****

**Prima linea tranviaria: inserire l’opera in un quadro più ampio di scelte urbanistiche e tutelare imprese e occupazione durante la fase di cantieri e a regime**

Le Associazioni ritengono in premessa che le politiche pubbliche devono operare in direzione di una convergenza sistematica tra infrastrutture per la mobilità, pianificazione urbanistica, rigenerazione urbana e servizi di prossimità.

Il confronto con l’Amministrazione comunale sul progetto della prima linea tranviaria si è incentrato prevalentemente sulla natura trasportistica dell’opera, senza concentrare l’attenzione sulle trasformazioni urbanistiche che interesseranno la città e sugli impatti che riguarderanno lo sviluppo sociale ed economico del territorio.

Aspetti determinanti perché rappresentano un elemento qualificante in grado di concorrere in misura decisiva alla qualità della vita della nostra città e che pertanto, come tale, va promosso e valorizzato.

Le Associazioni sono consapevoli che la città debba colmare un gap infrastrutturale per stare al passo con le altre città europee ma ciò andava inserito e discusso all’interno di un progetto per la ‘città del domani’ che focalizzasse l’attenzione anche sulla grande sfida della rigenerazione urbana.

Limitando l’attenzione al Tram, le Associazioni hanno però più volte espresso alcune valutazioni critiche sul progetto, a cominciare dalle osservazioni presentate in sede di PUMS; in particolare, sulla capacità di intercettare flussi significativi di domanda di mobilità e sui tempi di percorrenza rispetto all’attuale sistema, oltre alla criticità del passaggio in via Riva Reno, con la perdita di 200 stalli di sosta ed in altre zone, caratterizzate da una forte presenza di economia di prossimità.

L’obiettivo molto chiaro per i prossimi quattro anni è assicurare che le oltre 1.700 imprese coinvolte dai cantieri del Tram mantengano la loro operatività, fatturato e livelli occupazionali.

Tutto ciò considerando che il numero di aziende che subiranno disagi, o possibili perdite di fatturato, sarà **molto** più alto in quanto saranno coinvolte anche quelle che operano abitualmente nelle aree di cantiere **come**: le aziende del trasporto merci, quelle del trasporto pubblico **non di linea**, gli artigiani e le imprese che gestiscono attività manutentive anche con carattere di Pronto Intervento/Urgenza o nell’ambito di contratti di Global Service.

Una parte importante della città sarà interessata da lavori complessi e prolungati e le imprese dovranno essere messe nelle condizioni di continuare a svolgere il loro lavoro al meglio.

Le parole del Sindaco, con l’impegno ad adottare idonee misure di sostegno alle imprese, dovranno essere seguite da proposte operative costruite su tre principi di intervento: tempestività, idoneità, flessibilità.

**Tempestività**, perché le risorse dovranno arrivare alle aziende nel momento in cui ci sarà un calo di fatturato.

**Idoneità**, perché dovranno avere una consistenza adeguata e proporzionata alla situazione di crisi aziendale.

**Flessibilità**, perché i cantieri dovranno essere progettati con la possibilità di modificare alcuni assetti se si creano presupposti di necessità per l’operatività delle aziende.

A maggio saranno attivati i primi cantieri ed è prioritario già da quel momento poter disporre di strumenti di intervento efficaci a favore delle imprese. Un progetto infrastrutturale così straordinario richiede compensazioni altrettanto straordinarie.

Per le nostre Associazioni vanno messe in campo risorse capaci di intervenire su 6 livelli:

1) una fiscalità di vantaggio con misure consistenti e prolungate nel tempo oltre la durata del cantiere;

2) contributi a fondo perduto per sostenere le spese correnti (locazione, costi energetici, etc.);

3) ristori a favore delle attività che hanno un calo dimostrato di fatturato;

4) contributi a fondo perduto per l’abbattimento dei tassi di interesse per garantire liquidità alle aziende;

5) abbattimento dei costi per la sosta delle imprese interessate dai cantieri (gratuità della sosta per imprenditori e dipendenti coinvolti);

6) esonero dalle eventuali sanzioni per quelle imprese che non dovessero rispettare le tempistiche contrattuali previste a fronte di oggettivi impedimenti di accessibilità.

L’esperienza di aiuti alle imprese durante il periodo Covid ha dimostrato che se c’è la volontà politica si possono salvaguardare aziende e livelli occupazionali. Questa è la strada da percorrere per i quattro anni di cantieri del Tram.

La volontà manifestata dall’Amministrazione comunale in materia di supporto alle imprese presuppone un quadro di azione troppo elastico dove la differenziazione per zona in cui insiste il cantiere (centro città vs periferia; zone porticate vs zone con marciapiede) e diversificazione dei ristori in funzione della diversificazione delle imprese coinvolte, appare funzionale rispetto alla varietà delle situazioni che avremo di fronte ma troppo labile in assenza di una griglia stretta sulle risorse disponibili che resterebbero incerte.

Per le Associazioni firmatarie del documento risulta quindi essenziale definire in anticipo una griglia di risorse entro la quale giocare poi l’elasticità richiesta dall’Amministrazione.

La griglia potrebbe essere così strutturata:

a) definizione del numero e della collocazione delle imprese coinvolte nelle aree di cantiere (fronte strada / cono d’ombra);

b) definizione delle risorse disponibili per il complessivo della durata dei cantieri, con la relativa ripartizione per impresa e per anno di bilancio;

c) definizione delle categorie ATECO maggiormente colpite dai lavori per indicizzare al meglio gli interventi;

d) definizione di un valore minimo di supporto per ogni singola impresa (X mila € per impresa) a cui sommare una quota in funzione dell’indicizzazione di cui al punto precedente;

e) definizione delle imprese di servizio (edili, impiantisti, trasporto merci e persone) che saranno danneggiate oggettivamente nelle loro attività e che dovranno vedersi riconosciuti dei benefit, anche se in misura minore delle imprese fronte cantiere.

Una volta definito il piano di intervento per le imprese, la sfida diventa quella di fare in modo che l’attuazione di questo progetto avvenga nel pieno rispetto dei residenti e delle aziende e che gli effetti dei cantieri siano più mitigati possibile.

Per questa ragione si dovrà procedere con un’analisi dettagliata, cantiere per cantiere, con l’obiettivo di realizzare una corretta riqualificazione urbanistica che non metta in difficoltà le attività del territorio.

Per le nostre Associazioni va innanzitutto salvaguardato il diritto di accessibilità, di mobilità privata e di sosta per residenti e cittadini.

I cantieri del Tram dovranno quindi essere organizzati in un contesto urbano nel quale dovrà essere possibile la condivisione di spazi tra più modalità di spostamento. Questo principio di condivisione è fondamentale per preservare il ruolo delle reti commerciali e di servizi e il diritto alla mobilità dei cittadini.

Quindi ci attendiamo che per ogni area di cantiere ci sia una compensazione dei parcheggi sottratti dai lavori ed una particolare attenzione sulla viabilità provvisoria per rendere raggiungibili i fronti commerciali e di servizio di prossimità.

Sarà inoltre bene concentrare l’attenzione sulle modalità operative delle cantierizzazioni, in particolare riguardo alla congruità dei tempi di comunicazione alle imprese che devono pianificare la loro attività e al rispetto delle tempistiche di realizzazione dei lavori.

Durante i lavori sarà utile una puntuale consegna alle attività delle ordinanze sui tempi e sulle limitazioni del traffico, da utilizzare da parte delle stesse imprese ai fini fiscali per gli studi di settore.

Specifiche problematiche riguarderanno anche la rimozione dei dehors di tante attività di pubblico esercizio, alcuni mercati e singoli posteggi di commercio su aree pubbliche.

Riteniamo importante, inoltre, che il primo cantiere possa essere considerato quale esempio pilota per calare nel merito pratico le buone prassi da utilizzare anche nelle fasi successive e auspichiamo che il tavolo di monitoraggio periodico preveda un dialogo volto a dare voce alle problematiche che le aziende dovranno affrontare e che, certamente, data la straordinarietà del progetto, è difficile poter immaginare complessivamente ed in maniera preventiva.

Come punto finale fondamentale del presente documento si condivide l’impegno che Emil Banca ha espresso nel corso di alcuni incontri per valutare le misure da mettere in campo a favore delle imprese.

****

**Emil Banca condivide le preoccupazioni delle Associazioni di categoria artigiane e dei commercianti in quanto, alle note difficoltà di contesto generale, potrebbe diventare non sopportabile per le attività economiche aggiungere ulteriori elementi di difficoltà.**

**In tale contesto, la Banca non si sottrae a dare il proprio contributo, ovviamente nei limiti della propria funzione specifica, assicurando sin d’ora di intraprendere ogni iniziativa utile a supportare le imprese; quanto sopra proponendo sospensione dei pagamenti, moratorie, allungamento dei periodi di durata dei finanziamenti e concessione di finanziamenti straordinari a tasso vicino allo zero.**

Bologna, 13 marzo 2023