a differenza dei tradizionali sistemi di erogazione basati sulla spesa o sul completamento di attività, il finanziamento nel PNRR è subordinato alla verifica del conseguimento degli impatti previsti, come ad esempio la riduzione delle emissioni o il miglioramento dell'occupazione. In questa direzione dovrebbe andare anche la prossima riforma della politica di coesione.

Piattaforme web pubbliche come [OpenCoesione](#) e [Italia Domani](#) sono strumenti fondamentali, migliorati nel tempo e, comunque, come ogni cosa, perfettibili. OpenCoesione si distingue per l'intuitiva interfaccia georeferenziata, che consente di visualizzare i progetti finanziati da fondi europei e nazionali per la coesione a partire dalla loro localizzazione. Inoltre, ad essa è connessa [Monithon](#), una piattaforma per il monitoraggio civico aperta a tutti, che ha ispirato anche la nostra associazione. La piattaforma OpenCoesione rappresenta uno strumento utile, ma potrebbe essere ulteriormente potenziata sul piano della tempestività ed arricchendola con informazioni dettagliate sugli aspetti procedurali, fondamentali per meglio comprendere lo stato di avanzamento e le prospettive dei progetti. Italia Domani, il portale dedicato al PNRR, offre un'ampia gamma di informazioni, comprese quelle sui procedimenti amministrativi legati alla spesa effettiva. Un ulteriore passo avanti potrebbe essere la pubblicazione dei dati con una cadenza periodica regolare, facilitando così il monitoraggio dei progressi. Per favorire una fruizione più immediata, si potrebbe potenziare l'interfaccia di accesso ai dati, attualmente distribuiti in file eterogenei e archiviati in un repository non interattivo. Un esempio positivo in questa direzione è l'iniziativa indipendente di Fondazione Openpolis con [OpenPNRR](#), che permette una consultazione geo-referenziata delle informazioni.

In tema di investimenti pubblici c'è, più in generale, un'importante questione di ingegneria di processo che abbraccia la produzione, trasmissione e gestione digitale dei dati (*data engineering*). Da diversi anni è in atto un complesso percorso evolutivo che tende a

¹ Fonte: [Openpnrr](#) su dati Italia Domani.

standardizzare, per le ditte appaltatrici, la rendicontazione delle proprie attività per via telematica² e, specularmente, a dotare le stazioni appaltanti di standard per i loro gestionali.

Il sistema REGIS, utilizzato per il PNRR, è stato scelto anche per il ciclo di programmazione dei fondi strutturali 2021-2027. E' quindi in atto una migrazione verso questo sistema. Ottimizzarne l'usabilità e il coordinamento con gli altri strumenti gestionali, può rappresentare un passaggio cruciale per l'efficacia della sua implementazione e, più in prospettiva, verso l'affermazione di uno standard. Infatti, al momento, la "convergenza" non si estende ancora agli investimenti pubblici finanziati in via ordinaria³ e Regis non è ancora integrato con i sistemi di rendicontazione delle ditte appaltatrici.

Sarebbe davvero importante vincere la sfida di ridurre la complessità a semplicità garantendo visione di sistema, cioè arrivare a modalità di gestione e monitoraggio ottimali per tutti gli investimenti pubblici. Questo per standardizzare, integrare, accelerare e registrare digitalmente i flussi operativi e informativi sulla gestione e rendicontazione amministrativa, finanziaria e fisica dell'intero ciclo di attuazione dei progetti, efficientandone tutti i passaggi chiave: da quelli autorizzativi ai pagamenti. In siffatta maniera si renderebbe anche più agevole sia la pubblicazione delle informazioni sui siti web degli enti appaltanti (magari secondo uno standard), sia la trasmissione dei dati alle competenti autorità nazionali (anzitutto al Ministero dell'Economia e delle Finanze) e - quando del caso - europee, in modo funzionale tanto all'efficienza dei processi, quanto all'*accountability* nel senso più ampio del termine.

Le informazioni di fonte pubblica riportate nel *Monitoraggio dei progetti pubblici per l'economia del ter-*

ritorio, sia sul sito web Confcommercio (aggiornate appena nella nostra disponibilità), sia in questo stesso Rapporto (al 31 gennaio 2025), sono quelle messe a disposizione dai soggetti attuatori su due canali alternativi. Il primo è la trasmissione diretta al sistema Confcommercio, tramite alcuni *form* che coprono gli aspetti quantitativi e qualitativi essenziali per avere un quadro chiaro su stato di attuazione, eventuali difficoltà, tempi di ultimazione previsti. Il secondo è indiretto: si tratta di dati raccolti dal MEF e pubblicati su Opencoesione o Italia Domani.

Più in generale, la diffusione di informazioni affidabili e aggiornate sugli investimenti pubblici non è solo una questione tecnica, ma un pilastro per consolidare la fiducia tra cittadini e istituzioni, migliorare il dibattito pubblico e garantire un controllo diffuso sulle risorse del *tax payer*, individuare le responsabilità specifiche e stimolare ogni ente a migliorare la propria *performance* misurabile oggettivamente. In altri termini, come riconosciuto anche da autorevoli istituzioni⁴, l'*accountability* è un motore di partecipazione e democrazia ed è la preconditione per dare maggiore qualità al coinvolgimento degli *stakeholder* nella progettazione, realizzazione e monitoraggio degli investimenti pubblici, generando opportunità e riducendo alcuni rischi.

La presenza di attori organizzati nelle politiche di sviluppo urbano, difatti, può migliorare l'efficacia degli interventi. Per esempio, le associazioni territoriali aderenti a Confcommercio, in quanto rappresentanti di un'ampia base di imprese del terziario, hanno una conoscenza diretta delle esigenze delle realtà economiche locali e il loro contributo può meglio orientare gli investimenti pubblici verso i bisogni reali, migliorandone l'impatto e riducendo il rischio di possibili resistenze, facendo emergere ex ante e favorendo il tempestivo bilanciamento tra interessi (pubblici e/o

² Il Codice dei Contratti Pubblici (D.Lgs. n. 36/2023) prevede specifici obblighi di rendicontazione telematica per le stazioni appaltanti e gli enti concedenti. In particolare, l'articolo 222, comma 9, stabilisce che «Al fine di consentire l'adempimento degli obblighi di trasmissione previsti dagli articoli 23, comma 5, e 28, comma 1, la stazione appaltante o l'ente concedente invia senza indugio i dati, secondo le indicazioni fornite dall'ANAC con proprio provvedimento». Questo implica che le stazioni appaltanti devono trasmettere tempestivamente i dati relativi ai contratti pubblici secondo le modalità indicate dall'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC). Inoltre, l'articolo 25 del Codice prevede che, a partire dal 1° gennaio 2024, le stazioni appaltanti utilizzino piattaforme di approvvigionamento digitale certificate per svolgere le attività di programmazione, progettazione, pubblicazione, affidamento ed esecuzione dei contratti pubblici. Questo obbligo mira a garantire la digitalizzazione dell'intero ciclo di vita dei contratti pubblici, inclusa la rendicontazione.

³ Il **Monitoraggio delle Opere Pubbliche a valere sui fondi nazionali** (MOP) è previsto dal D.Lgs. n. 229/2011 che a tal proposito fa riferimento alla Banca Dati delle Amministrazioni Pubbliche (BDAP) consultabile tramite la piattaforma web **OpenBDAP**.

⁴ Del tutto in linea con questa impostazione è il punto di vista del Comitato economico e sociale europeo che, ad esempio nella **Risoluzione del 25 Febbraio 2021 Coinvolgimento della società civile organizzata nei piani nazionali per la ripresa e la resilienza - Cosa funziona e cosa no?**, afferma che «**5.6.** Tra i rischi derivanti dalla necessità, per gli attori pubblici e sociali, di investire ingenti risorse finanziarie in un breve lasso di tempo, figurano l'incapacità di assorbire e applicare i fondi entro i tempi previsti e un uso inefficiente di tali risorse. Un rischio ancora più grave è la corruzione. Il Comitato invita i governi nazionali ad adottare le misure necessarie per migliorare la capacità di gestione e promuovere la trasparenza e il controllo amministrativo e parlamentare per far fronte a detti rischi, ma sottolinea che il coinvolgimento delle organizzazioni rappresentative della società civile, nel monitoraggio dell'attuazione del PNRR è uno strumento potente nella lotta contro la corruzione e l'inefficienza. **5.7.** Il CESE teme che, al momento dell'elaborazione delle relazioni nazionali su cui si basa la presente risoluzione, nella maggior parte degli Stati membri non vi sia sufficiente chiarezza sui sistemi di governance dei PNRR e sulla ripartizione delle responsabilità tra i livelli centrale, regionale e locale per la loro attuazione. Ovviamente, non vi è sufficiente chiarezza neppure sui meccanismi appropriati per coinvolgere le organizzazioni della società civile e le parti sociali nelle fasi di attuazione, monitoraggio e adeguamento dei PNRR». Altre prese di posizione del CESE, coerenti con queste affermazioni, sono in altri atti tra cui la risoluzione del febbraio 2021 dal titolo **Coinvolgimento della società civile organizzata nei piani nazionali per la ripresa e la resilienza - Come migliorarlo?**, e il parere, dell'aprile 2024, **Le proposte di riforma e di investimento e la loro attuazione negli Stati membri - Qual è il parere della società civile organizzata?**

privati) in potenziale conflitto e una maggiore accettazione degli interventi anche da parte delle comunità locali⁵.

Un rischio specifico nei progetti urbani riguarda l'impatto negativo che i cantieri possono temporaneamente produrre sul commercio e sui servizi. Chiusure stradali, limitazioni all'accesso e disagi logistici, possono ridurre il flusso di clienti e danneggiare le attività economiche locali. Per attenuare questo rischio, è essenziale che la programmazione dei lavori sia vagliata e affinata con l'associazionismo del terziario, prevedendo misure per ridurre i disagi, come tempi di cantiere più brevi, un approccio modulare nella realizzazione delle opere, una comunicazione trasparente con gli imprenditori, soluzioni temporanee per garantire l'accessibilità, e così via.

Il confronto tra istituzioni pubbliche e stakeholder deve avvenire in modo ordinato e costruttivo, evitando sovrapposizioni di ruoli e confusione nelle responsabilità. È positivo che molte istituzioni abbiano dimostrato di saper instaurare un dialogo strutturato e trasparente con il partenariato, definendo regole chiare per la partecipazione e delimitando con precisione i compiti di ciascun attore. Affinché questa pratica diventi un elemento sistemico e non solo episodico, è essenziale rafforzare l'impegno a rendere questi processi più regolari, inclusivi e pienamente integrati nelle fasi decisionali.

In conclusione, il PNRR e i fondi di coesione sono strumenti di cambiamento che richiedono impegno e visione. Investire sul binomio *accountability* e partecipazione è cruciale per affrontare al meglio le sfide del presente e trasformarle in vere opportunità di sviluppo e progresso.

Le due prossime sezioni di questo Rapporto riguardano:

- **la prima**, a cura del partner di progetto, Fondazione Openpolis - lo stato di attuazione, al 31 dicembre 2024, dei 34 progetti monitorati;
- **la seconda**, il cui autore è il professor Gianfranco Viesti - un distillato delle questioni chiave per il policy maker urbano.

La loro lettura conferma l'attualità del monito di Luigi Einaudi: *prima conoscere, poi discutere, poi deliberare*.

Infine, il Rapporto è accompagnato dalle schede descrittive di ciascuno dei progetti monitorati, aggiornate a marzo 2025 e complete dei dati relativi all'avanzamento della spesa al 31 dicembre 2024. Ogni scheda contiene un collegamento ipertestuale alla pagina dedicata sull'apposita sezione del sito di **Con-fcommercio** che offre una consultazione dinamica e costantemente aggiornata. In questo modo, chiunque sia interessato può accedere in tempo reale alle informazioni pubbliche e giornalistiche sull'evoluzione degli interventi.

Uno strumento vivo, dunque, pensato per favorire il dialogo tra istituzioni, imprese e cittadini, per rendere la trasparenza un motore di cambiamento positivo.

⁵ Quanto scriviamo è molto in sintonia con il testo dell'audizione – tenutasi il 21 gennaio 2025 presso l'ottava commissione del Senato della Repubblica - del Presidente dell'ANAC, Avv. Giuseppe Busia, sul disegno di legge quadro in materia di ricostruzione post-calamità (A.S. n. 1294). Qui leggiamo che «*grazie all'uso delle piattaforme digitali diventa infatti possibile raccogliere in tempo reale e mettere immediatamente a disposizione dei soggetti interessati e di tutti i cittadini i dati relativi alle diverse fasi della ricostruzione, ai tempi, ai costi, alle risorse utilizzate, senza che questo rappresenti più un onere o un freno. Grazie a tutto ciò, soprattutto, le comunità locali possono non solo verificare quanto si sta facendo, ma anche partecipare attivamente, sentendosi davvero parte di un progetto comune (...). La digitalizzazione è, quindi, il necessario presupposto per creare una cittadinanza informata e "partecipante"*».

PRINCIPALI EVIDENZE

A cura di Fondazione Openpolis

PANORAMICA

Per questa prima edizione, il report si focalizza sull'attività di monitoraggio posta in essere da **Confcommercio** insieme ad **Openpolis** - realizzata anche grazie al fondamentale contributo delle Associazioni territoriali - relativamente a **34 progetti distribuiti su tutto il territorio nazionale** e che vanno a coprire quasi tutte le regioni italiane.

Di questi interventi, 24 sono finanziati, in prima battuta, con il **piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr)**⁶ mentre i restanti 10 attingono ai fondi europei stanziati per le **politiche di coesione**⁷. Complessivamente le risorse messe a disposizione per la realizzazione di queste opere ammontano a circa 2 miliardi di euro.

€ 1.759.785.339,49

i fondi europei messi a disposizione per i 34 progetti oggetto del monitoraggio Confcommercio-Openpolis.

Queste risorse provengono per circa 1,5 miliardi dal Pnrr mentre il resto arriva dai fondi per la coesione. In alcuni casi possono esserci **ulteriori fonti di finanziamento** costituite da altre risorse nazionali pubbliche oppure dai contributi dei privati. Purtroppo **dai dati disponibili non è sempre possibile individuare con chiarezza quali siano questi fondi**. Se si considera il costo totale dei progetti monitorati possiamo osservare che l'importo sale a circa 2,2 miliardi di euro

Gli investimenti assegnati per i 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**

Per numero di progetti, il tema più ricorrente è quello della **rigenerazione urbana** con 12 interventi finanziati. In verità anche le opere pubbliche riferibili agli altri temi impattano positivamente sul tessuto cittadino, pur essendo specifica. Seguono i progetti riguardanti il **trasporto pubblico locale e la mobilità dolce** (11), le **infrastrutture**, gli interventi dedicati alla **cultura e al turismo** (4) e infine quelli riguardanti il **commercio** in senso stretto (3). Non tutti gli interventi hanno però la stessa portata. Infatti sono oggetto del nostro monitoraggio sia opere del valore di oltre mezzo miliardo di euro sia interventi di valore molto più limitato. Questo non vuol dire che tali progetti non siano importanti per i territori su cui verranno realizzati. Come sarà possibile osservare nella parte finale del report, in cui sono presenti le schede di approfondimento dedicate alle singole opere, **ogni progetto selezionato ha una sua rilevanza** poiché interviene per rispondere a bisogni delle comunità locali colti anzitutto dalle associazioni territoriali che hanno voluto segnalare lo specifico intervento ai fini di questa iniziativa di monitoraggio civico. Il senso di questo progetto è quindi quello di una partecipazione attiva delle comunità locali e i progetti segnalati rappresentano un "carotaggio" di quanto avviene sui territori, senza avere l'ambizione di rappresentare un campione statisticamente rilevante.

Ciò detto, non c'è dubbio che la rilevanza economica sia uno degli elementi da tenere maggiormente in considerazione. Da questo punto di vista possiamo osservare che il tema che assorbe più risorse, considerando il valore totale dei progetti monitorati, è quello della **mobilità urbana con circa 1,7 miliardi di euro**, pari al 75% delle risorse stanziati per i progetti monitorati. Seguono poi le **infrastrutture** (257 milioni circa) mentre la **rigenerazione urbana**, quanto a risorse previste dai progetti di investimento, si pone al terzo posto.

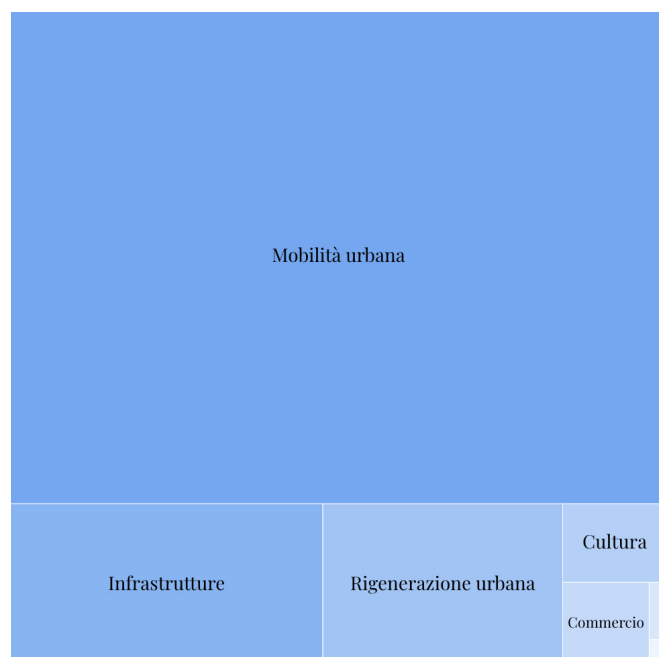
⁶ Cfr.: **Openpolis - Cos'è il Pnrr, piano nazionale ripresa e resilienza**

⁷ Cfr.: **Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud - I fondi della politica di coesione**

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.

OLTRE 1 MILIARDO E MEZZO DI FONDI PER LA MOBILITÀ

L'AMMONTARE DI RISORSE E IL NUMERO DI PROGETTI 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: 11-02-2025

Per quanto riguarda la distribuzione territoriale dei progetti possiamo osservare che **la regione maggiormente interessata dal monitoraggio è la Puglia con 5 interventi**. Seguono Lazio, Liguria e Sardegna con 4, Lombardia e Umbria con 3, Calabria, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Piemonte e Sicilia con 2 e infine il Molise con un solo progetto monitorato. Anche se in termini di numerosità delle opere il dato maggiore è quello della Puglia, la quota più consistente di risorse assegnate ai progetti monitorati si trova altrove. Al primo posto troviamo infatti l'**Emilia Romagna con 516 milioni di euro** circa, seguita dalla **Liguria con 513**.

A livello di singoli progetti i 3 dall'importo più significativo sono localizzati rispettivamente a Bologna, Genova e Roma. Il primo intervento, del valore totale di 511 milioni di euro, riguarda la **realizzazione della linea tranviaria rossa nel capoluogo felsineo**. Il secondo intervento per importo assegnato, pari a circa 498,3 milioni, invece, prevede una serie di opere tese a **rendere più fruibili e veloci le principali arterie di traffico del capoluogo ligure**. Il terzo progetto, del valore di 220,8 milioni, prevede l'**acquisto di 411 autobus elettrici** da mettere a disposizione di residenti e turisti nella capitale.

IL PRESIDIO DEL TERRITORIO E LA MANCANZA DI DATI

Tra gli obiettivi del monitoraggio, di cui questo report vuole essere un primo momento di riflessione, c'era certamente l'idea di andare a individuare alcuni interventi che - almeno potenzialmente - avessero un **significativo impatto sulle comunità** che vivono nei territori in cui saranno realizzati. Un impatto non solo dal punto di vista dello **sviluppo economico** ma anche nella capacità di **migliorare la qualità della vita**.

Quando le comunità vengono coinvolte nella progettazione si riescono a ottenere risultati molto positivi.

Fondamentale, da questo punto di vista, è stato il **contributo delle Associazioni territoriali che, ovviamente, conoscono molto bene i territori in cui operano**. A questo proposito, un primo elemento

che vale la pena sottolineare è che quando le realtà che vivono il territorio vengono coinvolte già a partire dalla fase di progettazione si riescono ad ottenere dei risultati molto positivi.

È il caso, ad esempio, di quanto accaduto per il progetto realizzato nel comune di Gorizia per la riqualificazione del Borgo Castello, dove l'associazione territoriale del Sistema Confcommercio ha avuto un ruolo di primo piano, come vedremo meglio nelle prossime sezioni del report. D'altra parte il presidio del territorio rappresenta un valore aggiunto anche per altri motivi. Il primo è proprio quello di **avere una conoscenza diretta di quelle che sono le reali necessità non solo sulle opere da realizzare, ma anche sulle modalità di intervento**, soprattutto quando i cantieri aperti possono produrre impatti negativi sulle attività economiche, impatti che - con opportune misure, considerate già in fase di progettazione - potrebbero essere mitigati.

“L’insieme delle opere da realizzare dovrebbe rendere più veloci e fruibili le principali direttrici 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.”

- Confcommercio Genova in relazione al progetto riguardante il potenziamento delle arterie del traffico.

Un secondo motivo per cui risulta fondamentale la presenza sul territorio è quello di poter **“toccare con mano” i diversi interventi** ed avere così un quadro più circostanziato di quello che è il reale stato di avanzamento delle opere. Purtroppo infatti **con i (pur sempre utilissimi) dati resi attualmente disponibili dalle Istituzioni Centrali risulta molto complesso fare questo tipo di valutazioni.**

Per quanto riguarda i progetti finanziati con i **fondi per le politiche di coesione**, come vedremo meglio nel prossimo paragrafo, **i dati disponibili a livello centrale non sempre consentono di capire con esattezza a quale step procedurale si trovino gli interventi** (progettazione, aggiudicazione, realizzazione), ma va riconosciuto che il sistema georeferenziato Open Coesione⁹, è di agevole consultazione ed è connesso a Monithon, un importante sistema di monitoraggio civico. Relativamente al Pnrr invece abbiamo qualche informazione in più. Tuttavia non mancano casi nei quali i **dataset pubblicati¹⁰, con particolare riferimento a quelli riguardanti l’iter procedurale, presentano lacune.** Lacune che sembrano essere dovute ad errori di compilazione da parte del soggetto attuatore incaricato di rendicontare il lavoro fatto.

Dietro progetti come Open Coesione e Italia Domani, c’è un grande lavoro delle istituzioni e, nel tempo, vi sono stati importanti progressi. Ma ci sono ancora margini di miglioramento nella raccolta e nella pubblicazione dei dati sulle politiche pubbliche di investimento.

A **Perugia**, ad esempio, si prevede la realizzazione di un progetto del valore complessivo di 111 milioni di euro per promuovere la mobilità urbana sostenibile attraverso la linea Bus Rapid Transit. Dai dati disponibili su Italia domani risulta ancora mancante il progetto esecutivo. Si dedurrebbe quindi che l’opera non sia ancora entrata nella sua fase realizzativa. D’altra parte però i dati pubblicati dal comune stesso sul proprio sito istituzionale¹¹ sono molto diversi. Qui infatti **i lavori risultano già partiti e il livello di completamento stimato è pari al 50%** (data di aggiornamento: 13/08/2024). Per quanto sia ragionevole pensare che i dati presenti sul sito del comune siano più attendibili, questa differenza desta qualche perplessità dato che dovrebbe essere lo stesso ente a fornire le informazioni pubblicate su Italia domani.

Un caso simile riguarda poi un progetto gestito dal comune di **Cagliari** che prevede la riqualificazione dei mercati civici per un importo totale di oltre 35 milioni di euro. Secondo i dati pubblicati su Italia domani, i lavori risulterebbero già avviati ma **non è indicato quando si è conclusa la fase di progettazione** che, almeno in teoria, dovrebbe essere ancora in svolgimento. Si tratta evidentemente di un **errore nel conferimento dei dati.** Queste lacune tuttavia rendono complessa la valutazione circa lo stato di avanzamento delle diverse opere.

L’esperienza sull’*accountability*, anche in contesti diversi da quello cui è riferibile questo report, insegna che più i dati vengono utilizzati - dalle istituzioni, dai media, dagli stakeholders e dai cittadini - migliore diventa la loro qualità. E migliore è la qualità dei dati,

⁹ I dati sono consultabili su opencoesione.gov.it

¹⁰ I dataset disponibili riguardanti i fondi finanziati con il Pnrr sono disponibili su italiadomani.gov.it

¹¹ Cfr.: **Comune di Perugia - REALIZZAZIONE DELLA LINEA BUS RAPID TRANSIT (BRT)**

maggiore è la capacità della filiera istituzionale (centrale e locale, nell'esecutivo e nel giudiziario) di svolgere i propri compiti di programmazione, indirizzo, gestione e controllo in modo efficace, per il progresso del Paese.

Un altro motivo per cui la presenza sul territorio rappresenta un valore aggiunto per questo monitoraggio è dovuto al fatto che **le Confcommercio locali hanno la possibilità di relazionarsi, con una certa facilità, con i soggetti responsabili** della realizzazione degli interventi monitorati. Questo non solo permette di avere informazioni tempestive e precise circa lo stato di avanzamento delle varie opere ma dà anche l'opportunità, alle amministrazioni coinvolte, di **spiegare i motivi che hanno portato alla scelta di realizzare un'opera piuttosto che un'altra** (o in un modo anziché in un altro) e anche di fornire informazioni sul **coinvolgimento dei portatori di interessi** nei diversi territori, ammesso che questo sia avvenuto. Questi feedback sarebbero inoltre utili a spiegare le motivazioni dei ritardi, che spesso sono di natura tecnica e non dovuti a negligenza.

Un esempio da questo punto di vista è quello del progetto da realizzare a **Milano** e che prevede interventi su alcune strade comunali. Dalle informazioni rilasciate dall'ente si evince, infatti, che i lavori sono stati consegnati il 15 maggio 2024 ma fisicamente sono iniziati dopo 5 mesi. Questo perché il cantiere, di dimensioni rilevanti, ha reso necessaria la realizzazione di un complesso sistema di viabilità alternativa provvisoria.

È proprio per questo motivo che Confcommercio e Openpolis hanno preparato un **questionario standard** utilizzabile (in qualunque momento) dai responsabili dei progetti oggetto di monitoraggio per spiegare, con dovizia di particolari, motivazioni delle scelte, modi di realizzazione e tempistiche.

LO STATO DI AVANZAMENTO DEI PROGETTI MONITORATI

Alla luce di quanto evidenziato nel paragrafo precedente, è evidente come sia più complesso valutare in maniera esatta lo stato di avanzamento dei progetti finanziati con il Pnrr e con i fondi per la coesione senza un presidio sul territorio. D'altra parte **la presenza in loco consente di verificare l'evoluzione di un singolo intervento ma non di fare analisi di carattere generale.**

Nonostante le difficoltà e le lacune, incrociando tutte le informazioni disponibili è comunque possibile fare

Al momento sono 8

i soggetti attuatori che, in via sperimentale, hanno risposto al questionario di Confcommercio e Openpolis¹². Il questionario può essere compilato e inviato periodicamente alle Associazioni Territoriali (e da queste alla Confederazione), con l'avanzare del progetto.

Ad aver risposto a un primo "sondaggio test", solo per alcuni progetti, sono stati i rappresentanti dei comuni di **Campobasso, Cosenza, Genova, Milano, Palermo** (per 2 distinti progetti) e **Torino**. A questi si aggiunge poi il **Museo Regionale di Scienze Naturali** con sede sempre a Torino, soggetto attuatore di un progetto da 5,5 milioni di euro.

Questo canale di comunicazione è un'importante opportunità di dialogo tra gli stakeholder e le istituzioni. Non solo perché, come abbiamo visto, il contributo dei soggetti attuatori rende più affidabili le informazioni circa lo stato di avanzamento dei diversi progetti e anche il rispetto delle tempistiche ma anche perché il racconto, anche qualitativo, di chi vive un territorio giornalmente contribuirebbe a **comprendere elementi come l'impatto atteso dell'opera una volta realizzata**. Elementi che è difficile far emergere dalla mera analisi quantitativa dei dati finanziari.

Senza dimenticare, poi, che le spiegazioni dirette dei soggetti coinvolti nelle diverse opere contribuirebbero a fugare dubbi circa criticità di vario genere.

alcune valutazioni, anche nel caso non vi sia ancora risposta al questionario da parte dei soggetti attuatori. Occorrono però alcune **premesse di carattere metodologico**. La prima è che per valutare lo stato di avanzamento dei progetti e se questi sono in ritardo o meno la fonte principale rimane comunque quella ottenuta brevi manu. Attraverso cioè le interlocuzioni delle Associazioni territoriali del Sistema Confcommercio con i soggetti attuatori.

Nei casi per i quali questo non è stato ancora possibile,

¹² Il questionario è riportato in allegato, è scaricabile in formato elettronico [qui](#) e va trasmesso all'Associazione Territoriale attiva nel comune o nella provincia interessata dal progetto.

la ricostruzione sul progresso dei lavori è stata fatta attraverso l'analisi dei dati disponibili. Per quanto riguarda i progetti finanziati dal Pnrr, il dataset individua **diversi step** legati alla **progettazione** (fase 1), **all'affidamento** (fase 2) e alla **realizzazione** (fase 3). Per ogni step il dataset contiene le colonne **“data di inizio”** e **“data di fine”**. La data di fine coincide con la conclusione di un determinato step. Laddove non sono presenti né la data d'inizio né tantomeno quella di fine, lo step è considerato come ancora non avviato. Nel caso in cui sia nota **la data di avvio ma non quella di fine**, lo step è da considerarsi come “in corso”.

La valutazione dell'avanzamento dei progetti monitorati è complessa ma non impossibile.

In alcuni casi **risultano avviate più fasi contemporaneamente**. Ad esempio, può essere in corso sia la procedura di affidamento sia quella progettuale. Queste discrepanze potrebbero essere dovute alla scelta di far procedere in parallelo fasi diverse (come nel caso degli appalti integrati¹³) ma potrebbero anche dipendere, come già detto, da **errori di rendicontazione** da parte del soggetto attuatore. In questi casi **abbiamo scelto di attribuire al progetto la fase più avanzata che risulta attualmente in corso**.

Per quanto riguarda invece gli interventi finanziati con i fondi per la coesione purtroppo le informazioni disponibili non consentono una valutazione puntuale delle fasi 1 e 2. Per questo, dove presenti, si è fatto riferimento ai **report realizzati su Monithon**¹⁴. Nei casi in cui tali report sono disponibili è risultato che i progetti sono già in fase di realizzazione. Le fasi 1 e 2 di conseguenza sono state considerate completate.

Dove non presenti i report pubblicati su Monithon si è operato in maniera diversa. Nei casi in cui 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 potendo stabilire con esattezza a che punto dell'iter ci troviamo, si è scelto invece di classificare questi progetti come ancora da avviare e quindi alla fase 1.

Data questa impostazione, possiamo osservare che **la stragrande maggioranza dei progetti oggetto del monitoraggio è già nella fase di realizzazione**.

26 su 34

i progetti monitorati sono già in fase di realizzazione.

Troviamo poi **3 opere in fase di affidamento dei lavori e 4 ancora in fase di progettazione**. C'è un unico progetto che risulta già concluso. Si tratta di un intervento del valore complessivo di circa 954mila euro curato dal **comune di Brescia** relativo alla realizzazione di **piste ciclabili**. Un progetto che, tra i motivi di interesse, ha quello di aiutare a comprendere se questo tipo di mobilità “dolce” potrà portare dei vantaggi o se, al contrario, andrà a penalizzare il commercio tradizionale e i servizi localizzati nell'area interessata, a causa delle modifiche che comporta per la viabilità.

PER 7 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: 11-12-2024

¹³ Con l'entrata in vigore del decreto legislativo 36/2023 che riforma il codice degli appalti gli step progettuali sono passati da 3 a 2. Se prima infatti erano necessari studio di fattibilità tecnico-economica, progetto definitivo e progetto esecutivo adesso dal primo grado di progettazione si può passare direttamente al terzo. La riforma ha poi previsto la possibilità dell'appalto integrato. Si tratta di un contratto misto il cui oggetto ricomprende sia la redazione di parte della progettazione sia l'esecuzione dei lavori per la realizzazione dell'opera pubblica che possono quindi essere affidate allo stesso operatore economico.

¹⁴ Monithon è un'organizzazione indipendente e non profit che dal 2013 sviluppa metodi e strumenti per il monitoraggio civico dei fondi pubblici. Ha pubblicato della documentazione anche per alcuni dei progetti monitorati ma non per tutti.

Le informazioni fornite dai comuni, ma anche i dati disponibili, consentono di fare alcune valutazioni circa il **rispetto dei cronoprogrammi** e capire quindi se le opere stanno procedendo nei tempi o meno.

Tenendo presente le criticità evidenziate nei precedenti paragrafi, possiamo osservare che **dei 34 progetti monitorati: 12 risultano in ritardo, 17 rispettano i tempi previsti e 2, addirittura, sono in anticipo.**

Non vorremmo mai che sui progetti in ritardo qualcuno esprimesse giudizi banali. Non è certo una gara, anche perché dovrebbe esser chiaro a tutti che la capacità di realizzare un'opera tempestivamente dipende da fattori "strutturali" (ad esempio dimensionamento e qualità organizzativa delle amministrazioni coinvolte e/o delle imprese appaltatrici) e "congiunturali" (ad esempio dimensione e complessità ingegneristica del progetto, morfologia dell'area su cui insiste, numerosità e complessità delle necessarie autorizzazioni amministrative) di volta in volta diversi. Tuttavia, quando vi sono termini perentori per ultimare le opere, pena la perdita dei fondi, è chiaro che il rispetto dei tempi non può rappresentare una variabile indipendente.

Si osserva come i progetti che risultano in ritardo hanno tutti importi rilevanti, sempre superiori al milione di euro. Indice del fatto che, come è intuitivo, **interventi più grandi comportano anche maggiori complessità.** Per cui risulta più difficile in questi casi rispettare i tempi.

Tutti i progetti in ritardo hanno un importo superiore al milione di euro.

Tra questi interventi poi ne figurano alcuni dall'importo molto rilevante. Ce ne sono 4 in particolare con un valore complessivo superiore ai 70 milioni di euro. Si tratta dei progetti per la **realizzazione di una linea tranviaria a Bergamo** (205 milioni di euro, di cui 100 provenienti dal Pnrr), di un **sistema di collegamento ferroviario metropolitano a Catanzaro** (156 milioni, tutti provenienti dai fondi per la coesione), della **realizzazione di un parco e di altre strutture nei pressi di una stazione centrale di Bari** (96,6 milioni, tutti provenienti dal Pnrr) e dell'**ammodernamento di una metropolitana di superficie a Roma** (74 milioni, tutti provenienti da fondi coesione). Quest'ultimo progetto in particolare, da cronoprogramma, avrebbe dovuto concludersi a dicembre del 2023.

IN 12 CASI NON È STATO RISPETTATO IL CRONOPROGRAMMA

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



DA SAPERE: 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 e dei report curati da Monithon (dove si presenti).

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

ULTIMO AGGIORNAMENTO: 13-12-2024

Un ultimo elemento che è possibile analizzare in base ai dati disponibili è quello riguardante la **spesa sostenuta**. Si tratta di un indicatore molto importante perché, in assenza di informazioni più precise, consente di **valutare il livello di completamento di un progetto** da un altro punto di vista, quello finanziario. I dati che abbiamo passato in rassegna nel paragrafo precedente infatti ci dicono a quale step dell'iter siamo e se si sta procedendo nel rispetto del cronoprogramma preventivato. Non ci dicono molto, invece, sullo stato di avanzamento delle opere.

Il Sal (lo stato di avanzamento lavori) è fondamentale per monitorare l'avanzamento dell'opera, gestire i flussi finanziari e assicurare la conformità dei lavori rispetto ai termini contrattuali.

Ecco che su questo fronte si può fare riferimento al dato sulla spesa. Generalmente infatti i fondi assegnati non sono erogati tutti insieme a fine lavori ma ad intervalli regolari, in seguito al raggiungimento di determinati livelli di realizzazione delle opere. Per questo le ditte appaltatrici devono redigere un documento chiamato **Sal (stato di avanzamento lavori)** in cui vengono certificati i progressi fatti. Sapere quanti fondi sono già stati spesi per una singola opera è quindi un elemento utile a comprendere se l'intervento sta procedendo e in che misura.

Da questo punto di vista possiamo osservare che a fronte di un valore totale dei progetti monitorati di poco superiore a 2 miliardi, **risultano già erogati circa 504 milioni di euro**.

23%

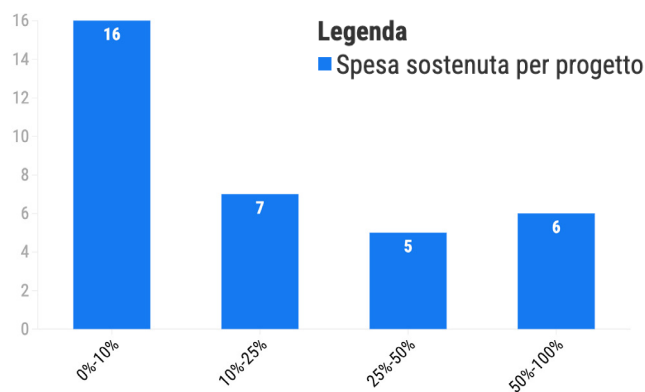
la spesa già sostenuta a fronte del valore totale dei progetti monitorati.

Ovviamente però il dato medio non restituisce le diverse situazioni che caratterizzano le singole opere. Opere che come, abbiamo visto, in alcuni casi stanno procedendo speditamente e in altri invece stanno riscontrando delle difficoltà. Per 16 progetti monitorati ad esempio il livello di spesa già sostenuta **non supera il 10%** del valore complessivo dell'intervento.

In altri 12 casi invece la spesa si assesta tra il 10% e il 50% mentre **solo 6 opere riportano un livello di fondi già erogati compreso tra il 50% e il 100%** (che di fatto significa completamento dell'opera). Va poi tenuto a mente che non tutte le opere avviate hanno iniziato il loro percorso attuativo nello stesso momento e che anche i termini di ultimazione possono essere differenti. In questo contesto, com'è noto le scadenze più urgenti riguardano le opere finanziate dal PNRR che, salvo proroghe (tutte da costruire in sede di Unione Europea) andranno ultimate nel 2026.

ANCORA DA SPENDERE 1,7 MILIARDI

IL LIVELLO DI SPESA GIÀ SOSTENUTA PER I PROGETTI OGGETTO DEL MONITORAGGIO CONFCOMMERCIO-OPENPOLIS



FONTE: Elaborazione Openpolis su dati Italia domani e Opencoesione

DA SAPERE: In questo caso i pagamenti già erogati rappresentano un utile indicatore per valutare lo stato di avanzamento dei lavori. Di conseguenza si è scelto di considerare l'importo totale delle opere, oltre ai fondi Pnrr e Coesione. Lo stesso è stato fatto per i pagamenti. Inoltre in alcuni casi questa distinzione delle fonti di finanziamento non è possibile. Le date di aggiornamento dei dati variano a seconda del progetto. Per le opere finanziate con il Pnrr l'analisi si basa sui dati pubblicati a fine 2024. Per gli interventi finanziati con i fondi dei coesione le date di aggiornamento sono eterogenee.

ULTIMO AGGIORNAMENTO: 11-02-2025

Tra gli interventi con una più alta percentuale di fondi già erogati - e quindi in fase di realizzazione avanzata - troviamo il già citato progetto di **Brescia** riguardante le ciclovie (100%). Seguono la rifunzionalizzazione dell'area esterna al mercato rionale di via Adige a **Lecce** (69,8%), il collegamento ferroviario metropolitano di **Catanzaro** (68,7%) e la riqualificazione del mercato coperto di **Perugia** (60,2%).

Aggregando i progetti per area tematica possiamo osservare che i settori più indietro per quanto riguarda i fondi già erogati sono la **rigenerazione urbana** (4,8%), **cultura e turismo** (10,4%) e **Tpl e mobilità dolce** (21,2%). Viceversa i settori più avanzati sono le **infrastrutture** (47,33%). Ulteriori informazioni circa i singoli progetti si trovano nella seconda parte del report.

Nel precedente capitolo abbiamo offerto una panoramica degli elementi più significativi emersi nel corso dell'attività di monitoraggio svolta da Confcommercio e Openpolis. Rimandando alla parte finale del report per maggiori dettagli sui vari progetti, ci focalizzeremo adesso su alcuni elementi salienti.

Prima di concentrarci su alcune buone pratiche incontrate durante l'attività di monitoraggio, quelle che un documento come questo può contribuire a cogliere e a diffondere, è il caso anche di rappresentare alcune criticità che pure sono emerse guardando da vicino alcuni tra i progetti monitorati dalle Associazioni Territoriali di Confcommercio. Non mancano casi nei quali la **disponibilità di informazioni pubbliche corrette e aggiornate è subottimale** oppure gli **stakeholder lamentano una ridotta capacità di ascolto delle loro istanze da parte dei policy maker**, sia nella definizione dei progetti, sia nella gestione dei cantieri. Se questi giudizi possono essere tacciati di essere soggettivi, questo non è certamente vero nei **casi di opere in ritardo di realizzazione**, talvolta stigmatizzati anche dalla Corte dei conti.

Talvolta nei dati pubblici si riscontrano informazioni opache, parziali e veri e propri errori di compilazione. Anche per questo è utile un controllo con chi, sul territorio, può contribuire a verificare "sul campo" lo stato dell'arte.

Il mancato coinvolgimento (quanto meno in consultazione) **degli stakeholder, può produrre conseguenze negative per la collettività.** Questo riguarda anche opere ritenute assolutamente necessarie che, tuttavia, possono destare fondate perplessità sia nei contenuti progettuali, sia per le scelte relative alla loro realizzazione o gestione.

Il coinvolgimento delle comunità in fase di progettazione è fondamentale per evitare effetti negativi non previsti.

Si pensi al caso nel quale la **riqualificazione di un'area con attrattori turistici e nuove grandi superfici commerciali e vasti parcheggi** può intercettare flussi di visitatori in un "gioco a somma zero" sottraendoli a un centro storico che, magari, è monumentale ma – come spesso accade - ha problemi di accessibilità (e di sosta degli automezzi). In un caso siffatto potrebbero esserci **ripercussioni molto impattanti sul tessuto socio-economico del centro storico.** Queste situazioni sono davvero delicate e non possono essere affrontate in astratto. Il policy maker può decidere al meglio, trovando soluzioni win-win, solo se, nel portare avanti un'analisi su costi e benefici, dialoga con le parti rappresentative dei diversi interessi da bilanciare.

UN PROBLEMA ATAVICO: I RITARDI DEI CANTIERI

Uno dei problemi cronici quando si parla di opere pubbliche in Italia è quello dei **ritardi dei cantieri.** Ritardi che spesso hanno portato in passato a lasciare le opere incompiute o comunque all'incapacità di spendere tutte le risorse europee destinate al nostro paese. **La capacità di rispettare i tempi previsti è però un elemento fondamentale, soprattutto quando si parla dei progetti finanziati con il Pnrr.** Opere che, come noto, devono concludersi tassativamente entro il 2026. Il discorso non cambia per le risorse europee delle politiche di coesione: anche in questo caso vi sono termini perentori da rispettare. Da questo punto di vista, le attività di monitoraggio civico sono quasi indispensabili. Non solo per segnalare eventuali criticità e incoraggiare all'azione i soggetti attuatori coinvolti, ma anche per contribuire a trovare delle soluzioni per eventuali imprevisti.

Il monitoraggio civico è importante per individuare criticità e stimolare i soggetti attuatori.

Dopo aver passato rapidamente in rassegna le principali criticità riscontrate, possiamo ora richiamare l'attenzione sulle (speculari) buone pratiche che, riteniamo, utili alla maggiore efficacia degli investimenti pubblici nelle città.

Tra le buone prassi che dovrebbero essere prese come modello da replicare c'è sicuramente quella di coinvolgere gli stakeholder che vivono un territorio, in tutte le fasi del progetto. **Il confronto con le comunità locali infatti non solo è utile per individuare meglio quelle che sono le reali esigenze di un territorio ma aiuta anche a far sì che un'opera, una volta realizzata, non diventi una "cattedrale nel deserto".** Senza il coinvolgimento diretto delle comunità e senza una visione strategica di lungo periodo infatti il rischio è che, soprattutto quando parliamo di interventi di recupero di spazi e immobili, questi rimangano inutilizzati con conseguente spreco di risorse ed energie. Un rischio che è possibile scongiurare coinvolgendo fin dall'inizio le comunità, prevedendo un ruolo attivo degli stakeholder non solo nella definizione degli interventi da realizzare ma anche nelle modalità di realizzazione (ad esempio per mitigare i disagi connessi ai cantieri) e, poi nella gestione e nella manutenzione delle aree su cui si va a intervenire.

Un esempio di questo tipo riguarda **Gorizia**. Qui infatti è in corso di realizzazione un progetto, articolato in più moduli diversi, del valore complessivo di 30,7 milioni di euro di cui 20 provenienti dal Pnrr. L'investimento prevede un complesso intervento di rigenerazione e innovazione nella piccola area di **Borgo Castello**, attraverso la riqualificazione degli spazi pubblici, il restauro del patrimonio storico-architettonico, insieme all'attivazione di iniziative imprenditoriali e commerciali che creino ricadute occupazionali sul territorio, favorendo altresì la conservazione del notevole patrimonio culturale, materiale e immateriale, paesaggistico e delle tradizioni. Da quest'opera ci si attende un incremento del turismo nell'area sfruttando anche il fatto che la città slovena di Nova Gorica (adiacente a Gorizia) è stata scelta come capitale europea della cultura nel 2025. La peculiarità di questo intervento è che **la locale Confcommercio è parte attiva del progetto.**

Il coinvolgimento delle comunità è fondamentale per la riuscita dei progetti.

L'opera complessiva si suddivide in 5 diversi cluster. Confcommercio Gorizia è capofila del **cluster 1** denominato "Gorizia e il suo Borgo: uno scenario di rigenerazione sfidante e *borderless*, una nuova comunità inclusiva e partecipe. Uno spazio collettivo innovativo e attraente. Un luogo competitivo, una destinazione

da scegliere". Obiettivo di questo specifico intervento è quello di **animare il territorio coinvolgendo residenti e operatori economici**. Il borgo viene concepito come "spazio collettivo e innovativo, pubblico e privato, fisico e concettuale, che contribuisce a costruire la nuova comunità". Particolare attenzione sarà data alla promozione delle attività commerciali e culturali con la valorizzazione di realtà storiche da un lato e innovative dall'altro.

"Il Bando Borghi è un insieme di interventi importanti e di medio periodo: non tutte le azioni sono immediatamente visibili, ma porteranno a una rigenerazione duratura di cui si vedono già i primi segni."

- Monica Paoletich, direttore di Confcommercio Gorizia.

Al di là del coinvolgimento della Confcommercio locale, l'altra peculiarità di questo progetto sta proprio nel fatto di poter essere scomposto in diversi interventi interconnessi. Questo rende **non semplicissima, ad esempio, la valutazione sullo stato di avanzamento delle opere così come del rispetto delle tempistiche previste**. In generale si può sostanzialmente dire che il progetto si sta sviluppando nel rispetto dei tempi. Andando però a vedere i singoli moduli in cui esso è scomponibile, possiamo osservare che alcuni passaggi si sono conclusi in ritardo ma altri in anticipo. E' in casi come questo che il confronto degli stakeholder con il soggetto attuatore può essere utile a comprendere i nodi delle possibili difficoltà e, magari, ad elaborare, sempre in modo collaborativo, possibili soluzioni.

Un caso virtuoso proprio da questo punto di vista è quello del **comune di Perugia**. Come abbiamo già accennato nel capitolo precedente, nel capoluogo umbro si prevede la realizzazione di un intervento legato alla mobilità del valore complessivo di oltre 111 milioni di euro di cui 87 provenienti dal Pnrr. L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo sistema di trasporto rapido di massa denominato **Bus Rapid Transit (Brt)**. Il Brt è un innovativo sistema di trasporto elettrico che si basa su un concetto avanzato di mobilità su gomma caratterizzata da un basso livello di emissione e da un'elevata capacità di trasporto. Questo sistema prevede che i veicoli viaggino su strada in sede propria o promiscua.

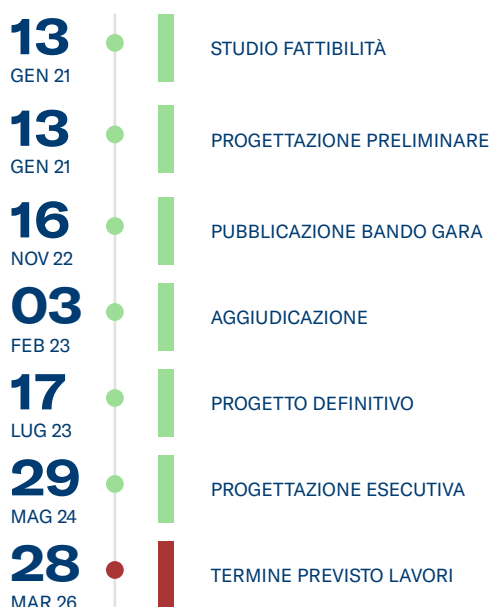
Oltre all'infrastrutturazione del corridoio percorso dalla linea di trasporto, il progetto prevede anche la riqualificazione degli spazi contigui alla sede stradale come i percorsi ciclabili e i marciapiedi, la realizzazione di fermate di rilevante qualità architettonica atte a garantire l'accessibilità universale, di intersezioni semaforiche per garantire al bus un flusso preferenziale, parcheggi di interscambio e un sistema avanzato di infomobilità, nonché la realizzazione del deposito per i veicoli. 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, una **maggior spinta ai consumi e una migliore vivibilità delle bellezze offerte dalla città**.

La disponibilità di dati e informazioni esaustive e costantemente aggiornate è fondamentale per valutare l'efficacia dei progetti monitorati.

Come già detto nel capitolo precedente, i dati presenti su Italia domani - che dovrebbe essere il principale punto di riferimento per il monitoraggio dei progetti finanziati dal Pnrr - presentano alcune lacune. Lo stesso vale per quelli pubblicati su Opencoesione. Di contro, bisogna dare atto all'amministrazione comunale di Perugia di aver strutturato una **pagina web¹⁵ semplice, intuitiva e completa dov'è possibile ottenere tutte le informazioni riguardanti il progetto**. Qui, infatti, troviamo non solo tutti i dettagli dell'intervento (importo, descrizione, responsabile del procedimento eccetera) ma anche tutti gli atti amministrativi e gli altri documenti ad esso colle-

gati. Dal sito è inoltre possibile capire in maniera immediata **l'evoluzione dell'iter procedurale e lo stato di avanzamento dei lavori. Lo stesso livello di trasparenza è raggiunto anche dal sito web del Comune di Palermo**. Entrambi questi siti istituzionali rappresentano un modello che dovrebbe essere replicato da tutti i soggetti attuatori. Meglio ancora se si potesse arrivare a uno standard (o addirittura un portale) nazionale grazie al quale tutti i soggetti attuatori possano dare evidenza - in modo chiaro, tempestivo e documentato - dello stato di attuazione dei progetti di investimento di rispettiva competenza.

TEMPI E FASI



AVANZAMENTO DEI LAVORI

50%



Lavorazione del comune di Perugia

Come già detto, purtroppo **queste informazioni non sono attualmente in linea con quelle presenti su Italia domani**. C'è da capire come mai, visto che dovrebbe essere lo stesso comune di Perugia a caricare i dati sulla piattaforma governativa. Potrebbe anche trattarsi di un semplice disallineamento sui tempi.

¹⁵ Cfr.: [Comune di Perugia - REALIZZAZIONE DELLA LINEA BUS RAPID TRANSIT \(BRT\)](#)

La disponibilità delle amministrazioni responsabili dei diversi interventi a fornire informazioni è quindi un elemento fondamentale per avere a disposizione tutti gli elementi necessari non solo per comprendere l'impatto potenziale dei progetti monitorati sul territorio ma anche per valutarne nella maniera più compiuta possibile lo stato di avanzamento ed eventuali criticità. Su questo fronte **un ulteriore salto di qualità si riscontra nei casi in cui i soggetti attuatori accettano di rispondere al questionario che abbiamo preparato.** In questo caso infatti non solo si riescono ad avere informazioni di prima mano circa il livello di completamento delle opere (corredati di informazioni qualitative, sui perché delle scelte e/o dei nodi da sciogliere), ma anche maggiori dettagli su cosa si va a realizzare concretamente. Elementi che non è sempre facile reperire, anche nei casi in cui le amministrazioni abbiano predisposto appositi siti web. Un esempio virtuoso da questo punto di vista è quello del **comune di Torino.**

Nel capoluogo piemontese si prevedono interventi di manutenzione straordinaria per due mercati per un valore totale di 2,5 milioni di euro. Grazie alle risposte fornite dall'amministrazione comunale siamo in grado di **comprendere meglio il senso generale del progetto ma anche quali sono gli interventi concreti previsti.**

“Tale investimento si pone l'obiettivo di favorire una migliore inclusione sociale riducendo l'emarginazione e le situazioni di degrado sociale, promuovere la rigenerazione urbana attraverso il recupero, la ristrutturazione e la rifunzionalizzazione ecosostenibile delle strutture edilizie e delle aree pubbliche, l'efficientamento energetico e idrico degli edifici e la riduzione del consumo di suolo anche attraverso operazioni di demolizione e ricostruzione finalizzate alla riduzione dell'impermeabilizzazione del suolo già consumato con modifica di sagome e impianti urbanistici, nonché sostenere progetti legati alle smart cities, con particolare riferimento ai trasporti ed al consumo energetico.”

- Risposta del comune di Torino all'associazione territoriale veicolata tramite il questionario Confcommercio-Openpolis.

Più concretamente, gli interventi prevedono la revisione dell'impiantistica esistente, la realizzazione di una nuova pavimentazione, la borchitura della deli-

mitazione dei banchi del mercato e interventi sulle aiuole e sui parcheggi. Grazie alla risposta dell'amministrazione comunale abbiamo a disposizione anche **informazioni puntuali e aggiornate circa l'avanzamento dei lavori** - che risulta essere nei tempi - e anche sulla spesa sostenuta finora.

68%

i fondi già erogati rispetto al valore complessivo dell'intervento in base le informazioni rilasciate dal Comune di Torino in data 22-01-2025

Altro elemento di grande interesse che emerge dalle risposte al questionario è che le attività non sono mai state interrotte e in entrambi i mercati coinvolti si sono raggiunti **accordi affinché le opere venissero realizzate senza troppo disagio per i commercianti e per i cittadini.** Un'altra buona pratica che, come abbiamo già sottolineato, è di fondamentale importanza per la riuscita di questi progetti.

GLI INVESTIMENTI DEL PNRR NELLE CITTÀ E ALCUNI SPUNTI PER IL POLICY MAKER

Di Gianfranco Viesti (Università di Bari)

1. IL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Come ampiamente noto, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) rappresenta una grande, positiva, iniziativa di politica economica del nostro paese, per favorirne la ripresa dopo la pandemia covid e per procedere in direzione delle grandi transizioni verde e digitale; in coordinamento con le autorità europee (nell'ambito del Next generation EU), e grazie ai finanziamenti delle *Resilience and Recovery Facility* (RFF), in parte a fondo perduto in parte con indebitamento a lungo termine e a basso tasso di interesse. Dal Piano ci si aspetta un impatto significativo sia sulla crescita economica e occupazionale del paese, sia nella sua trasformazione fisica. Esso si affianca (e non sostituisce) alle politiche di coesione europee.

Il PNRR si concretizza in investimenti pubblici prevalentemente di tipo materiale (opere pubbliche). Il Piano interviene dopo un lungo periodo di forte contrazione degli investimenti pubblici in Italia, a seguito delle politiche restrittive di bilancio. Si può stimare che l'ammontare del Piano, intorno ai 200 miliardi di euro, corrisponda al valore degli investimenti non realizzati in quel periodo, nonostante il contributo, comunque positivo, delle politiche di coesione europee. Negli anni Dieci l'Italia ha sperimentato una situazione di investimenti pubblici netti negativi: il flusso di nuovi investimenti, cioè, era inferiore al valore di ammortamento del capitale pubblico già disponibile. Questo significa che il Piano interviene in una realtà – anche urbana – con forti fabbisogni di manutenzione e ammodernamento delle strutture pubbliche, oltre che di loro ampliamento.

È convinzione condivisa che la disponibilità e la qualità del capitale pubblico sia un fattore essenziale sia per il benessere dei cittadini sia per la produttività delle imprese. Questo è particolarmente rilevante in ambito urbano, dove la disponibilità di un capitale pubblico moderno e ben funzionante rappresenta un potente fattore abilitante delle attività private, come evidente, fra le altre, dalle positive esperienze delle città del Nord Europa. Il Piano è dunque della massima importanza non solo per l'operatore pubblico, ma anche per gli operatori privati e le loro rappresentanze.

Per le vicende e le tempistiche che hanno portato all'approvazione del Piano da parte delle autorità comunitarie (luglio 2021), è fondamentale ricordare che il PNRR è stato definito dall'esecutivo nazionale (prima il governo Conte II e poi il governo Draghi), con un processo estremamente limitato di consultazione e di confronto tanto con le forze economiche e sociali quanto con le istituzioni territoriali. Si tratta di una caratteristica che accumuna molti piani degli Stati membri, ma che in Italia è stata particolarmente netta. Lo stesso Parlamento non ha avuto modo di discutere del Piano prima della sua approvazione.

A questa tempistica estremamente accelerata di definizione, si affianca la circostanza che il nostro paese, nell'intero nuovo secolo e in particolare negli anni Dieci, non ha sviluppato quelle programmazioni di settore, tipiche dei decenni precedenti, che avrebbero dovuto rappresentare la cornice d'insieme nella quale nuovi progetti di investimento si sarebbero potuti inserire: questo vale in una pluralità di ambiti, dai trasporti all'istruzione. Riguarda in modo particolare le città dato che, ormai da tempo, non sono state definite le linee di una agenda urbana nazionale, pur con eccezioni rappresentate da alcuni interessanti programmi. Questo elemento fa comprendere perché il Piano si caratterizzi come un grande insieme di misure, complessivamente importanti e positive, ma legate in modo relativamente labile fra loro; selezionate anche in base alla disponibilità di progetti, in alcuni casi da tempo, o a esigenze individuate in un breve tempo. Il PNRR comprende poi sia nuovi progetti sia "progetti esistenti", ovvero interventi già finanziati in precedenza con risorse ordinarie di bilancio e spostati a finanziamento tramite le nuove risorse.

Il Piano, tuttavia, in sé contiene solo in piccola parte l'indicazione delle specifiche opere finanziate dalle diverse misure. La selezione dei progetti è principalmente avvenuta nel 2021-22 attraverso processi attuati con modalità molto differenziate dai singoli Ministeri a cui sono state attribuite le responsabilità di allocazione dei fondi. In alcuni casi essi hanno proceduto con l'indicazione dei progetti "dall'alto", in altri si sono affidati a bandi competitivi a cui hanno partecipato diversi attori delle pubbliche amministrazioni: dai

comuni e dalle città metropolitane ai gestori dei servizi idrici e alle università.

Tuttavia, la struttura originale del Piano è stata significativamente rivista a fine 2023. Il governo Meloni ha provveduto all'invio in luglio alla Commissione Europea di un elenco estremamente ampio di modifiche, anche di rilevante portata, in occasione dell'aggiunta ai PNRR degli interventi previsti dalla nuova iniziativa comunitaria RePower EU. Le proposte italiane sono state parzialmente accolte, e nel novembre 2023 è stata definita la nuova struttura del Piano.

Ma, dato che molte misure sono state modificate, anche parzialmente, e alcuni dei "progetti esistenti" riportati al precedente finanziamento nazionale, la struttura del Piano si è fatta assai più complessa, e meno intelleggibile dall'esterno, nonostante la disponibilità dell'apposito portale "Italia Domani". Non è escluso che il governo possa procedere a ulteriori modifiche del Piano nei prossimi mesi. La trasparenza su questa intera operazione, come notato dalle istituzioni che si occupano continuativamente dell'analisi del Piano, è piuttosto modesta.

La necessità di possibili, ulteriori, revisioni è anche connessa al fatto che l'avanzamento del PNRR, in termini di spesa effettiva è assai più lento di quanto ini-

zialmente preventivato. Su questo ha inciso anche la fiammata inflazionistica che ha interessato nel 2022-23 il nostro come altri paesi, che ha reso necessario rivedere i costi di molti interventi. Tuttavia, anche al netto di questa circostanza, i progressi operativi di molte misure e progetti del Piano appare piuttosto lento: così come documentato dalle istituzioni (in primis Banca d'Italia e Ufficio Parlamentare di Bilancio) che si sono assunte il compito di monitorarli.

Cosa, d'altra parte, non sorprendente dati i tempi lunghissimi di realizzazione delle opere pubbliche (dal loro finanziamento fino al collaudo finale) che storicamente caratterizzano il nostro paese. Dato che la scadenza per il completamento di tutti gli interventi è fissata sin dall'inizio per il 2026, questo potrà determinare – come detto - ulteriori modifiche in itinere. Anche perché, mentre sinora l'Italia è riuscita a rendicontare alla Commissione Europea molti dei "traguardi" e degli "obiettivi" semestrali da raggiungere fissati sin dall'inizio, ora il cammino si fa assai più impervio: con la revisione del novembre 2023 molti e sfidanti obiettivi (che sono relativi alla realizzazione fisica degli interventi) sono stati posticipati al 2026 e dovranno essere allora totalmente rendicontati. Gli effetti che questo insieme di elementi potranno avere sulle specifiche realizzazioni locali non sono al momento prevedibili.

2. IL PNRR E LE CITTÀ

Molti degli interventi del Piano riguardano le aree urbane. In misura particolarmente intensa le città metropolitane, ma anche gli altri capoluoghi e in genere i centri urbani. Questo non sorprende, dato che le amministrazioni locali sono in Italia responsabili di quote rilevanti degli investimenti pubblici totali, insieme alle grandi società a capitale pubblico che generalmente intervengono sulle reti. Ma rappresenta in ogni caso un elemento positivo, dato che il vuoto di investimento pubblico che si è determinato negli anni Dieci, di cui si diceva in precedenza, ha riguardato in modo particolarmente intenso i Comuni.

Il totale dei finanziamenti PNRR (incluso il Pino Complementare) assegnati alle sole Amministrazioni Comunali è intorno ai 40 miliardi. Ad essi vanno sommati altri interventi che ricadono ugualmente in area urbana, come quelli previsti dalla missione salute del Piano (realizzati dalle Aziende Sanitarie Locali su regia regionale) o quelli realizzati dalle università e dagli enti per il diritto allo studio o, ancora, quelli sui porti. Va anche tenuto conto di interventi sulle reti (digitali a banda larga o ferroviarie) che possono avere un impatto molto rilevante sulle città.

Gli interventi urbani del PNRR seguono una logica settoriale, di misura. Essi non sono, cioè, frutto di una programmazione locale integrata, nemmeno parziale (con l'eccezione dei piani urbani integrati delle città metropolitane) ma rappresentano la somma di tutti gli interventi che vengono realizzati in ogni comune a valere sulle singole misure del Piano. Come detto, essi in parte corrispondono a interventi definiti in sede ministeriale (come per i grandi progetti di trasporto urbano), in parte a progetti già predisposti in passato dalle Amministrazioni (come nel caso dei progetti sulla "qualità dell'abitare" – PINQUA), in parte da progetti definiti ad hoc dopo l'avvio del Piano. La loro dimensione unitaria è assai differente: vanno dalla realizzazione di una nuova palestra in un plesso scolastico esistente o da un piccolo intervento di manutenzione urbana ("piccole opere") alla realizzazione di tratti di reti di metropolitana o di tramvie o ai grandi interventi sul patrimonio culturale e ambientale.

Anche le tipologie di progetti che vengono realizzati in ambito urbano grazie al PNRR sono assai differenti. Quelli di competenza delle Amministrazioni locali sono, stando all'Associazione nazionale dei Comuni

italiani (ANCI), di 38 diverse tipologie. Dieci di esse attengono a politiche di digitalizzazione. Poi, all'ambito turistico-culturale (musei, teatri, borghi, parchi; interventi strategici sul patrimonio culturale); all'ambito ambientale (trattamento rifiuti, mercati agroalimentari, isole e comunità verdi, energie rinnovabili); alle reti (ciclabili, trasporto rapido di massa, rinnovo bus); a interventi sul territorio (piccole opere, forestazione, rigenerazione, piani urbani integrati, PIN-QUA, impianti sportivi, edilizia pubblica); all'istruzione (nuove scuole, nidi, mense, palestre, scuole); al sociale (vulnerabili, disabili, housing temporaneo, beni confiscati), oltre a interventi specifici per le aree interne e dei terremoti 2009 e 2016.

3. L'IMPORTANZA DI MONITORARE GLI AVANZAMENTI

È dunque in corso nel nostro paese, nelle nostre città, un positivo processo di investimento. Esso però va attentamente monitorato, anche dalle rappresentanze economiche. Per più motivi, in parte già illustrati in precedenza.

Innanzitutto, è essenziale controllare l'effettiva realizzazione degli interventi. A differenza di altre esperienze del nostro paese, infatti, il PNRR risponde a logiche sue proprie, originali e parzialmente inedite; in particolare all'esigenza di rendicontare nel 2026 il raggiungimento degli obiettivi. L'esperienza, purtroppo diffusa nel nostro paese, di progetti che si completano in grande ritardo, potrebbe non ripetersi. In questo caso l'esistenza di uno stanziamento finanziario non assicura la realizzazione dell'opera prevista. Appare quindi utile, in primo luogo, una grande attenzione tanto al complesso insieme delle decisioni relative ai singoli progetti inclusi nel PNRR, specie se collocati in misure che hanno subito, o potranno successivamente subire, definanziamenti quanto all'avanzamento operativo delle opere.

Non si può affatto escludere che taluni interventi, caratterizzati da particolari lentezze operative, possano alla fine essere stralciati. Questo potrebbe mettere a rischio l'effettiva realizzazione finale, dato che andrebbero reperite nuove risorse sostitutive; in un quadro nazionale nel quale l'orientamento delle politiche di bilancio sta divenendo fortemente restrittivo e si stanno prevedendo in particolare sensibili tagli alle disponibilità dei prossimi anni per gli investimenti delle amministrazioni locali. Il tempo di realizzazione delle opere non è dunque affatto una variabile indipendente. Se un'opera subisce importanti rallentamenti, non è garantito che possa essere comunque completata. Alcuni progetti potrebbero rimanere incompiuti, con un impatto fortemente negativo – da molti punti di vista – sulle aree urbane.

L'intensità degli interventi in ciascun comune, a partire dai comuni capoluogo, è molto diversa: l'intensità è frutto sia dei processi decisionali nazionali sia dalle capacità locali di candidare con successo proprie iniziative. Analisi mostrano che, nonostante vi fosse una riserva del 40% per il Mezzogiorno, l'intensità (euro pro-capite) degli interventi nei capoluoghi di provincia non varia particolarmente in base al loro reddito medio, ma invece mostra una grandissima variabilità all'interno delle grandi circoscrizioni (Nord, Centro, Sud) del paese.

Va anche considerato che le amministrazioni locali, ad esito dei processi di riduzione delle loro risorse correnti degli anni Dieci e di prolungato blocco o limitazione del turnover, hanno subito una significativa riduzione del loro personale. Il quadro italiano è assai differenziato, con sensibili disparità per area territoriale e per dimensione delle amministrazioni. In questa situazione, le Amministrazioni hanno davanti a sé l'onere di realizzare congiuntamente e parallelamente un gran numero di interventi di tipologia e dimensione differente, con risorse tecniche e umane relativamente limitate.

Si tenga conto che a metà 2024 le Amministrazioni Comunali italiane risultavano attuatrici di circa 58.000 progetti finanziati, anche parzialmente, con risorse PNRR. Molti di essi erano allocati in comuni di piccolissima dimensione: quelli sotto i 5.000 abitanti sono attuatori di circa 35.000 progetti, naturalmente di minore importo unitario e complessità (circa il 15% delle risorse totali affidate ai Comuni). Nei comuni con più di 10.000 abitanti risultano circa 15.000 progetti, che coprono i tre quarti dell'ammontare totale. In particolare, i progetti nelle grandi città con più di 250.000 abitanti sono 923; quelli nelle città medie (da 50.000 a 250.000) 2.423.

L'avanzamento di questi progetti a metà 2024 era complessivamente discreto, anche se non del tutto tranquillizzante. Risultavano pubblicati circa 50.000 bandi di gara (a ciascun progetto può però corrispondere anche più di un bando), di cui 32.000 aggiudicati. La percentuale di bandi aggiudicati appare più alta nelle grandi città rispetto ai piccoli comuni; e tuttavia il valore degli importi aggiudicati, rispetto al totale, è maggiore nelle medie città rispetto alle grandi.

Il monitoraggio di un campione di interventi finanziati dal PNRR, oltre che dalle politiche di coesione, realizzato da Confcommercio appare quindi assai opportuno innanzitutto per i motivi appena illustrati. Appare molto positivo che le associazioni di rappresentanza si dotino di un supporto informativo, quantitativo, rispetto a questi progetti. Per controllare le effettive realizzazioni e per svolgere un ruolo di stimolo nei confronti delle amministrazioni responsabili, a sostegno delle collettività intere. Per controllare l'effettivo esito dei progetti, e evitare le conseguenze più negative di un loro definanziamento o di ritardi che possano lasciarli parzialmente incompiuti. Non si dimentichi la genesi dell'insieme dei progetti che è stata messa in luce in precedenza: in parte sono frutto di una lunga gestazione, in parte esito assai rapido di risposte a bandi PNRR con scadenze ravvicinatissime.

Anche il fatto che esperienze diverse siano comparate sulla stessa piattaforma può risultare importante. Le esperienze più positive possono influenzare, anche grazie alla pressione esercitata dalle organizzazioni di rappresentanza, quelle più in difficoltà. Il tema è assai concreto. L'Ufficio Parlamentare di Bilancio, ad esempio, utilizzando informazioni dell'Agenzia Nazionale Anticorruzione (ANAC) segnala che l'aggiudicazione delle gare del PNRR, anche grazie alle semplificazioni che sono state introdotte, fa segnare un accorciamento dei tempi rispetto al passato. Questo significa che le Amministrazioni, certo compati-

bilmente con le proprie capacità e le risorse tecniche disponibili, possono procedere nella realizzazione dei progetti in modo relativamente più spedito rispetto al passato. Alcune di esse possono certamente essere stimolate in questo senso.

Si tratta, come si vede dalle esperienze presenti sulla piattaforma, di un insieme di progetti di particolare interesse, in grado di generare vantaggi anche sensibili tanto per i cittadini quanto per le attività economiche. Ciò mostra che le associazioni di rappresentanza possono svolgere un ruolo ancora più incisivo, se riescono a dotarsi di una capacità di acquisire e di elaborare tempestivamente dati e informazioni rilevanti a vantaggio della collettività nel suo insieme, e nell'interesse specifico dei propri associati.

Di stimolare le Amministrazioni a "dare conto" in maniera compiuta e dettagliata dell'avanzamento dei progetti; di sollecitare l'interesse della cittadinanza e l'attenzione del sistema dell'informazione. Giustamente viene sottolineata, in questa iniziativa, l'importanza di coinvolgere i cittadini (anche attraverso documentazione foto e video) e di accendere l'interesse dei mezzi di informazione; rivendicando la circostanza che i progetti sono beni comuni. Facilitata anche dalla decisione, che pare opportuna, di concentrarsi su un numero relativamente limitato di progetti.

4. L'IMPORTANZA DI MONITORARE LA QUALITÀ DEGLI INVESTIMENTI

Ma vi è di più. Come detto, le modalità con le quali si è pervenuti all'elenco dei progetti finanziati dal PNRR sono state varie, e caratterizzate sempre da tempi molto ristretti. In alcuni casi sono stati ammessi a finanziamento interventi pronti da tempo; in altri casi le progettazioni e le proposte sono state molto accelerate. Anche per questi motivi, sono assai rare le esperienze di Amministrazioni che sono state in grado di coinvolgere le associazioni economico-sociali, e ancor meno l'intera cittadinanza, in processi di discussione e co-definizione dei progetti.

Tuttavia, è ormai patrimonio comune la convinzione che lo sviluppo delle città non dipenda solo da processi decisionali di carattere politico-amministrativo, ma necessiti di un continuo confronto aperto e di una condivisione di fondo su obiettivi e processi. Le città non si sviluppano perché vengono realizzate specifiche opere pubbliche, ma perché esse rappresentano tappe condivise il più possibile di un percorso più ampio con i cittadini e le forze economiche, sociali, culturali.

Questa riflessione è particolarmente importante per le opere finanziate dal PNRR. Come si è infatti detto, esso non sono frutto di una proposta d'insieme delle Amministrazioni locali, ma sono esito, in una prima fase, di scelta delle misure da finanziare da parte dell'esecutivo nazionale; poi, di scelta dei criteri di selezione (o di allocazione diretta) da parte dei Ministeri e conseguentemente della candidatura di progetti da parte delle Città. Essi, dunque, non corrispondono ad elementi di un disegno programmatico urbano complessivo.

Per questo, l'importanza dei progetti del PNRR non starà soltanto nella loro specifica realizzazione, ma anche, molto, nella capacità delle Amministrazioni e delle comunità urbane nel loro insieme, di inserirle in un disegno urbano il più possibile compiuto. La loro importanza non sarà nella realizzazione di specifiche opere pubbliche, ma nella costruzione progressiva di processi di miglioramento degli ambienti urbani che possono contribuire a determinare. Per questo è assai importante che nel monitoraggio dei progetti ne sia

discussa, per l'interesse delle rappresentanze economiche e dell'intera cittadinanza, anche la loro effettiva integrazione con il resto delle funzioni urbane. Il mondo non finisce con il PNRR o con un ciclo di politiche di coesione: la realizzazione delle opere potrà anche suggerire interventi complementari, anche di dimensione minore, che possano migliorarne l'impatto. Si tratta di tappe di un processo di trasformazione urbana, della massima importanza per gli operatori economici, non certo della sua compiuta realizzazione.

Ma vi è di più. Alcuni interventi – come evidente dalle esperienze sottoposte a monitoraggio – una volta completati saranno direttamente in grado di garantire la propria fruizione, di generare effetti anche per le attività economiche: si pensi alle piste ciclabili e ai sistemi di mobilità dolce per le relazioni di prossimità. Ma in altri casi la realizzazione delle opere non ne garantisce l'automatica utilità. Nei casi, ad esempio, di infrastrutture per il trasporto pubblico sarà indispensabile l'attivazione di servizi di mobilità in grado

di valorizzarle. Questo non è garantito, purtroppo, per le condizioni economico-finanziarie in cui versano molti Comuni sul piano delle spese correnti.

Per le Amministrazioni è vitale in questo periodo il completamento delle opere per non perdere i finanziamenti (e quindi il consenso dei cittadini), e vi può essere la tentazione (erronea) di affrontare solo successivamente il tema del finanziamento e dell'organizzazione dei servizi. Essi in parte possono dipendere da altre amministrazioni (come in alcuni dei casi monitorati, ad esempio per il trasporto ferroviario regionale). La fornitura di servizi può poi essere assai negativamente condizionata dalla nuova stretta sulle disponibilità delle amministrazioni comunali, ad esito del nuovo Patto di stabilità comunitario. È quindi essenziale che il monitoraggio non copra solo le realizzazioni fisiche ma tutto il ciclo di vita degli interventi.

La sfida è quindi quella non solo di monitorare, ma di accompagnare i progetti fino al loro pieno successo.

5. PRIMI SPUNTI DI RIFLESSIONE

L'analisi dei 34 progetti prescelti consente alcune prime riflessioni, alcuni apprendimenti sulle politiche urbane (che naturalmente rinviengono anche da una lunga tradizione di studio nel nostro paese) da utilizzare per la promozione degli interessi delle rappresentanze economiche nel più generale interesse collettivo.

Naturalmente, il primo, principale, ovvio insegnamento di queste vicende, per come si sono evolute e per come sono ancora in corso, è che quanto più si riesce a inserire i singoli interventi in una visione d'insieme, tanto meglio è. Questo vale particolarmente per gli investimenti PNRR che, come sottolineato, “cadono” sulle città grazie a misure settoriali “a canna d'organo” e non derivano da una programmazione integrata. L'intervento non vale, solo o tanto, in sé ma in quanto elemento di un disegno più generale. Le città mutano con tempi relativamente lenti, progressivi, e i loro cambiamenti hanno potenti effetti per le attività economiche, specie in un periodo come l'attuale caratterizzato da una forte, pericolosa, contrazione delle attività commerciali di prossimità che rischia di mutare il complessivo volto delle città italiane. Non cambiano grazie a interventi puntuali – per quanto di grande impatto – ma per la loro interconnessione.

Questo aspetto è tanto complesso – in questo periodo storico – per le Amministrazioni e per le stesse comu-

nità urbane, quanto importante. Più si riesce a fare per ricostruire, anche parzialmente, progressivamente, la visione di città cui si tende, meglio è.

È importante che queste complessive visioni, o più semplicemente gli obiettivi cui si tende con i singoli interventi (come quelli oggetto di questo monitoraggio) siano comunicati con ampiezza e tempestività e condivisi con la cittadinanza e gli stakeholder. Gli interventi di cui qui si sta realizzando il monitoraggio modificano profondamente alcune porzioni di città e influenzano direttamente le opportunità per le attività economiche. È bene che la cittadinanza tutta, e in particolare gli operatori economici, siano preventivamente e pienamente informati dei nuovi assetti che si possono determinare; in modo tale da poter programmare al meglio e per tempo le proprie scelte e i propri investimenti nelle nuove condizioni che si determineranno.

Questa circostanza è particolarmente vera per i tanti progetti per i sistemi di trasporto, che formano oggetto di importanti investimenti del PNRR e che in questo monitoraggio occupano un posto rilevante, dalla Val Brembana alla Roma-Ostia, agli interventi a Cagliari e Catanzaro. Su scala territoriale minore, è importante anche per i sistemi di mobilità dolce che si stanno realizzando, ad esempio a Trieste, o che, come nel caso di Brescia, sono appena stati ultimati. Così come è importante per le realizzazioni relative a parcheggi

o a nuove opportunità di interscambio modale, qui rappresentate dalle esperienze di Campobasso, Brindisi, Bari.

Come evidente dalle esperienze realizzate nel nostro paese, dal sistema metropolitano milanese alle tramvie fiorentine, nuovi sistemi di trasporto hanno complessivamente un impatto positivo perché consentono a tutta la cittadinanza una maggiore e migliore mobilità in ambito urbano anche a vantaggio delle attività commerciali e dei servizi. Per il settore del commercio e del turismo la realizzazione di linee di collegamento sostenibile permette, attraverso una maggiore fruibilità dei luoghi di attrazione della città, una maggiore facilità e scelta nei consumi e una migliore fruizione dei siti di interesse.

Ma essi possono sensibilmente modificare anche le convenienze localizzative delle attività economiche, i percorsi urbani, gli stessi valori immobiliari. L'adattamento delle economie urbane a questi cambiamenti è un processo delicato, che andrebbe compiuto in tempi sufficientemente ampi e con una buona informazione sin dall'inizio sugli assetti che si determineranno a regime.

In generale, tanto le Amministrazioni quanto le stesse organizzazioni di rappresentanza possono oggi giovarsi di supporti informativi inesistenti fino a qualche tempo fa. I dati sulla mobilità individuale nelle aree urbane, ad esempio, possono costituire un supporto assai prezioso tanto per la programmazione degli interventi che possono migliorarla, quanto per il monitoraggio in itinere degli impatti che questi investimenti stanno provocando e possono provocare, consentendo anche di realizzare interventi complementari.

Man mano che gli interventi si realizzano è molto bene dare conto ai cittadini di quanto si va realizzando, ancora una volta con una informazione completa e tempestiva. Questo monitoraggio sta consentendo ad esempio di apprezzare come in particolare in alcune esperienze, da Perugia a Palermo, si stiano rendendo disponibili flussi informativi di qualità. Essi possono costituire anche uno stimolo per le altre Amministrazioni, una circostanza su cui le organizzazioni imprenditoriali possono far leva per richiedere pari trasparenza in ogni città: Il Comune di Perugia e quello di Palermo hanno strutturato un sito web semplice, intuitivo e completo per il PNRR, perché non realizzarlo anche altrove, anche per le opere finanziate dai fondi ordinari nazionali e dai fondi europei per la Coesione?

Molti investimenti pubblici, anche per propria natura, richiedono tempi lunghi per la completa realizzazione. Ma durante la loro realizzazione, nelle aree interessate dai cantieri, si possono creare disagi e problemi.

Appare quindi molto utile che le Amministrazioni responsabili predispongano interventi di accompagnamento per ridurre questi effetti negativi: soprattutto nell'ambito del commercio, ostacoli alla normale fruizione dovuti ai lavori possono determinare cali o vere e proprie interruzioni delle attività, anche con pesanti conseguenze. Vi è quindi spazio di riflessione molto importante sul "come" nella realizzazione degli investimenti, per mitigare gli effetti collaterali negativi dei cantieri aperti. Anche da questo punto di vista il monitoraggio consente di apprezzare alcuni esempi positivi, come la predisposizione di un assetto provvisorio a Torino nell'intervento sul mercato Porpora o la riapertura di una prima porzione del mercato Santa Rosa a Lecce, mentre i lavori proseguono nelle altre aree dello stesso complesso; e alcuni esempi più critici, come quello del mercato di Cagliari, dove tutti i commercianti intervistati hanno a suo tempo rifiutato la soluzione temporanea ipotizzata dalla (precedente) amministrazione comunale. Laddove possibile, appare anche positivo che le nuove attività rese possibili dagli investimenti entrino progressivamente a regime, come nel caso del Museo di Scienze Naturali ancora a Torino.

Operazioni di rigenerazione o rifunionalizzazione di importanti beni culturali, che formano oggetto di diversi interventi previsti dal PNRR e che qui sono analizzati, possono aprire nuove opportunità di insediamento o reinsediamento di attività economiche, favorite dalla loro nuova capacità attrattiva. Anche interventi di media dimensione a scala urbana, come il Borgo Castello di Gorizia, l'Ospedale Vecchio di Parma, il Teatro Turreno a Perugia, il Mattatoio di Testaccio a Roma, la ex caserma Rossani a Bari possono rivitalizzare aree di dimensione significativa. Come mostrano le esperienze qui monitorate, da questo punto di vista è della massima importanza che le Amministrazioni a cui spetta la realizzazione vedano il proprio compito al di là del mero avanzamento fisico dei lavori, fino a includere tutto ciò di integrativo (come, ad esempio, i parcheggi) che possa far sì che la valorizzazione a fini culturali eserciti un effetto positivo anche dal punto di vista di attività complementari anche di ambito economico e commerciale.

Questo è un punto importante che ritorna più volte in queste righe: opere non solo fini a sé stesse ma in grado di generare miglioramenti più estesi; da vedere come elementi di un processo che possa mutare positivamente le nostre città, anche grazie a modalità, formali o informali di collaborazione fra le Amministrazioni e il tessuto economico e sociale, che possono amplificare gli effetti positivi degli investimenti pubblici. Un esempio molto avanzato in questo senso riguarda la riqualificazione del Borgo Castello a Gorizia. Il progetto è finanziato dal Pnrr per 27 milioni di euro ed è articolato in diversi sotto progetti, incluse agevolazioni

zioni 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, come capofila del sottoprogetto 1 denominato "Gorizia e il suo Borgo: uno scenario di rigenerazione sfidante e borderless, una nuova comunità inclusiva e partecipe. Uno spazio collettivo innovativo e attraente. Un luogo competitivo, una destinazione da scegliere" che mira a animare il territorio coinvolgendo residenti e ope-

ratori economici. Attività che paiono di importanza fondamentale, anche alla luce di quanto si è detto. Al di là dell'impatto immediato, in termini di attivazione di lavoro e di reddito nella fase di realizzazione, gli interventi del Piano possono esplicare i propri effetti di lungo periodo di miglioramento della qualità della vita dei cittadini e di incremento della produttività per le imprese, solo se a partire da essi si generano nuovi flussi costanti di attività, nuovi servizi pubblici e privati. Il coinvolgimento sin dalla progettazione di Associazioni di rappresentanza può costituire un elemento molto utile per raggiungere questo obiettivo. La partecipazione delle rappresentanze delle imprese può far sì che questi interventi siano considerati "bene comune" per la collettività e quindi accompagnati non solo nella realizzazione ma anche nel funzionamento a regime. Sentiti come propri dalla civitas.

6. ANDARE AVANTI

Tutto quanto detto ha evidenti e semplici implicazioni per il futuro. L'accompagnamento da parte delle rappresentanze economiche come Confcommercio delle opere che si vanno realizzando ha notevoli aspetti positivi. Stimola le Amministrazioni a informare e dare conto; sollecita la riflessione sugli impatti più ampi della realizzazione di singole opere, anche per il tessuto dell'economia privata. Sollecita a ricucire i diversi investimenti, per quanto possibile, in elementi di una visione coerente del cambiamento urbano a più lungo termine.

Si tratta di una funzione che Confcommercio ha voluto svolgere, assai interessante; utile e necessaria per gli interessi dei singoli operatori economici, ma anche coerente con interessi più generali alla trasformazione

delle città, e alla loro fruizione sempre migliore e più sostenibile.

D'altra parte, è convinzione assai diffusa e condivisa che positive modalità di cooperazione fra le amministrazioni pubbliche e le rappresentanze degli interessi privati possono essere un ingrediente importante delle trasformazioni urbane di successo. Certo, ognuno ha un proprio, diverso, compito. Certo, possono determinarsi, come è normale, differenze nelle visioni e negli obiettivi, conflitti su specifici casi, su specifici interessi. Ma ciò detto, proprio questa esperienza mostra come questi rapporti di cooperazione possano essere ampi, dialettici e potenzialmente di grande importanza.

I PROGETTI MONITORATI

Nelle prossime pagine sono riportate le informazioni principali riguardanti i 34 progetti monitorati nel corso del 2024. 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

96,6 mln € di cui **96,6 mln €** Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

0 €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 96,6 milioni di euro, finanziato interamente dal Pnrr, riguarda il compendio ferroviario della stazione centrale di Bari via Capruzzi - 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**

75%



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

FASE 2 **AFFIDAMENTO**

Conclusa



FASE 3 **REALIZZAZIONE**

Da avviare



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

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

IN RITARDO

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

0%

RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[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](#)

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

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

5,4 mln €

di cui **2,0 mln €** comune,
3,4 mln € Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

1,2 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 5,4 milioni di euro, 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

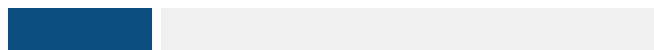
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

22%



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](#)

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

67,8 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**

25%



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

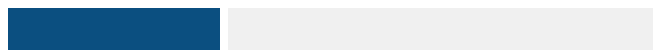
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

IN RITARDO

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

33%



VALUTAZIONE DEL RESPONSABILE DEL MONITORAGGIO

[Articolo 29 ottobre 2024](#) | [Articolo 19 giugno 2024](#) | [Articolo 9 aprile 2024](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Video 8 aprile 2024](#)

LINEA TRANVIARIA ROSSA

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

511,3 mln € di cui **112,5 mln €** altri provvedimenti,
398,8 mln € Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

169,6 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto del costo di 511,32 milioni di euro, con il contributo del Pnrr e di altre fonti finanziarie pubbliche, riguarda la **linea tramviaria 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**

25%



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

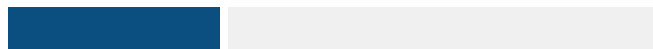
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

33%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Articolo 22 agosto 2024](#) | [Articolo 6 giugno 2024](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

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

PROGETTO CICLABILI

[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 **5,3 mln €** altri provvedimenti,
4,8 mln € Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

186.420 €

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**

50%



Data di completamento attualmente
prevista per la fase
31/08/2024

FASE 2 **AFFIDAMENTO**

25%



Data di completamento attualmente
prevista per la fase
02/05/2024

FASE 3 **REALIZZAZIONE**

Da avviare



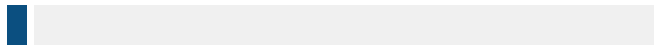
CRONOPROGRAMMA

In affidamento

IN RITARDO

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

2%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

L'iter per l'attuazione del progetto è in corso. Recenti notizie di stampa fanno riferimento alla pubblicazione di un bando, tuttavia non vi è ancora alcun cantiere.

[Articolo 31 gennaio 2025](#) | [Articolo 24 gennaio 2024](#) | [Articolo 18 dicembre 2024](#) | [Articolo 11 dicembre 2024](#) | [Articolo 12 settembre 2024](#) |

[Comunicato 22 maggio 2024](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[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

6,9 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**

50%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
15/07/2024

FASE 2 **AFFIDAMENTO**

Conclusa



FASE 3 **REALIZZAZIONE**

25%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
11/12/2026

COMMENTO

Dai dati pubblicati su Italia domani risulta ancora da definire la progettazione definitiva ed esecutiva.

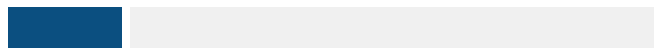
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

20%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

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

METRO CAGLIARI REPUBBLICA-BONARIA

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

26 mln €

di cui **4,3 mln €** unione europea,
3 mln € fondo di Rotazione, **1,3 €**
regione, **17,5 mln €** altri provvedimenti

PAGAMENTI EFFETTUATI

11,1 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto, del costo di 26 milioni di euro, finanziati a valere del programma operativo della Regione Sardegna, 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
31/12/2025

CRONOPROGRAMMA

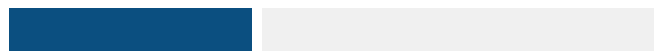
In realizzazione

IN RITARDO

La data di fine del progetto è stata spostata dal
30/03/2024 al **31/12/2025**

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

43%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

La Regione Sardegna dispone di una [specificata 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)

[Video 4 settembre 2024](#) | [Articolo 19 aprile 2024](#) | [Comunicato istituzionale aggiornato al 21 marzo 2024](#) | [Articolo 26 marzo 2021](#)

NUOVO PARCHEGGIO E MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITÀ

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

10 mln €

di cui **5,3 mln €** altri provvedimenti,
4,7 mln € Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

218.216 €

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**

Da avviare



Data di completamento attualmente
prevista per la fase
31/03/2023

CRONOPROGRAMMA

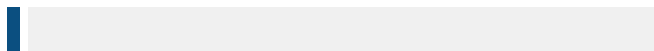
In realizzazione

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

2%



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](#)

SISTEMA DI COLLEGAMENTO FERROVIARIO METROPOLITANO TRA LE STAGIONI 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

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

69%



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 dicembre 2024](#) | [Articolo 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

614.975 €

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 renderranno 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**

50%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
31/07/2024

FASE 2 **AFFIDAMENTO**

Conclusa



FASE 3 **REALIZZAZIONE**

Da avviare



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

CRONOPROGRAMMA

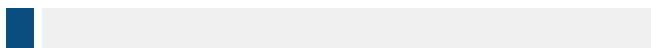
In realizzazione

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

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 20 luglio 2024](#)

ASSI DI FORZA TRASPORTO PUBBLICO

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

498,3 mln € di cui **148,3 mln €** altri
provvedimenti, **350 mln €** Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

93,5 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Si tratta di un importante progetto di trasporto pubblico del costo di 498,25, finanziato dal Pnrr e da altri fondi pubblici. L'insieme delle opere da realizzare dovrebbe **rendere più veloci e fruibili le principali direttrici 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.

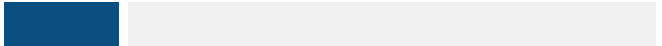
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

19%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Articolo 4 settembre 2024](#) | [Articolo 3 settembre 2024](#) | [Articolo 30 agosto 2024](#) | [Articolo 8 agosto 2024](#) | [Dal sito di Leonardo](#) | [Video 7 aprile 2023](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

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

RESTAURO PONTE MONUMENTALE

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

3,3 mln €

di cui **1,9 mln €** altri provvedimenti,
1,4 mln € Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

1,1 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 intercetterà 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**

25%



Data di completamento attualmente
prevista per la fase
25/11/2025

CRONOPROGRAMMA

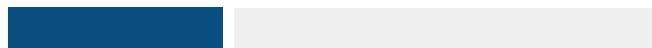
In realizzazione

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

34%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Articolo 16 febbraio 2024](#) | [Comunicato istituzionale 16 febbraio 2024](#) | [Articolo con video 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

3,7 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) divenuti urgenti a causa delle infiltrazioni di acqua piovana, problema che si trascina da parecchi anni e che ha portato alla rimozione di importanti lampadari che la struttura del soffitto non riusciva più a sostenere.

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**

50%



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

COMMENTO

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

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

50%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[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](#)

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

2,4 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**

50%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
28/02/2025

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

59%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[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](#)

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

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

30,7 mln € di cui **4,6 mln €** regione e **6,2 mln €**
altri provvedimenti, **20 mln €** Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

3,2 mln €

PERCHÉ QUESTO PROGETTO È IMPORTANTE PER GLI ASSOCIATI CONFCOMMERCIO

Il progetto è finanziato dal Pnrr per 30,7 milioni di euro 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**

75%



FASE 2 **AFFIDAMENTO**

75%



FASE 3 **REALIZZAZIONE**

25%



CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

10%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

Il progetto procede con un importante coinvolgimento della nostra Associazione.

[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 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

1,2 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 complementarità 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**

50%



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

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

IN ANTICIPO

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

70%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

Sebbene non sia stato rispettato il cronoprogramma, il progetto avanza con approccio modulare. La conclusione effettiva del progetto dovrebbe avvenire entro dicembre 2024.

[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

323.909 €

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

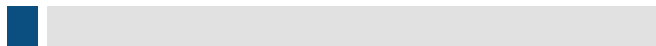


CRONOPROGRAMMA

In progettazione

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

6%



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 € altri provvedimenti,
8,4 mln € comune, 9 mln € Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

969.057 €

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



Data di completamento attualmente
prevista per la fase
15/07/2023

FASE 2 **AFFIDAMENTO**

Conclusa



Data di completamento attualmente
prevista per la fase
02/04/2024

FASE 3 **REALIZZAZIONE**

25%



Data di completamento attualmente
prevista per la fase
26/10/2026

COMMENTO

Alla data di compilazione di questo documento si sono effettuate le operazioni di cantierizzazione e sono in corso le opere di demolizione della sede stradale esistente e di sbancamento. **Si stima un avanzamento del 5%.**

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

IN RITARDO

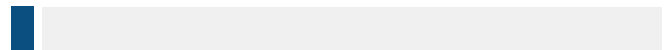
Data di effettiva fruizione da parte della collettività
prevista per il servizio/l'opera oggetto del progetto
01/01/2027

COMMENTO

I lavori sono stati consegnati il 15/05/2024 ma **fisicamente iniziati dopo 5 mesi** necessari all'appaltatore per organizzare quanto necessario alla installazione di un cantiere che in questo caso assume dimensioni importanti e comporta l'istituzione di un complesso sistema di viabilità provvisoria. Si prevede un recupero dei tempi a seguito di questa organizzazione di dettaglio effettuata.

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

4%



VALUTAZIONE DEL RESPONSABILE DEL MONITORAGGIO

[Articolo 17 aprile 2025](#) | [Articolo 20 settembre 2024](#) | [Articolo 28 luglio 2024](#) | [Documento 15 novembre 2024](#) | [Documento 01 ottobre 2024](#) |

[Volantino 1 luglio 2024](#) | [Video 06 marzo 2024](#)

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**

75%



FASE 3 **REALIZZAZIONE**

Da avviare



Data di completamento attualmente
prevista per la fase
30/06/2027

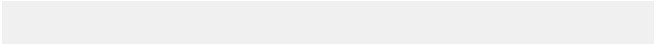
CRONOPROGRAMMA

In affidamento

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

0%



RASSEGNA STAMPA

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

ACQUISTO DI 125 AUTOBUS ELETTRICI

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

88,8 mln € di cui **88,8 mln €** Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

13,3 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**

Da avviare



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

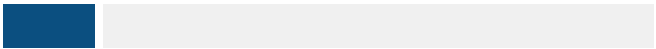
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

15%



ARTICOLI E COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE CON AGGIORNAMENTI SUL PROGETTO

[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 € 2,6 mln € altri provvedimenti,
80.000 € comune, 2,3 mln € Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

121.809 €

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
10/12/2025

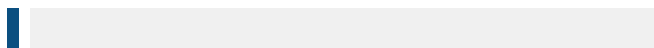
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

2%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[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 €** altri provvedimenti,
5,0 mln € comune, **86,7 mln €** Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

10,4 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**

Da avviare



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.

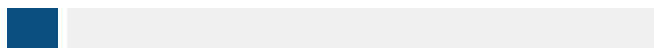
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

9%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

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. Le informazioni relative al progetto oggetto di monitoraggio sono raggiungibili tramite il [link](#)

ARTICOLI SULL'EVOLUZIONE DEL PROGETTO

[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

[Video 10 ottobre 2024](#)

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 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

288.937 €

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**

Da avviare



FASE 2 **AFFIDAMENTO**

Da avviare



FASE 3 **REALIZZAZIONE**

Da avviare



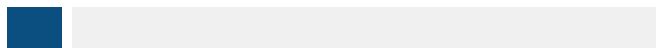
CRONOPROGRAMMA

In progettazione

IN RITARDO

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

10%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

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

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Video 08 gennaio 2024](#)

RIQUALIFICAZIONE PIAZZA ORAZIO GIUSTINIANI

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

4,7 mln € di cui 4,7 mln € Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

4.218 €

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**

75%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
11/12/2024

FASE 2 **AFFIDAMENTO**

50%



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

FASE 3 **REALIZZAZIONE**

Da avviare



Data di completamento attualmente prevista per la fase
23/03/2026

CRONOPROGRAMMA

In affidamento

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

0%

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](#)

RESTAURO DELL'EX MATTATOIO DI TESTACCIO

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

4,1 mln € di cui **4,7 mln €** Pnrr

PAGAMENTI EFFETTUATI

2.569 €

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 del 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**

75%



Data di completamento attualmente
prevista per la fase
06/12/2024

FASE 2 **AFFIDAMENTO**

50%



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

FASE 3 **REALIZZAZIONE**

Da avviare



Data di completamento attualmente
prevista per la fase
21/01/2026

COMMENTO

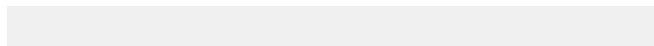
Dai dati pubblicati su Italia domani risulta ancora in corso la definizione della progettazione esecutiva. Così come risulta ancora in corso la fase dell'aggiudicazione dell'appalto.

CRONOPROGRAMMA

In affidamento

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

0%



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](#)

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

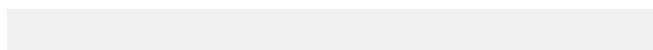
CRONOPROGRAMMA

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](#)

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

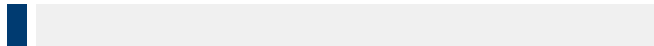
CRONOPROGRAMMA

In progettazione

IN RITARDO

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

3%



PIANO GESTIONE INTEGRATA DELL'ABITARE "CENTRO STORICO DI SASSARI" PIANO GESTIONE INTEGRATA DELL'ABITARE

[LINK AL PROGETTO](#)

COSTO PUBBLICO TOTALE

352.955 € di cui **352.955 €** Pnrr,

PAGAMENTI EFFETTUATI

47.877 €

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**

25%



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

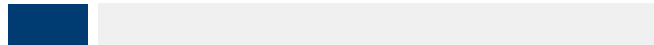
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

14%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[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

39.706 €

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

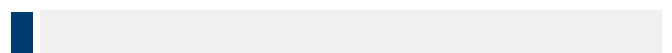
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

NEI TEMPI

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

5%



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 **1,2 €** altri provvedimenti,
1,1 mln € Pnrr, **184.386 €** piani complementari

PAGAMENTI EFFETTUATI

735.201 €

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 aggiuntive sono sul sito web istituzionale del Comune di Torino:

[mercato brunelleschi](#) | [mercato porpora](#)

STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FISICO

FASE 1 **PROGETTAZIONE**

Conclusa



Data di completamento attualmente
prevista per la fase
31/10/2024

FASE 2 **AFFIDAMENTO**

Conclusa



FASE 3 **REALIZZAZIONE**

75%



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

CRONOPROGRAMMA

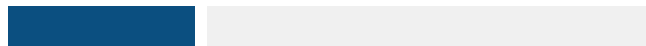
In realizzazione

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

30%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

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

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

1,3 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

50%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
30/09/2024

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.

FASE 2 AFFIDAMENTO

50%



Data di completamento attualmente prevista per la fase
31/12/2024

FASE 3 REALIZZAZIONE

50%



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

CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

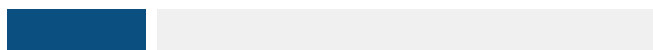
NEI TEMPI

COMMENTO

Il progetto si sta sviluppando nei tempi previsti. Il 12 gennaio 2024 sono stati riaperti al pubblico i locali previsti dalla progettazione della prima fase. Attualmente sono in progettazione i lavori per la completa riapertura al pubblico del piano terra, che verranno affidati entro il 31 dicembre 2024.

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

23%



COMMENTO

Sono stati completamente liquidati gli impegni finanziari previsti per la realizzazione della prima fase di riapertura. Con lo sviluppo della progettazione e dell'affidamento della seconda tranches di lavori, verranno messe in campo le nuove risorse.

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

[Video 22 gennaio 2024](#)

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

0 mln €

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**

25%



Data di completamento attualmente
prevista per la fase
01/07/2025

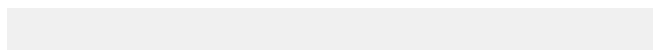
CRONOPROGRAMMA

In realizzazione

IN RITARDO

STATO DI AVANZAMENTO FINANZIARIO

0%



RISCONTRI E COMMENTI SULLO STATO DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

[Articolo 10 luglio 2024](#)

DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO

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



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

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.