



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

ASCOM CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

ELEZIONI AMMINISTRATIVE 2021

Le proposte di
Confcommercio Ascom Bologna
per la città di Bologna



Indice

Introduzione - L'orizzonte condiviso di Bologna e delle sue imprese	2
Le proposte di Confcommercio Ascom Bologna	
1. Un "New Deal" dell'economia urbana per ridisegnare Bologna	4
2. Bologna capofila della semplificazione e dell'efficienza	4
3. L'economia urbana come fattore di rigenerazione della città	5
4. Oltre la dicotomia centro-periferia per una Bologna policentrica	6
5. Bologna città (ri)aperta: una ricetta per ripopolare i negozi sfitti e ricucire il tessuto urbano	7
6. Stesso mercato, stesse regole: la legalità come propellente per la crescita	9
7. La città come polo dell'innovazione nel Terziario	9
8. Mercati riqualificati e su area pubblica per una riqualificazione all'insegna del partenariato pubblico-privato	10
9. Mondo della notte e sicurezza	11
10. Nodi da sciogliere per una mobilità dal valore strategico e ad alta connettività	12
11. Terzo settore e cura della persona	14
12. Strategie a lungo termine per "riaccendere" il turismo, motore della nostra economia	15
13. Beni comuni e bene comune: un nuovo modello di gestione pubblico-privata per beni e servizi comunali	17

Introduzione

L'orizzonte condiviso di Bologna e delle sue imprese

Una domanda ricorrente è se la crisi sanitaria può rappresentare un'opportunità per costruire città migliori e più sostenibili. Il quadro che emerge è ancora di difficoltà ed esiste il rischio di un "ritorno alla normalità" senza che si sia intervenuto significativamente sui punti deboli che hanno caratterizzato lo sviluppo cittadino nel periodo pre-crisi: dal fornire risposte concrete alla tensione abitativa alla riduzione degli squilibri e delle disuguaglianze fra aree periferiche, centro e cintura cittadina, dal sistema dei trasporti, al degrado, alla sicurezza.

Dopo l'emergenza sanitaria, l'opportunità di un rilancio secondo Confcommercio Ascom Bologna è possibile concentrandosi su alcune linee di intervento: ripensare la forma e la funzione della città, dai trasporti alla qualità urbana, ai servizi, alla funzione abitativa; ricostruire un'economia urbana, con sostegni e agevolazioni per aiutare le piccole imprese e il tessuto commerciale, i lavoratori e i settori a rischio; affrontare con determinazione il problema della sicurezza, della legalità, del degrado; rendere più chiare la legislazione locale, le competenze, la governance.

Fare ciò significa pensare a nuovi modelli urbani più sostenibili. Del resto, entro il 2050 si stima che quasi il 70% delle persone vivrà in aree urbane. La velocità e la portata dell'urbanizzazione presentano sfide significative per garantire la disponibilità di alloggi, infrastrutture e trasporti adeguati. L'introduzione di nuovi modelli in alcune città europee, già prima della crisi pandemica, vanno in qualche modo ad affrontare i problemi di pianificazione urbana: concetti come la "città compatta", i "superblocchi" di Barcellona o la "città dei 15 minuti" di Parigi, sono esperimenti che cercano risposte innovative.

In tutti gli esempi citati, un elemento è rilevabile: quello di una città policentrica, dove la densità abitativa venga resa piacevole e distribuita, dove gli abitanti possano soddisfare fondamentali categorie di funzioni sociali: vivere, lavorare, rifornirsi, curarsi, imparare (scuola e università) e divertirsi. Ripensare quindi le città in base a quattro principi guida: sostenibilità, ambientale ed economica; prossimità, sia dei servizi, sia dei punti aggregativi; solidarietà, per creare legame e senso di comunità, concetto strettamente connesso al precedente e cui contribuisce in modo fondamentale una rete commerciale e di servizi di vicinato. L'idea di una città policentrica, in cui le priorità siano la 'desincronizzazione' dei tempi di vita - pensiamo agli orari di negozi, servizi, banche, sportelli pubblici, uffici, ecc. - i trasporti e l'accessibilità sostenibile alle funzioni urbane, un maggiore impiego degli spazi aperti, come strade e piazze, giardini e parchi. Un policentrismo urbano capace di superare la gerarchia spaziale tra centro e periferia è una strategia giusta.

Purtroppo, nel recente passato, i nostri governi locali hanno privilegiato scelte urbanistiche orientate all'insediamento di grandi poli attrattori, come ad esempio i centri commerciali, scelta che sempre più si sta rivelando ben poco moderna e razionale.

In quest'ottica, le reti commerciali e di servizio, esercitando una funzione economica che è anche, e sempre di più, sociale, devono essere riconosciute come un fattore decisivo per la qualità, l'attrattività e la vivibilità dello spazio pubblico.

È evidente che le politiche messe in campo a livello comunale dipenderanno, almeno in parte, dalle scelte che saranno adottate sul piano nazionale, soprattutto in tema di riforme del fisco e degli

ammortizzatori sociali. Nel primo caso, se da un lato è auspicabile un intervento nel segno della semplificazione a livello di sistema, dall'altro è da ritenersi assolutamente prioritaria una riduzione della pressione fiscale a carico di imprese e lavoratori. Riguardo al secondo tema, invece, sarà fondamentale conciliare l'esigenza di inclusività con quella di sostenibilità contributiva da parte del sistema imprenditoriale.

Le proposte di Confcommercio Ascom Bologna

1. Un "New Deal" dell'economia urbana per ridisegnare Bologna

Garantire la tenuta e la crescita delle reti commerciali e di servizio passa soprattutto dall'esigenza di individuare nel Comune il soggetto promotore di una politica economica urbana, con risorse adeguate e strutturali.

Strumenti

-Il Comune di Bologna si deve dotare di una vera e propria politica economica di sviluppo, valorizzando il coinvolgimento delle forze sociali come pratica di lavoro consolidata e prevedendo un **capitolo di bilancio dedicato all'economia urbana, dotato di risorse proprie** e integrate con quelle regionali, nazionali ed europee.

-Con l'obiettivo di fronteggiare le ricadute economiche dell'emergenza e le criticità strutturali del settore, occorre sostenere la liquidità delle imprese, favorire gli investimenti e comprimerne i costi di gestione: da un lato, pertanto, riconfermando anche nei prossimi anni forme di **fiscalità locale agevolata**, adeguate e continuative nel tempo (anche prevedendo specifiche premialità, ad esempio rivolte all'imprenditoria femminile), dall'altro intervenendo con **contributi diretti** alle imprese. Al riguardo, si rileva come, nell'ultimo quinquennio, le risorse erogate dal Comune alle imprese (peraltro interamente assorbite, a testimonianza di una domanda ampia e ricettiva), nell'ambito dei Bandi "Bologna Made" e "Periferie", abbiano raggiunto un ammontare di € 730.000.

-In una logica di **equità e sostenibilità della tassazione locale**, occorre prevedere per le zone della città caratterizzate da fenomeni di desertificazione commerciale e degrado una specifica **fiscalità di vantaggio** che stimoli processi di ripopolamento imprenditoriale e rigenerazione urbana.

2. Bologna capofila della semplificazione e dell'efficienza

Alleggerire il sistema imprenditoriale dal peso della burocrazia è un'esigenza non più rinviabile. Lo chiedono le aziende, ma ne ha certamente bisogno pure il sistema - Città metropolitana, anche e soprattutto per instaurare una nuova - e più funzionale - relazione tra economia e pubblica amministrazione.

Strumenti

-Continuare a ridurre il gap esistente tra la **domanda di efficienza (riduzione degli adempimenti, snellimento di iter amministrativi e concessori) e trasparenza** del mondo imprenditoriale e le performance della Pubblica Amministrazione rappresenta una sfida decisiva tanto per il sistema Paese, quanto per la nostra città. Semplificazione amministrativa e sburocratizzazione rappresentano infatti da sempre, anche a livello di enti locali, elementi essenziali per accrescere la **competitività**, accompagnare lo sviluppo economico e attrarre nuovi investimenti sulla città.

-Alleggerire il peso della burocrazia sul sistema imprenditoriale richiede innanzitutto l'individuazione di **normative e discipline omogenee su scala metropolitana** in termini di regolamenti edilizi, di igiene e per l'occupazione di suolo pubblico. Sussiste infatti un rapporto di

sostanziale osmosi tra capoluogo e area metropolitana da non sottovalutare, figlio di un sistema economico capillare e diffuso con imprese che hanno sede in città e unità locali in vari comuni dell'ex Provincia, o viceversa.

-la rete degli Sportelli Unici Attività Produttive (**SUAP**) dei Comuni e delle Unioni di Comuni ha certamente migliorato le modalità di contatto, non ancora a sufficienza quelle di fruizione del servizio da parte delle imprese. Sotto il profilo della **semplificazione**, dell'**omogeneità di procedure e modulistica**, della **trasparenza** occorre senz'altro un maggiore e più deciso sforzo.

3. L'economia urbana come fattore di rigenerazione della città

Un tessuto di prossimità diffuso che però, negli ultimi anni, ha subito più di una lacerazione: rammendarlo è il primo passo di un processo ben più ampio di rigenerazione di Bologna, che riduca il divario centro-periferie, consolidando al tempo stesso il suo essere polarità a livello metropolitano.

Strumenti

-Col duplice obiettivo di promuovere l'iniziativa commerciale e valorizzare lo spazio pubblico circostante, è basilare innanzitutto una **proroga** del cosiddetto "**Regolamento UNESCO**" per il centro storico cittadino (ovvero "Nucleo di antica formazione") e, contestualmente, la **mesa a punto di uno strumento regolamentare in grado di produrre i medesimi effetti anche su specifiche aree urbane periferiche caratterizzate da fenomeni di dequalificazione dell'offerta e degrado**.

-Nell'ottica di arginare l'indebolimento della rete dei servizi di prossimità in svariate **aree periferiche**, con conseguente perdita di funzioni nella città, è necessario promuovere **strategie rigenerative di area e quartiere**, regolate da accordi di programma e piani d'area condivisi tra amministrazione pubblica, organizzazioni imprenditoriali, cittadini, partenariati e accompagnate da quelle stesse misure economiche (agevolazioni fiscali, contributi diretti per sostenere innovazione, riqualificazione e abbattimento dei canoni di locazione) richiamate sopra.

-Le stesse strategie enucleate nel punto precedente devono avere come oggetto di intervento **distretti e zone specifiche della città** e rispondere ad una **progettazione che preveda una sostanziale riorganizzazione della macchina comunale e il ricorso a figure manageriali competenti**, anche esterne all'organigramma pubblico, con compiti di facilitazione dei meccanismi organizzativi interni, anche in un'ottica di riduzione dei tempi di progettazione ed esecuzione.

-Ripensare lo sviluppo di Bologna a partire dal concetto di rigenerazione urbana, in linea con quanto previsto dalla **Legge regionale 24/2017 sulla Tutela e Uso del Territorio**, richiede non soltanto un cambio di mentalità e l'adozione di nuovi strumenti operativi ma anche l'impegno politico dell'Amministrazione comunale a **scongiurare, soprattutto in alcune aree, ampliamenti o nuovi insediamenti di medie e grandi strutture di vendita**, che finirebbero per minare il già fragile equilibrio distributivo e frustrare qualsiasi prospettiva di riconversione condivisa, partecipata e costruita dal basso.

-Considerato l'andamento epidemiologico e il grave ridimensionamento dell'attività dei pubblici esercizi di somministrazione nell'ultimo anno e mezzo, riteniamo utile richiedere fin da ora la

proroga al 31 dicembre 2022 dei dehors straordinari per l'emergenza Covid e l'esonero dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2022 dal pagamento del canone di concessione.

-Occorre continuare a promuovere politiche di collaborazione pubblico/privata per la riqualificazione di spazi da destinare a **iniziative temporanee legate al cibo di qualità e alla valorizzazione dei prodotti del territorio**. Un esempio virtuoso è stato rappresentato dagli stand ai Giardini Margherita e dalla riqualificazione dell'area Borgo Mameli, ad oggi una delle realtà più ricercate della città.

4. Oltre la dicotomia centro-periferia per una Bologna policentrica

L'epoca Covid ci spinge a ripensare l'organizzazione della città, del tessuto urbano e delle funzioni tradizionali, in un'ottica di valorizzazione delle sue centralità di quartiere, di una fruizione dello spazio pubblico sempre più diffusa, inclusiva, condivisa e virtuosa, di una rigenerazione che riguardi verde, aree dismesse e impianti sportivi.

Strumenti

-Le limitazioni e le nuove abitudini generate dalla pandemia possono offrire l'occasione per ripensare il rapporto centro-periferia, superando la dimensione antitetica della relazione e costruendo un programma di intervento organico per valorizzare la città "fuori le mura" del nucleo storico. Ma per dare vita ad un vero e proprio **"Piano periferie"** occorre innanzitutto un radicale **cambio di paradigma** sul versante **riqualificazione: la domanda di rigenerazione che accomuna una porzione significativa delle aree periferiche, infatti, non si esaurisce soltanto con nuovi arredi urbani o una rete di trasporti più efficiente, ma esige l'immissione di funzioni urbane innovative nel tessuto esistente**: si pensi, ad esempio, alle prospettive offerte dalla riconversione di uno spazio urbano che, per scelta strategica e condivisa, diviene "Piazza di Quartiere" o dall'introduzione, in una determinata area, di attività - non soltanto economiche, ma anche culturali, ricreative, sociali - prima non esistenti, a cui dare continuità nel tempo, in un'ottica di rigenerazione, animazione, promozione e valorizzazione a tutto tondo dello spazio pubblico urbano.

-Sempre in un'ottica di moltiplicazione delle centralità urbane, oltre i confini tradizionalmente intesi di "centro storico", occorrono scelte coraggiose sul piano delle politiche sociali e abitative nonché, più in dettaglio, un **profondo ripensamento sul versante dell'edilizia popolare, sfruttando l'occasione offerta dalle risorse messe a disposizione dal PNRR**. Alcune aree della città, infatti, attendono ormai da anni - per non dire decenni - di essere ripensate e ridisegnate in profondità con l'obiettivo di migliorare i propri livelli di vivibilità, superare condizioni ormai strutturali di disagio - che spesso sconfinano in vere e proprie forme di degrado, illegalità e insicurezza - e scongiurare una volta per tutte il rischio che l'eccessiva concentrazione di fasce di popolazione in situazioni di fragilità socioeconomica determini la formazione di veri e propri quartieri-ghetto, ovvero marginalità urbane che necessariamente finiscono per comportare l'insorgere di una "Bologna esclusa" e di una città a due velocità.

-Siamo convinti che la riqualificazione delle periferie debba passare anche dalla **valorizzazione delle aree verdi, da concepire come spazi polifunzionali adatti all'insediamento di attività economiche**. In questo difficile periodo di emergenza sanitaria, si è osservato come i giardini e i parchi cittadini abbiano consentito, in diverse zone della città, di contemperare differenti necessità

apparentemente inconciliabili tra di loro, come lo svolgimento dell'attività di impresa e l'organizzazione di eventi e manifestazioni da una parte, il rispetto delle misure atte a contrastare la diffusione del Covid-19 dall'altra. Riteniamo quindi che, anche alla luce del protrarsi dell'emergenza sanitaria, l'Amministrazione debba agevolare la riqualificazione delle aree verdi attraverso un concreto supporto all'insediamento di nuove realtà imprenditoriali, sia temporanee sia permanenti.

-Riqualificare le periferie e valorizzare tutti i quartieri della città significa anche prendersi cura degli **impianti sportivi**, vero punto di aggregazione per cittadini di tutte le età. Per portare avanti questo obiettivo, come prima cosa, il Comune dovrebbe creare un'anagrafica precisa degli impianti, che contestualizzi il loro stato, gli interventi da sviluppare, l'identità del concessionario, la scadenza della concessione, etc., così da indentificare, tra le varie associazioni del territorio, chi possa prendere in gestione gli impianti e contribuire a riqualificarli. **Fatto ciò, si passerebbe alla vera e propria fase di riqualificazione che andrebbe sviluppata in un'ottica moderna, utilizzando sempre il partenariato pubblico-privato**, ripensando le strutture come mix di spazi green e funzionali per lo sport, di aree per le attività sportive all'aperto, di strutture ricreative e di sosta, ponendosi in stretto contatto con il costruito esistente. Non va poi dimenticato il potenziale che queste strutture hanno per la realizzazione di eventi e iniziative che devono mirare soprattutto all'inclusione, coinvolgendo giovani di ogni età e provenienza, sulla scia dell'iniziativa Mondiali antirazzisti, con eventi ad hoc dedicati anche al mondo della disabilità.

-Rigenerare la città coincide con la necessità di ristrutturare e modernizzare complessivamente il patrimonio edilizio scolastico al fine di migliorare la qualità dei servizi educativi, allineandoli a parametri di eccellenza europea.

-La Stazione Alta Velocità Bologna Centrale, infrastruttura per la mobilità di valenza nazionale (ed anche sovranazionale), dovrebbe essere oggetto di un piano di riqualificazione e valorizzazione finalizzato a migliorarne i livelli di fruibilità, sicurezza e vivibilità.

5. Bologna città (ri)aperta: una ricetta per ripopolare i negozi sfitti e ricucire il tessuto urbano

A fronte di un comparto immobiliare che presenta costanti spinte al rialzo, serve un ventaglio di strumenti per attirare nuove imprenditorialità e ripristinare adeguati livelli di attrattività, senza creare distorsioni di mercato.

Strumenti

-Considerato che nel 2020, in tema di canoni medi di locazione commerciale in Città metropolitana, i valori più elevati sono stati rilevati nel comune capoluogo (tra **115 e 192 €/mq/annuo** per un negozio in ottimo stato, fonte: elaborazioni Nomisma su dati Agenzia delle Entrate), è evidente che la **pressione al rialzo sugli affitti (tra il 2017 e il 2020, sempre secondo Nomisma, i canoni di locazione crescono del 10,6% in centro e del 4,5% a livello di media urbana)**, conseguenza di una crescente polarizzazione dei luoghi del commercio, ha ormai raggiunto livelli di guardia.

-Al fine di evitare che le difficoltà della distribuzione commerciale ricadano ancora più pesantemente sull'ambiente urbano - già oggi, secondo una stima di Confcommercio Emilia Romagna, le città italiane registrano una **quota dismessa pari al 20-30%** dello zoccolo costruito nel

corso dei secoli al pian terreno degli edifici destinato a commercio, pubblici esercizi, servizi, artigianato – occorre valutare, in prima istanza, **la prosecuzione delle politiche di agevolazione sugli affitti commerciali per immobili di proprietà comunale sperimentate durante l'emergenza sanitaria.**

-Nell'ottica di ridurre il numero degli immobili non locati, il Comune deve adottare, in determinate aree commerciali, un ventaglio combinato di incentivi: **agevolazioni fiscali, erogazione di contributi a fondo perduto per i canoni di locazione, semplificazione di cambi d'uso e messe a norma, esonero dagli oneri collegati.** In aggiunta, l'Amministrazione deve risolvere le criticità emergenti in alcune zone della città - segnate da rarefazione dei servizi e fenomeni di degrado – generate almeno in parte dalla scelta dell'**Azienda Casa Emilia Romagna** di applicare canoni di locazione a prezzo di mercato, a fronte di una domanda scarsa.

-Nell'attuale scenario è fondamentale prevedere una **forma di sostegno agli affitti agevolata, che dovrebbe essere "istituzionalizzata" in questo periodo di pandemia e non limitata a periodi estivi come adesso (con parecchi richiedenti in coda).** Si è visto infatti che molti cittadini non riescono a pagare l'affitto perché è cambiata la capacità economica, molti hanno perso il lavoro o hanno lavorato limitatamente. Esistono altri strumenti che sono poco conosciuti (fondo per la morosità incolpevole) ma che prevedono ulteriori soggetti (Tribunale ed altri) che sottintendono poi l'abbandono dell'immobile, che è quello invece che si vorrebbe evitare.

I contributi devono essere liquidati direttamente ai proprietari di alloggi che:

- riducono l'affitto a canone concordato o libero;
- trasformano il contratto da canone libero a canone concordato;
- stipulano un nuovo contratto a canone concordato per un immobile sfitto o precedentemente affittato per finalità turistiche.

Questo è un esempio di schema di contributo che potrebbe essere riproposto con i seguenti requisiti:

- è previsto un contributo nel caso in cui il locatore riduca o abbia ridotto almeno del 10% il canone annuo originariamente applicato nel caso di canone concordato (o transitorio), oppure riduca di almeno il 20% il canone annuo nel caso di canone libero. Il contributo sarà pari al 70% della riduzione fino a un massimo di € 2.000;
- è previsto un contributo nel caso in cui il locatore trasformi un contratto a canone libero (o transitorio) in uno a canone concordato applicando una riduzione almeno del 20% rispetto al canone annuo originariamente applicato. Il contributo sarà pari al 70% della riduzione fino a un massimo di € 2.500;
- è previsto un contributo nel caso in cui il locatore abbia stipulato o stipuli un nuovo contratto a canone concordato per un alloggio precedentemente sfitto o affittato per finalità turistiche. Il contributo sarà pari al 50% del canone concordato per i primi 18 mesi, per un contributo massimo comunque non superiore a € 3.000.

-Sempre con l'obiettivo di calmierare i canoni, chiediamo inoltre al Comune di verificare la possibilità di istituire a livello cittadino e metropolitano un **canone concordato commerciale**, anche in assenza di una cedolare secca sugli immobili commerciali.

6. *Stesso mercato, stesse regole: la legalità come propellente per la crescita*

Proseguire nella azioni di informazione al consumatore, di deterrenza e di prevenzione: Bologna deve mettere al centro del suo orizzonte i pilastri della legalità economica e della sicurezza. Senza dimenticare mai che abusivismo, concorrenza sleale e mercato nero mettono a repentaglio ogni giorno centinaia di imprese e migliaia di posti di lavoro.

Strumenti

-Legalità e sicurezza rappresentano due prerequisiti fondamentali per l'esercizio dell'attività di impresa che richiedono, da un lato, un **coordinamento costante** tra istituzioni, forze dell'ordine e di polizia locale, anche a garanzia di un più efficiente e puntuale **presidio del territorio**, dall'altro un **impegno crescente in azioni di prevenzione e contrasto** a fenomeni di microcriminalità, degrado, abusivismo commerciale e concorrenza sleale.

-Partendo dal presupposto che l'**abusivismo commerciale** sia un'attività illegale, **è evidente che le istituzioni, ed in primis il Comune di Bologna, debbano impegnarsi ad orientare la scelta dei consumatori solo su prodotti originali acquistati presso attività imprenditoriali regolari**. Gli effetti prodotti da questa forma di illegalità, è bene non dimenticarlo, hanno un impatto profondo ed esteso sulle performance e la competitività delle imprese, sullo sviluppo economico e i livelli occupazionali, sulla qualità degli acquisti dei consumatori e sui livelli di insicurezza e degrado del territorio. Ancora oggi, quattro aziende su cinque (fonte Confcommercio Imprese per l'Italia) si ritengono danneggiate dall'illegalità e dai meccanismi commerciali fuori dalle regole, fenomeni che sono sempre più accentuati anche nella nostra area metropolitana. A questo si aggiunga che, **in numerosi settori economici (quali, ad esempio, ristorazione, ospitalità alberghiera, pubblico spettacolo e accoglienza turistica), si moltiplicano fenomeni di concorrenza sleale** che, di fatto, sconfinano nella totale illegalità.

-In quest'ottica, oltre alle già menzionate azioni di comunicazione e sensibilizzazione rivolte a clienti e consumatori, si dovrebbe prevedere l'erogazione da parte del Comune di contributi – o, in alternativa, il riconoscimento di un "Tax Credit", da considerarsi come misura strutturale e continuativa nel tempo - per l'acquisto/installazione di sistemi/servizi di sicurezza per le imprese.

7. *La città come polo dell'innovazione nel Terziario*

Digitale, innovazione gestionale e di prodotto/servizio sono leve fondamentali per restituire competitività al retail e creare nuove opportunità di mercato. E Bologna, nello scenario attuale, può diventare capitale dell'economia urbana di domani: sostenibile, digitale, specializzata.

Strumenti

-Favorire l'accesso delle imprese di commercio, ristorazione, turismo, servizi e trasporti ad **esperienze formative e di cultura di impresa**.

-Prevedere lo **stanziamento di ulteriori risorse** - oltre a quelle messe a disposizione dal sistema camerale - con l'obiettivo di sostenere l'attivazione nelle imprese di processi di innovazione digitale, ammodernamento gestionale, adeguamento organizzativo.

-Con riferimento all'erogazione diretta di risorse pubbliche, riteniamo prioritaria un'azione finalizzata a stimolare investimenti nella **digitalizzazione** e **nell'innovazione gestionale**, organizzativa, di prodotto e di servizio.

-Gli effetti economici e sociali della pandemia impongono un profondo ripensamento del modo di "fare impresa" e, più in generale, dell'economia urbana: in questo scenario, riteniamo che il Comune debba promuovere interventi di sostegno e sviluppo finalizzati a stimolare **l'adozione, da parte delle aziende, di soluzioni innovative** in tema, a titolo esemplificativo, di e-commerce, delivery, logistica dell'ultimo miglio, accoglienza e informazione turistica, marketing digitale e realtà aumentata. **È evidente che una maggiore propensione delle reti economiche di prossimità all'innovazione di prodotto e servizio sarebbe senz'altro funzionale ad un'offerta capace di intercettare i nuovi stili di consumo.**

8. Mercati rionali e su area pubblica per una riqualificazione all'insegna del partenariato pubblico-privato

Il perdurare della situazione pandemica ha ulteriormente danneggiato il settore del commercio su aree pubbliche, che già si trovava in difficoltà, e più che mai si rendono necessarie azioni di rafforzamento del comparto. Si è verificata, infatti, una decadenza del settore e i motivi principali sono due: la scarsa qualità delle piccolissime aziende, in qualche caso improvvisate e prive di reale organizzazione aziendale e il moltiplicarsi degli affitti d'azienda, che fra l'altro genera un immenso lavoro per i SUAP.

-Per prima cosa, è auspicabile che i comuni metropolitani effettuino una **ricognizione sui posteggi non occupati nei mercati**, in modo da capire esattamente come intervenire: se effettuare riduzioni dei posteggi non occupati, in quanto superflui, oppure se metterli a bando, comunicando alla Regione la disponibilità (cosa che negli ultimi anni avviene di rado).

-Bisognerebbe poi ragionare su una **nuova forma di gestione dei mercati, volta a una vera riqualificazione delle aree, che punti a rendere i mercati centrali nella vita dei quartieri**. Per fare ciò, lì dove è possibile secondo le normative, come ad esempio al Mercato delle Erbe, il Comune dovrebbe concedere in affitto l'area del mercato a un soggetto terzo (a titolo esemplificativo, un consorzio) che possa gestire lo spazio per quanto riguarda la riqualificazione degli spazi, gli affitti degli slot, fino alla realizzazione di campagne di marketing. Il Comune dovrebbe fare la sua parte finanziando la riqualificazione o prevedendo, ad esempio, l'esenzione dal pagamento del suolo pubblico per un numero di anni tale da permettere alle imprese di ammortizzare i costi di riqualificazione.

-Andrebbero poi introdotte le opportune **verifiche per evitare evasione tributaria, fiscale e previdenziale**: il modello potrebbe essere la cosiddetta "**Carta d'Esercizio**", già da tempo introdotta in Lombardia e Liguria, che prevede l'incarico alle associazioni di categoria di verificare i requisiti e rilasciare un'attestazione di regolarità dell'impresa.

-Il mondo va sempre più verso la **digitalizzazione** ed è per questo che bisognerebbe dotare i mercati di un sistema digitale per verificare le presenze/assenze degli ambulanti e perfezionare la modalità di pagamento del Canone unico su base giornaliera.

-Mettere in atto azioni concrete per contrastare l'**abusivismo** e la **vendita di merce usata** che è presente soprattutto nei mercati di grandi dimensioni come la Piazzola.

-Avviare bandi per il **rinnovo dei mezzi** ad uso degli ambulanti in modo da consentirne la sostituzione e ottenere così, da un lato, un minor impatto ambientale, dall'altro consumi più ridotti; ad oggi, infatti, numerosi mezzi utilizzati dagli operatori sono inquinanti e molto vecchi.

-Reintrodurre le categorie merceologiche mancanti contraddistinguendole come "**merceologie esclusive**" al fine di mantenere un'offerta equilibrata.

-Programmare una **formazione obbligatoria con cadenza triennale** per favorire la crescita degli operatori.

-Sviluppare sinergie per **azioni comuni di marketing** da organizzare in ogni mercato e/o sviluppare **e-commerce condivisi** con il commercio tradizionale e i territori.

-Prevedere **contributi a fondo perduto** per agevolare l'ingresso dei **giovani** in questo tipo di attività.

-Prevedere in ogni mercato la presenza di **posteggi che possano somministrare alimenti e bevande**.

-Le aree mercatali dovrebbero essere dotate di **servizi igienici** riservati agli operatori o in alternativa specifiche convenzioni con strutture che mettano a disposizione i servizi igienici nelle giornate di mercato.

-Certezza del rinnovo delle **concessioni di 12 anni** per consentire di programmare e investire nella propria attività.

9. Mondo della notte e sicurezza

Il settore dell'intrattenimento - e in particolare quello delle discoteche -, chiuso di fatto dal 23 febbraio 2020, è uno dei comparti maggiormente colpiti dalla pandemia. Ecco perché, oltre alla leva fiscale, serve un piano di rilancio che agisca su nuova imprenditorialità, riconversione, decongestione del centro storico e sicurezza.

Strumenti

-In questi ultimi due anni di inattività forzata ai gestori è stato chiesto il saldo del 50% della tassa sui rifiuti, pagando un servizio di cui nessuno dei nostri soci ha potuto usufruire. Per i prossimi 5 anni, fino alla fine del mandato, con l'obiettivo di favorire il rilancio dei pochi locali rimasti in città, sarebbe opportuno prevedere la **riduzione del 50% della tassa dei rifiuti**, così da azzerare i due anni Covid di chiusura e compensare il divario nel pagamento del tributo **calcolato per 12 mesi** contro un'effettiva apertura (in era pre-Covid) di **solli 8 mesi**.

-In generale, andrebbe ipotizzata la **modifica del regolamento** con la previsione di una tariffa calcolata sull'apertura effettiva delle attività espressa in quadrimestri.

-Inoltre, al fine di prevenire i disturbi delle attività di intrattenimento, il Comune dovrebbe valutare l'opportunità di individuare sul territorio **aree da destinare a queste attività e concedere agevolazioni** per l'insediamento dei nuovi locali.

-In ugual modo andrebbero **riconvertiti spazi in disuso** (caserme-aree produttive dismesse) per la realizzazione di campus per gli studenti fuori sede per **calmierare il costo degli affitti** e abbassarne di conseguenza la presenza nel centro cittadino nelle ore notturne. In questo modo, una buona fetta del popolo della notte si sposterebbe dal centro storico, mettendo fine alle diatribe con i residenti della zona e **riqualificando spazi attualmente degradati**.

-Altro tema importante, poi, è quello della **sicurezza e dei controlli**, in particolare del centro storico. La soluzione potrebbe essere quella di proseguire con una **reale collaborazione** tra amministrazione pubblica, forze dell'ordine e pubblici esercizi per il controllo del territorio al fine di evitare che, come già accaduto in passato, venga fatta ricadere sulle spalle dei pubblici esercizi la responsabilità per ciò che avviene fuori dai locali.

-Sempre nell'ottica di migliorare la gestione della movida notturna e ampliare il raggio d'azione degli interventi di prevenzione, è opportuno introdurre una fascia oraria notturna di gratuità del trasporto pubblico locale per l'utenza femminile.

10. Nodi da sciogliere per una mobilità dal valore strategico e ad alta connettività

Superare l'epoca dei progetti che finiscono nel cassetto e condividere l'orizzonte di scelta con il mondo delle imprese, senza pregiudizi ideologici, sono i primi passi da compiere per costruire una mobilità più moderna e sostenibile, senza rinunciare a operatività e accessibilità.

Strumenti

-Dopo trent'anni di sostanziale immobilismo, scanditi da una serie di opere rinviate e adeguamenti mancati, Bologna si trova a dover colmare un **gap infrastrutturale** che rappresenta il freno principale alla competitività del sistema metropolitano e, più in generale, dell'intero sistema Paese.

-La città, infatti, riveste da sempre un **ruolo altamente strategico nel quadro della mobilità nazionale**, rappresentando un nodo di primaria importanza, in forza della compresenza di infrastrutture per la mobilità di valenza nazionale (ed anche sovranazionale) come l'Autostrada A1, l'Alta Velocità e l'Aeroporto Marconi, con polarità distributive e logistiche altamente attrattive quali Fiera, Centergross, CAAB, FICO e Interporto.

-In primo luogo, con riferimento all'obiettivo di *shift* modale contenuto nel PUMS, vogliamo ribadire come il **trasferimento degli spostamenti da mezzi privati a trasporto pubblico e mobilità sostenibile non possa rappresentare l'unico obiettivo di uno scenario programmatico**: occorre saper combinare insieme azioni diverse e convergenti, anche valorizzando maggiormente l'interscambio, ma lasciando tuttavia al cittadino utente/consumatore la scelta finale del tipo di mobilità che possa a lui risultare più conveniente.

-Riteniamo di dover sottolineare con forza l'esigenza di tener conto di una sistematica sottovalutazione della domanda di mobilità espressa dai movimenti pendolari nel sistema

metropolitano centrale, di Bologna e cintura, a cui ben difficilmente potranno dare risposta i sistemi di mobilità pubblica proposti in sede PUMS. Sono movimenti legati alla cintura industriale diffusa ed alle grandi polarità della logistica, una domanda che si sovrappone in larga misura anche a segmenti importanti del trasporto merci. In definitiva, spostamenti per i quali molto dipende dalla **rispondenza del sistema della Tangenziale. Risolvere la criticità dell'attraversamento tangenziale e autostradale di Bologna rappresenta, per la competitività e l'attrattività di Bologna - e dell'area metropolitana -, una priorità non più rinviabile.**

-Sul piano delle infrastrutture, riteniamo che il progetto di **Rete tranviaria**, diversamente da quanto fatto finora, andrebbe considerato non solo per la sua natura trasportistica. Una nuova infrastruttura di trasporto pubblico così impattante richiede, come premessa, un vero e proprio **progetto urbanistico e viabilistico** riguardante interi settori della nostra città perché va salvaguardato il **diritto di accessibilità, di mobilità privata e di sosta** con nuove strutture di parcheggio pubblico e pertinenziale, preservando altresì il **ruolo delle reti commerciali e di servizi anche attraverso forme di riduzione della fiscalità locale per le attività economiche che operano nelle aree interessate dai cantieri e ristori commisurati alle perdite di fatturato subite, erogati con procedura semplificata e dunque con la stessa tempestività degli ultimi ristori Covid-19 regionali e nazionali.** In previsione dell'avvio della fase di progettazione esecutiva della Linea 1, rimandiamo puntualmente alle nostre osservazioni integrate a PUMS e PGTU inviate a Comune e Città metropolitana di Bologna nel marzo 2019, nelle quali sono evidenziate le complessità e le criticità che riscontriamo lungo tutto il tracciato.

-Il rischio di desertificazione dei centri storici e delle aree commerciali naturali esige politiche di valorizzazione a sostegno dell'attrattività ed in questo quadro ci preme sottolineare come eventuali **nuove pedonalizzazioni**, centrali o periferiche, debbano essere **pianificate, condivise, dotate di progetti di animazione e servizi per l'accessibilità in adiacenza**, in modo tale da ovviare alle inevitabili problematiche di circolazione e al rischio - già sperimentato in alcune ZTL del centro storico cittadino, ma riguardante, potenzialmente, anche nuove pedonalità nei centri storici dell'area metropolitana - che le aree siano poco o mal frequentate.

-In considerazione del fatto che il **centro storico** rappresenta, anche in forza dell'alta concentrazione di imprese che ne garantiscono i livelli di vivibilità, un'area a **vocazione polifunzionale** tra le più importanti della città, andrà tutelata l'attività di consegna delle merci mantenendo, da un lato, l'attuale sistema di accesso e le esistenti dotazioni di stalli per le operazioni di carico e scarico, dall'altro sostituendo eventuali provvedimenti impositivi con un **sistema di incentivi** utile a promuovere il **ricambio del parco veicoli commerciali** con mezzi maggiormente sostenibili (quali, a titolo esemplificativo, le **auto elettriche** o le cosiddette **cargo bike**). Si auspica, inoltre, una definizione di incentivi all'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale con una visione almeno quinquennale per una maggiore chiarezza sul mercato, dando continuità a quanto fatto negli ultimi anni ed agevolando una politica di transizione energetica nella mobilità – in quest'ottica, restiamo a disposizione come sempre per partecipare a tavoli di lavoro -. In questo senso, l'avvio della **Rete tranviaria** e l'eventuale istituzione di **nuove pedonalizzazioni** devono essere **compatibili** – e non interferenti o penalizzanti – con l'attività d'impresa, tenuto conto anche della fortissima riduzione di accessi di mezzi privati alla ZTL di Bologna registrata negli ultimi 15 anni.

-In un'ottica di maggiore sostenibilità ambientale, gli obiettivi di trasferimento degli spostamenti da mezzi privati a forme di **mobilità dolce**, quali ad esempio la bicicletta, devono necessariamente superare la logica del divieto, della limitazione e dell'imposizione. Se da un lato, infatti, è ormai chiara la tendenza ad un uso sempre più diffuso di mezzi di trasporto ad impatto zero per spostamenti quotidiani (bici, e-bike, monopattini), dall'altro è evidente che la scelta consapevole alla base di queste nuove abitudini non possa essere generata da un obbligo o da una penalizzazione. Occorre, invece, rafforzare questa nuova consapevolezza e accompagnarla con un sistema di incentivi anche di tipo economico ed una qualificazione dell'attuale rete ciclabile volta a garantire adeguati standard di sicurezza, soprattutto per le piste adiacenti agli stalli di sosta veicolare o situate lungo importanti assi di scorrimento e migliorare la dotazione infrastrutturale della rete attraverso l'installazione di cartellonistica, colonnine di ricarica per e-bike, aree di sosta attrezzate con rastrelliere.

-Diminuire il livello di **incidentalità stradale** rendendo la mobilità più sicura, soprattutto per le categorie deboli, è senz'altro un obiettivo importante per la città. Occorre pertanto definire una **strategia di azione integrata e non orientata esclusivamente a ridurre i limiti di velocità**, col rischio di compromettere scorrimento e tempi di percorrenza senza incidere concretamente sui livelli di pericolosità delle strade urbane: occorre, da questo punto di vista, agire con maggior decisione tanto sul piano dell'educazione di automobilisti, ciclisti e pedoni, quanto sul fronte della sicurezza stradale, considerata però nella sua complessità (attraversamenti pedonali, incroci e rotatorie, uso dei portici, percorsi promiscui ciclabili).

11. Terzo settore e cura della persona

Il Covid-19 ci ha insegnato che senza un adeguato sistema di welfare le città e le Amministrazioni locali non sono in grado di intercettare i bisogni e le esigenze dei più fragili. È per questo che riteniamo sia fondamentale, da parte della nuova Amministrazione, interagire con le realtà del Terzo settore per migliorare il sistema di assistenza e cura alla persona. In questo senso sarebbe fondamentale che, ad esempio, il prossimo assessore al Welfare preveda:

Strumenti

-L'assegnazione di sedi adeguate alle Onlus, attualmente costrette ad operare in spazi non adatti alle loro attività.

-Cercare di **ridurre/azzerare i costi che impattano sulle attività delle realtà del Terzo settore.**

-Aprire una collaborazione con le realtà del Terzo settore per il miglioramento delle politiche di inclusione sociale degli adulti con disabilità e per la strutturazione di un reale servizio di caregiver.

-Migliorare l'assistenza scolastica per i bambini portatori di handicap prevedendo una collaborazione pubblico-privata tra Amministrazione comunale ed enti del Terzo Settore.

12. Strategie a lungo termine per “riaccendere” il turismo, motore della nostra economia

A che punto fosse giunta la domanda turistica bolognese prima dell’era Covid-19 è cosa nota. Ma oggi, dopo quasi due anni di pandemia e qualche timido segnale estivo di ripresa, il comparto attende una pluralità di interventi per tornare a crescere: dalla costruzione di un sistema di welfare per imprese e operatori al ri-posizionamento delle destinazioni, dalla piena ripresa dell’Aeroporto alla valorizzazione del polo fieristico e del segmento MICE.

Il turismo è un motore indispensabile per l’economia di un territorio contribuendo in maniera significativa alla produzione di reddito e di posti di lavoro, non solo all’interno del comparto stesso: rilevanti sono infatti le ricadute positive sugli altri settori. La quota di PIL attivata direttamente ed indirettamente dal comparto turistico è superiore al 13%.

La domanda turistica bolognese ha vissuto una dinamica di sviluppo rilevante sia sotto il profilo quantitativo, sia sotto quello qualitativo. In relazione al primo fenomeno si è infatti registrato un aumento dei flussi turistici, mentre sotto il profilo qualitativo si sono evolute le abitudini e le preferenze dei turisti sia nella fruizione, sia nell’acquisto dei servizi, determinando la nascita di “turismi” diversificati sul piano delle motivazioni.

Andando oltre il confine comunale, la destinazione turistica rappresenta un nucleo di aggregazione formidabile per vivere e per scambiare informazioni ed idee; lo sviluppo della mobilità e dei trasporti consente, sempre più, di giocare il ruolo di “centro di aggregazione internazionale” dove le persone si trasferiscono conoscenze, esperienze tecniche, vendono/acquistano beni e servizi, trascorrono il loro tempo libero e approfondiscono aspetti artistici, culturali e non solo.

Purtroppo l’emergenza Covid-19 ha avuto forti ripercussioni sul versante del turismo di Bologna metropolitana. Se il 2019 aveva chiuso con un bilancio positivo registrando oltre 3 milioni di pernottamenti presso le strutture ricettive, con una crescita annuale superiore al 4%, il medesimo dato al termine del 2020 è crollato di oltre il 60%, arrivando a percentuali di decrescita ben maggiori se si analizza unicamente il mercato estero. Non solo le strutture ricettive alberghiere ed extra alberghiere ma anche le agenzie di viaggio, le guide turistiche, gli accompagnatori turistici, gli organizzatori di eventi e tutta la filiera di settore, hanno visto azzerarsi i ricavi.

Le rilevazioni del primo semestre 2021 hanno proseguito nel trend negativo. Mentre luglio e agosto con il consolidarsi di una domanda interna orientata su spostamenti a breve raggio e scelte last minute, hanno cominciato a segnare una graduale ripresa soprattutto per il segmento dell’extra alberghiero e per il ricettivo tradizionale ubicato nelle zone appenniniche e in centro storico. Si auspica che i mesi autunnali con l’avvio della stagione fieristica e la ripartenza del mercato business contribuiscano a riconquistare numeri sul mercato, tuttavia l’andamento positivo registrato da alcune componenti del mercato durante l’estate, aiuta sì a guardare con fiducia al futuro, ma sarebbe un grave errore pensare che tutti i problemi siano risolti.

Per tornare nel prossimo biennio ai numeri del 2019, è quanto mai necessario varare azioni a sostegno degli operatori e predisporre una programmazione strategica a medio/lungo termine funzionale a riottenere le quote di mercato perse.

Se da un lato è indispensabile avviare un sistema di welfare per le imprese turistiche e per gli operatori turistici attraverso forme locali di fiscalità agevolata per il biennio 2022 – 2023 ed

interventi volti ad attenuare l'impatto dei costi di gestione degli immobili, dall'altro è fondamentale proseguire nel lavoro di ri-posizionamento e consolidamento della destinazione anche attraverso uno stanziamento di risorse straordinario che sostenga la creazione di prodotti turistici ad hoc e la relativa campagna di comunicazione.

In tale ottica è necessario consolidare il ruolo della Destinazione Turistica - caratterizzata dalla presenza di un organo di governo dotato di pieni poteri di indirizzo, di coordinamento e di controllo e di un organismo tecnico-operativo che attua la strategia di sviluppo territoriale - e rafforzare il sistema di reti e il flusso dalla Città alle aree periferiche e viceversa.

Fondamentale rimane il ruolo giocato dall'aeroporto bolognese, classificato come "aeroporto strategico" dell'area Centro-Nord nel Piano nazionale degli Aeroporti predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nel 2019 aveva confermato per il decimo anno consecutivo il suo trend di crescita, a testimonianza di uno sviluppo costante e consolidato nel tempo con ricadute positive per l'intera economia del territorio. Le conseguenze dell'esplosione di un evento del tutto inaspettato, come l'emergenza sanitaria Covid-19, sono state particolarmente pronunciate per lo scalo bolognese e la ripresa di questo segmento e, conseguentemente, del turismo estero a medio-lungo raggio è fisiologicamente lenta e necessita di specifici sostegni.

Il sistema fieristico e ancor più l'indotto del congressuale si ripropongono come vere sfide per il futuro turistico bolognese. Non solo e non tanto in termini di indotto per il ricettivo quanto per l'intera economia locale rappresentando gli asset a maggior ricaduta economica positiva per una destinazione, trattandosi di ambiti a clientela alto-spendibile. Nello specifico, è necessario attuare delle politiche a sostegno e tutela del quartiere fieristico garantendo la permanenza delle manifestazioni storiche e rendendosi attrattivi per veicolare delle nuove. Parallelamente resta prioritario l'investimento nel MICE: prodotto, per Bologna, con alto potenziale e ampi margini di crescita. E' necessario agire su due piani: da un lato rivedere le sinergie territoriali regionali in una logica di sviluppo e tutela locale, dall'altro stanziare specifiche risorse parametriche sulla numerosità dei congressi stessi finalizzate ad abbattere parte dei costi (prevedere un "X" a partecipante destinato a coprire parte dei costi vivi del congresso).

In termini di risorse afferenti il capitolo turismo, è opportuno avviare un ragionamento condiviso circa l'utilizzo di quanto generato dall'imposta di soggiorno in coerenza con la ratio che sottende la norma e la natura della stessa.

Vi sono poi ambiti trasversali e di interesse per tutte le categorie economiche. Se da un lato l'espansione dei collegamenti telematici e dell'e-commerce hanno per così dire "accorciato le distanze" ovvero: si viaggia di più, per i motivi più diversi e si comunica in rete, dall'altro hanno portato allo sviluppo della sharing economy. E' necessario aggiornare l'impianto normativo e la struttura di controllo locale attuando politiche atte a garantire sia la tutela delle imprese, degli operatori e dei soggetti che esercitano regolarmente le professioni turistiche sia la sicurezza dei cittadini.

Inoltre, la sostenibilità è una via irrinunciabile come fattore per la competitività. Pertanto è fondamentale attuare politiche di tutela e valorizzazione della destinazione al fine di aumentare l'attrattività del patrimonio ambientalistico, artistico e culturale garantendo la tipicità dei luoghi e preservandone le eccellenze.

Infine, la nomina dei Portici di Bologna a patrimonio dell'umanità dell'Unesco è stata una notizia che ha posto la nostra città sotto i riflettori del mondo ed è per questo un'ottima occasione per rilanciare sia il tema del turismo sia quello di città dell'arte. I Portici, infatti, potrebbero diventare lo scenario perfetto per l'installazione di mostre temporanee, come ad esempio giochi di luce (come già fatto a Milano), installazione di pannelli video su cui veicolare la video art, che ne possano esaltare la bellezza e contemporaneamente dare visibilità a giovani artisti locali, nazionali e internazionali.

13. Beni comuni e bene comune: un nuovo modello di gestione pubblico-privata per beni e servizi comunali

Assistenza agli anziani, sport, educazione e ambiente: sono solo alcuni degli ambiti nei quali il pubblico, anche e soprattutto durante l'emergenza Covid-19, ha dimostrato di non poter essere l'unico attore. Così, il futuro di Bologna e dei suoi cittadini passa necessariamente - e sempre di più - da un'alleanza sistematica tra mondo delle istituzioni e soggetti privati.

- Ripensare gli spazi urbani, in un'ottica di bene comune, cioè fruibile da tutti, sostenibile dal punto di vista ambientale ed economico, è una delle sfide che le città e quindi Bologna, dovranno affrontare nel prossimo futuro, in particolare nel futuro post Covid. Se c'è una cosa che la pandemia ci ha e ci sta insegnando è che gli spazi vanno ripensati non più come luoghi da riempire il più possibile, ma come luoghi di ampio respiro che garantiscano socialità, sicurezza e massima fruibilità degli spazi.
- In una visione di città nuova e rimodulata sulle nuove esigenze dei cittadini (che deve guardare appunto ai prossimi 20 anni) è indispensabile che la riqualificazione degli spazi comuni veda una forte unione di intenti tra la realtà pubblica e quella privata. Solo lavorando in sinergia, infatti, si potrà garantire un'adeguata rigenerazione degli spazi urbani. Pensiamo, ad esempio, alle **Rsa**, alle **Case di cura e di riposo**: l'individuazione di spazi adeguati, magari comunali, dati in gestione a privati accreditati e dalla certa affidabilità offrirebbe l'opportunità di migliorare i servizi rivolti alle fasce di popolazione più fragili.
- **Pensiamo allo sport**, alla situazione di tanti impianti sportivi in condizione fatiscente: non possiamo illuderci che un'Amministrazione comunale possa investire sulla totalità degli stessi, mentre possiamo concretamente credere che una collaborazione con privati o associazioni sportive private possa portare a risultati virtuosi. Perché non garantire una continuità di gestione "imprenditoriale" a questi soggetti per vari lustri, a fronte di investimenti pianificati e concordati con il pubblico? Non ultimo: qui la riqualificazione sarebbe doppia perché questi spazi sono tutti o quasi in periferia e per questo la valorizzazione sarebbe sia sociale che territoriale e patrimoniale.
- Altro tema molto delicato è rappresentato dagli **asili nido**, realtà fondamentali per la vita dei cittadini (e soprattutto delle figure femminili delle famiglie che devono nella maggior parte dei casi farsi carico della gestione diretta dei figli), ma che sono sempre più carenti dal punto di vista dell'offerta e assistenza alle famiglie. Anche in questo caso, un'adeguata collaborazione tra il pubblico e i privati ridarebbe valore ed efficienza a un settore essenziale per Bologna, diventato ancora più importante ai tempi del Covid, dal punto di vista dell'organizzazione familiare, ma anche degli stessi operatori, bisognosi di spazi adeguati per lavorare in sicurezza.
- C'è poi la gestione e riqualificazione degli **spazi verdi**, polmone di ogni città, pensiamo al Parco Nord o ai Prati di Caprara. Non solo, la valorizzazione dei colli, da sempre trattati come patrimonio "intoccabile" che può essere motore importante per il turismo.

- La nostra idea è riqualificare questi spazi in una visione di socialità per i giovani, con aree dove praticare sport e attività ludiche per i più piccoli, dando ai privati l'opportunità di gestirli. Il tutto creando spazi trasversali, fruibili da qualsiasi fascia di età, creare così aree 0-90 anni, dove tutti potrebbero tornare a vivere la propria comunità.

Tutto ciò, però, ci pone di fronte a un interrogativo importantissimo: come possiamo realizzare queste progettualità in maniera trasparente e senza rischiare interferenze di dubbia provenienza?

- La risposta è da ricercare nella corretta gestione dei concorsi pubblici, da realizzare attraverso il filtro degli ordini professionali e professionisti del settore: architetti, ingegneri, geometri, designer ecc., per poter così proporre progetti per la cura, la gestione condivisa e la rigenerazione dei beni comuni della città.
- Questo lavoro deve avere ampio respiro e coinvolgere tutte le zone di Bologna, dal centro alla periferia, attraverso una catalogazione ufficiale dei beni comuni di tutti i quartieri, da inserire in bandi ad hoc. Parliamo di porzioni di fabbricati, terreni e strutture abbandonate. In questo modo sarà possibile anche individuare i soggetti singoli o associati interessati ad attivarsi per la cura, la gestione condivisa o la rigenerazione dei beni comuni urbani. Tutto questo attraverso lo strumento dei Patti di collaborazione che possono essere stipulati con l'Amministrazione.
- La gestione dei beni comuni individuati in ogni quartiere immaginiamo debba riguardare processi di integrazione di attività private, come esercizi commerciali quali bar, ristoranti, librerie, giornali, che rendano gli spazi vitali e che abbiano un impatto importante sulla manutenzione della qualità ambientale dei luoghi. Per fare ciò dovranno essere favorite tutte le attività di coinvolgimento dei cittadini e di sviluppo del senso civico sia nella fase di progettazione e di individuazione delle caratteristiche che lo spazio dovrà avere per rispondere ai bisogni delle persone che in quelle di ordinaria gestione. A titolo esemplificativo si può menzionare la creazione di: giardini condivisi, elementi di design dedicati (quali cestini per la raccolta differenziata o simili), strutture di interazione (padiglioni per attività di associazioni), aree ludiche e centri anziani.
- Va da sé, però, che non sarà solo la repressione o la paura della sanzione a ricostituire un vero patto sociale tra istituzioni, scuola, famiglia e istituzioni, ma l'educazione, una proposta positiva che faccia cogliere il vantaggio per tutti. Un esempio, in tal senso, arriva da Firenze dove il sindaco Dario Nardella ha promosso una raccolta firme che ha portato alla concretizzazione di una proposta di legge che ha come oggetto l'insegnamento dell'educazione alla cittadinanza.
- In chiusura ma non per importanza, lo strumento che riteniamo sia perno della migliore progettazione e programmazione di questo percorso è il "Project finance" (Partenariato pubblico – privato). Questo per vari motivi:
 1. Il partenariato pubblico-privato (abbrev. PPP) è una forma di cooperazione tra i poteri pubblici e i soggetti privati, con l'obiettivo di finanziare, costruire e gestire infrastrutture o fornire servizi di interesse pubblico. Tale forma di cooperazione con soggetti privati consente alla pubblica amministrazione di attrarre maggiori risorse di investimento e competenze non disponibili al suo interno.
 2. Prevede la garanzia di base di una durata relativamente lunga della collaborazione pubblico-privata (il partenariato deve estendersi normalmente anche alla condivisione dei profili progettuali dell'attività da realizzare).

3. Si basa su una modalità di finanziamento sostanzialmente privato (è tollerata una limitata partecipazione pubblica).
4. C'è un ruolo strategico del privato rilevante in ogni fase del progetto. Il partner pubblico si concentra invece, principalmente, sul controllo del rispetto degli obiettivi.
5. C'è la ripartizione del rischio dell'attività tra soggetto pubblico e privato.