



**“Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile della Città di Bari
(ai sensi dell’art.7 Regolamento UE n. 1301/2013)”**

Bari, 02.02.2016



Sommario

Introduzione.....	3
1. Inquadramento strategico e metropolitano	4
1.1 Caratteristiche demografiche della Città Metropolitana	6
1.2 Le dinamiche demografiche e sociali della Città di Bari	10
1.2 Lo spazio urbano, le centralità minori e le principali funzioni metropolitane.....	18
1.3 L'economia urbana, l'istruzione e il lavoro a scala metropolitana.....	21
1.4 Le infrastrutture educative e di alta formazione.....	27
2. Diagnosi tematica Sfide economiche, ambientali, climatiche, demografiche, sociali	29
3. Visione strategica e macro-obiettivi per Obiettivo Tematico	33
3.1 Visione strategica	33
3.2 Macro-Obiettivi della strategia per OT.....	35
4. Azioni integrate nel PON Metro	43
4.1 Azione integrata: MOBILITA SOSTENIBILE (BA01)	43
4.2 Azione integrata: AGENDA DIGITALE E URBAN SERVICE HUB (BA04)	44
4.3 Azione integrata: RIGENERAZIONE URBANA E INNOVAZIONE SOCIALE (BA02).....	46
4.4 Azione integrata: WELFARE MIX INTEGRATO E AGENZIA DELLA CASA (BA03).....	47
5. Distribuzione delle risorse per Azione Integrata	49
Allegato 1 -Estremi degli atti di pianificazione	50
Allegato 2 - Stato di attuazione della Città Metropolitana: statuto, processo di pianificazione strategica e raccordo con le azioni previste nel PON METRO.....	51
Allegato 3 – Il modello di governance del processo di pianificazione strategica della città Metropolitana di Bari	54
Allegato 4 – Selezione dei principali atti/regolamenti comunali di interesse	61

Introduzione

Nel presente documento sono illustrate le proposte che la Città di Bari intende candidare e gestire, in qualità di organismo intermedio, all'interno del definendo Programma Operativo Nazionale per le Città Metropolitane, a valere sulla programmazione 2014-2020 dei fondi strutturali. L'obiettivo dell'Amministrazione Comunale è di rendere Bari una città creativa, dinamica, inclusiva e sostenibile: Bari deve esaltare lo spirito innovativo dei Baresi, aiutare i cittadini a realizzare le proprie ambizioni, ridurre le differenze sociali garantendo opportunità a tutti, non sprecare le risorse, ma ottimizzarne l'uso per garantirne la disponibilità alle future generazioni.

Per raggiungere tale obiettivo l'Amministrazione si è dotata di un programma di sviluppo BARI SMART CITY ed ha sottoscritto con la Regione Puglia un protocollo denominato "PATTO PER BARI" finalizzato all'attuazione di tale programma. Tale programma scaturisce da bisogni e opportunità emergenti dal peculiare contesto metropolitano di Bari e si basano su un'analisi territoriale mirata a individuare i gap - in termini di servizi e infrastrutture - da colmare per assicurare ai propri cittadini un miglioramento del loro livello di qualità della vita.

Le azioni integrate proposte sono state individuate come priorità nell'ambito del programma BARI SMART CITY dalla Giunta Comunale (D.G. 15.04.2014, N. 267) e sono in linea con quanto definito nella bozza di accordo di partenariato in materia di Agenda Urbana. Esse sono coerenti con i due ambiti di intervento indicati dal Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica nella Nota tecnica del 28 febbraio 2014, inviata ai fini della redazione del dossier preliminare di co-progettazione, ovvero:

- a) smart city per il ridisegno e la modernizzazione dei servizi urbani;
 - b) social innovation per l'inclusione dei segmenti di popolazione più fragile e per aree e quartieri disagiati.
- In particolare, in linea con la nota tecnica del DPS del 27 Marzo 2014 in materia di sviluppo urbano si intende operare in modo complementare tra i POR Puglia e il PON città Metropolitane per definire un quadro unico di interventi a valere sul FESR e sul FSE che possa includere tutti gli Obiettivi Tematici dell'Agenda Urbana.

il Comune di Bari infatti, intende, nella fase di definizione finale del PON e successivamente nella sua fase attuativa, operare in sinergia, oltre che con la Regione Puglia, anche con le altre città metropolitane beneficiarie, al fine di massimizzare gli effetti conseguibili con il Programma, in termini di potenziamento dell'efficacia della spesa e miglioramento della qualità e dell'impatto degli interventi.

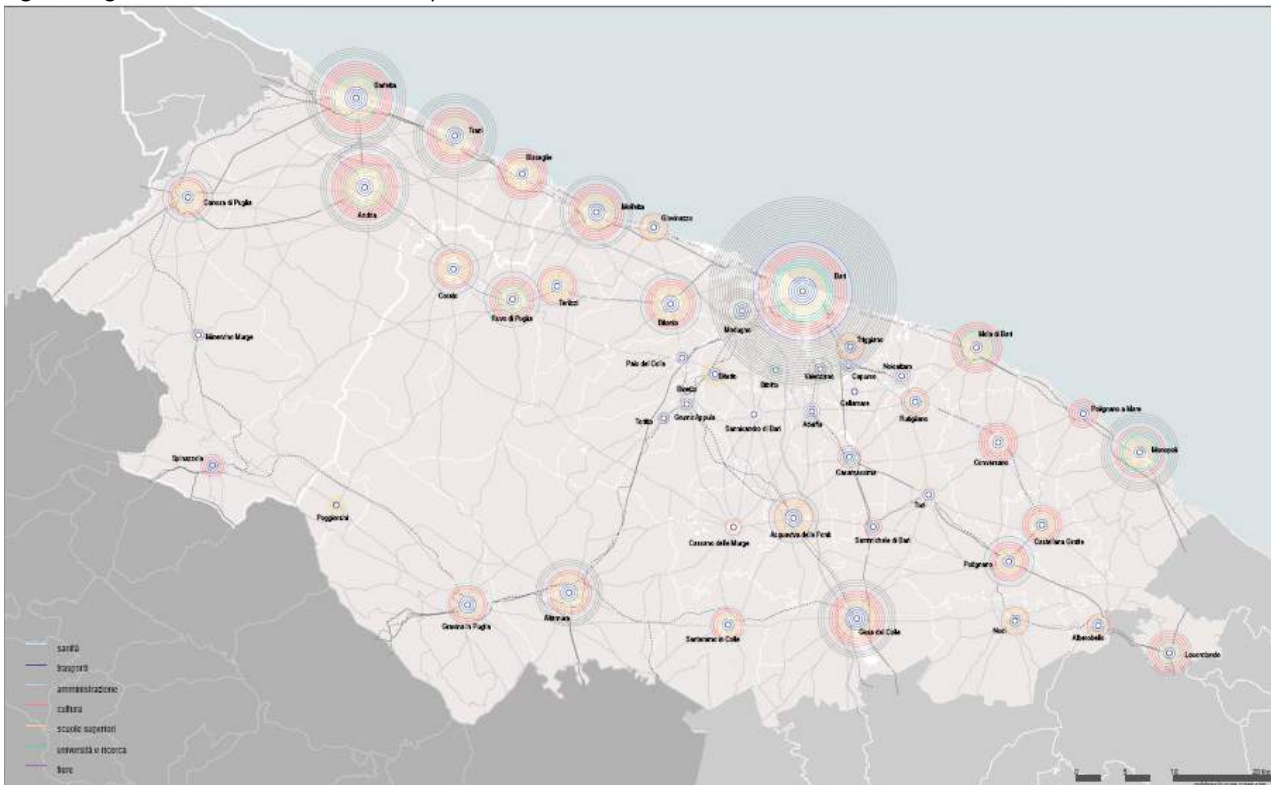
Il Dossier che segue delinea la Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile della Città di Bari ed è strutturato, così come condiviso con l'Autorità di Gestione, nei seguenti capitoli:

- Inquadramento strategico e metropolitano;
- Diagnosi tematica – Sfide economiche, ambientali, climatiche, demografiche, sociali;
- Visione strategica e macro-obiettivi per Obiettivo Tematico;
- Azioni integrate nel PON Metro.

1. Inquadramento strategico e metropolitano

La Città di Bari costituisce certamente un sistema urbano complesso ed articolato, segnato da uno sviluppo che ha portato nel tempo alla luce tutte le grandi potenzialità produttive, le capacità imprenditoriali e le risorse di impegno di cui dispone l'intera realtà urbana. Tuttavia un parziale governo di questo sviluppo ha finito per evidenziare l'esigenza di una maggiore razionalizzazione sotto il profilo dei servizi, delle infrastrutture civili e sociali, che possono esprimersi in funzioni urbane su standard qualitativi alti ed accessibili non solo per i residenti della città di Bari ma per il più ampio bacino potenziale di domanda che si identifica nell'area che gravita intorno a Bari quale "area metropolitana".

Figura: La gerarchia urbana nell'Area Metropolitana: le funzioni sovralocali

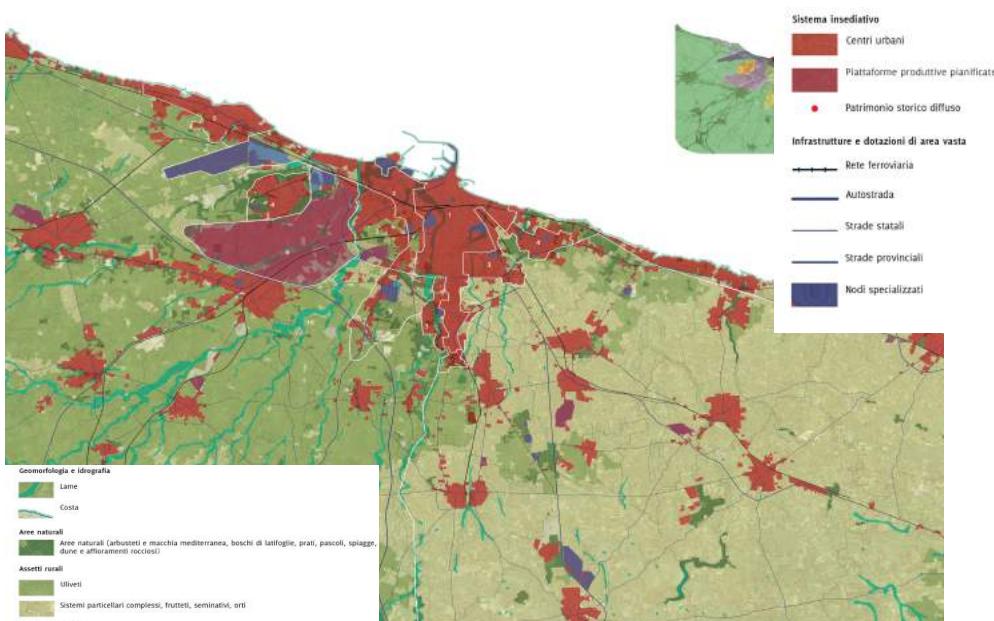


Fonte: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, PTCP, Provincia di Bari, 2007

Un territorio, quello dell'Area Metropolitana di Bari, che oggi si estende su una superficie di 3.825 km², comprende 41 comuni ed è composta da 1.246.000 abitanti residenti. A differenza di molte regioni urbane italiane ed europee che appaiono polarizzate su di una Città centrale e caratterizzate da un rapporto medio di netta inferiorità demografica degli altri centri rispetto ad essa (con proporzioni che raggiungono anche picchi di 1:10), l'Area Metropolitana di Bari è connotata dalla presenza di un elevato numero di città di dimensioni medio-grandi. E secondo l'interpretazione della Puglia centrale fornita nell'XI secolo dal geografo arabo Al-Idrisi, le città in questione sono disposte lungo tre "file": una prima fila costiera (da Molfetta a Polignano), una seconda fila sub-costiera (quella delle cosiddette agro-towns, da Corato a Conversano) e una terza fila pede-murgiana (da Toritto a Poggiorsini). Questa chiave di lettura proposta dal geografo di Ruggiero il Normanno in viaggio lungo l'Adriatico rivela una grande incisività interpretativa, specie se incrociata con la morfologia del territorio. Lungo la fascia costiera si concentrano città connotate da dotazioni portuali con funzioni peschiere (tuttora importanti e strutturate, nel caso di Molfetta e di Mola

di Bari; più legate ad aspetti di tradizione e di produzione artigianale, nel caso di Giovinazzo o dei nuclei sub-urbani baresi, come Torre a Mare) e commerciali (è il caso di Bari). Nella seconda fascia sono presenti città storicamente legate da una singolare corrispondenza biunivoca con le rispettive città costiere: a Corato e Ruvo corrisponde Bisceglie (terminale costiero meridionale dell'Area Vasta della BAT, confinante + con l'Area di Terra di Bari), a Terlizzi corrisponde Molfetta, a Bitonto Giovinazzo, a Noicattaro Torre a Mare ed in parte Mola, a Conversano Mola ed in parte Polignano. Questo rapporto di intensa relazione urbana si interrompe nella parte centrale (dove emerge un modello del tutto diverso che vede una gravitazione di cittadine, un tempo "casali", dipendere dal polo attrattivo di Bari) per poi riapparire nel settore sud-est, caratterizzato a sua volta da un reticolo insediativo molto fitto, conformato in termini di vero e proprio insediamento multinucleare. Se le città della fascia costiera assistono sempre più a fenomeni di saldatura urbana dovuti alla crescente pressione edilizia (quasi il 40% della popolazione dell'Area Metropolitana è insediata lungo la costa), le città della seconda fascia si connotano nella maggior parte dei casi come agrotowns, che raggiungono le massime dimensioni agli estremi della "fila" (con gli oltre 50mila abitanti di Bitonto o gli oltre 30.000 di Noicattaro), quasi a profittare degli spazi di transizione lasciati liberi dalla concorrenza urbana della città-matrice. Si tratta, in una lunga prospettiva storica, di città dalle economie e funzioni di transizione, fondamentali per l'economia rurale complessiva dell'Area Metropolitana.

Figura: Elementi strutturali del territorio dell'Area Metropolitana di Bari



La pur importante rete di connessioni viarie e ferroviarie regionali non è invece attualmente capace di consolidare le specificità "gravitazionali" tra i sistemi urbani in un vero e proprio policentrismo metropolitano. Da un punto di vista spaziale e territoriale, l'assolvere a queste molteplici funzioni implica l'inevitabile compresenza nel contesto comunale, intercomunale e metropolitano, di strutture territoriali relative a funzioni che fanno riferimento ad ambiti a scale diverse (dall'Italia, all'area vasta e metropolitana, alla città, al quartiere). La complessità di tale condizione richiede che il sistema urbano sappia garantire performance di efficienza e qualità a ciascuna di queste scale, pena l'inevitabile declino delle dimensioni citate qualora ad esse non corrisponda un adeguato attrezzamento. Sotto il profilo della mobilità entro l'Area, i cartogrammi relativi al pendolarismo mostrano che il traffico di origine provinciale in ingresso a Bari proviene principalmente dai Comuni della prima corona urbana e da quelli costieri a nord del capoluogo, soprattutto da Barletta, Trani, Molfetta; significativi sono anche i movimenti da Altamura e Monopoli. I pendolari che escono da Bari, invece, si dirigono prevalentemente verso Bitonto, Casamassima, Modugno e Valenzano; anche Taranto è un polo attrattivo di rilievo.

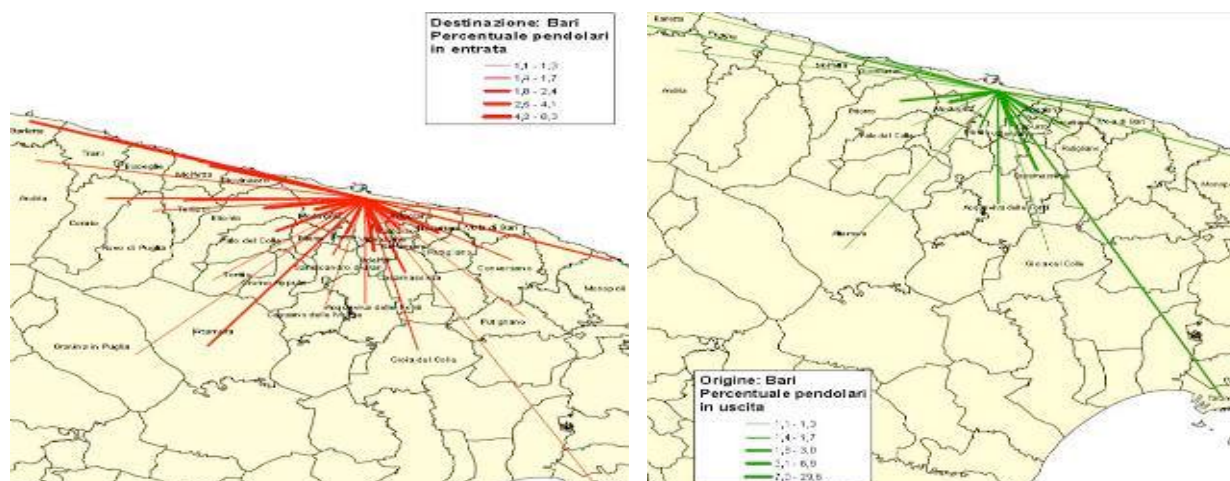


Figure: Pendolarismo in entrata e uscita da Bari

1.1 Caratteristiche demografiche della Città Metropolitana

La Regione Puglia si estende su una superficie territoriale di 19.362 Km², è composta da 258 comuni racchiusi in 6 province, confina con Molise, Campania e Basilicata ed ha una densità abitativa di 209,3 abitanti/Km². La popolazione residente, in Puglia, al 1 gennaio 2015 è di 4.090.105 abitanti – di cui il 51,4% è di sesso femminile – ed è così distribuita: il 30,9% Città Metropolitana di Bari, il 19,7% nella Provincia di Lecce, il 15,5% a Foggia, il 14,3 a Taranto, il 9,8% a Brindisi e il 9,6% nel territorio della Barletta-Andria-Trani.

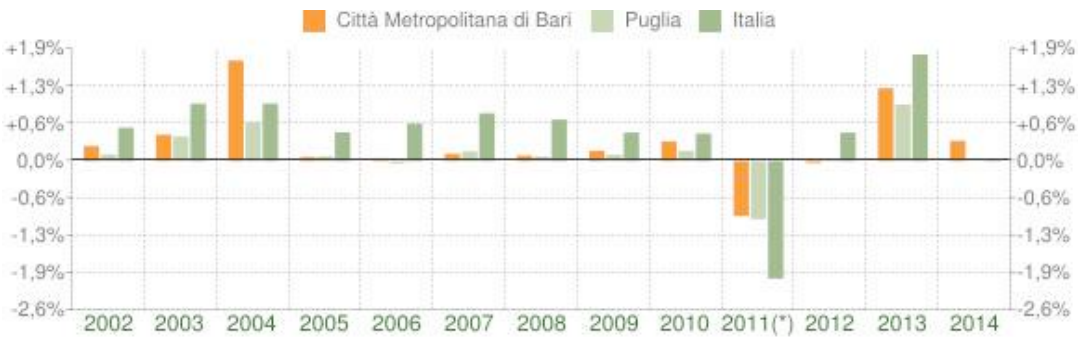
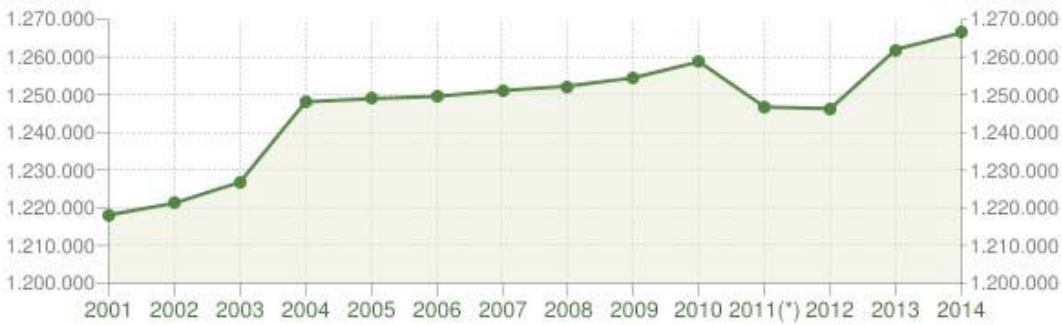
In tal contesto la Città Metropolitana di Bari ricomprende i 41 Comuni della ex Provincia di Bari (Acquaviva delle Fonti, Adelfia, Alberobello, Altamura, Baril, Binetto, Bitetto, Bitonto, Bitritto, Capurso, Casamassima, Cassano delle Murge, Castellana Grotte, Cellamare, Conversano, Corato, Gioia del Colle, Giovinazzo, Gravina in Puglia, Grumo Appula, Locorotondo, Modugno, Mola di Bari, Molfetta, Monopoli, Noci, Noicattaro, Palo del Colle, Poggiorsini, Polignano a Mare, Putignano, Rutigliano, Ruvo di Puglia, Sammichele di Bari, Santeramo in Colle, Terlizzi, Toritto, Triggiano, Turi, Valenzano) e assorbe quasi il 31% della popolazione regionale.

Si può osservare che oltre il 50% della popolazione è distribuita in maniera eterogenea in 5 comuni e più precisamente Bari raccoglie un terzo di popolazione., Molfetta rileva 60.062 ab., Bitonto 56.277 ab., Corato 46.901 ab. e Modugno registra 37.617 ab. 250mila abitanti risiedono in 10 comuni tra 20.000 ab e 30.000 ab., 160mila risiedono in 11 comuni tra i 10mila e 20mila abitanti ed i restanti risiedono in comuni che oscillano tra i 2007 ed i 9.669.

Dal 2001 al 2014 la Città Metropolitana di Bari ha registrato una crescita della popolazione piuttosto esigua (+2,1%) ed ha sperimentato un trend calante e negativo nel biennio 2010-2012 per rilevare un andamento in ripresa negli anni successivi dovuto essenzialmente alla regolarizzazione degli immigrati presenti più che a processi di crescita naturale della popolazione.

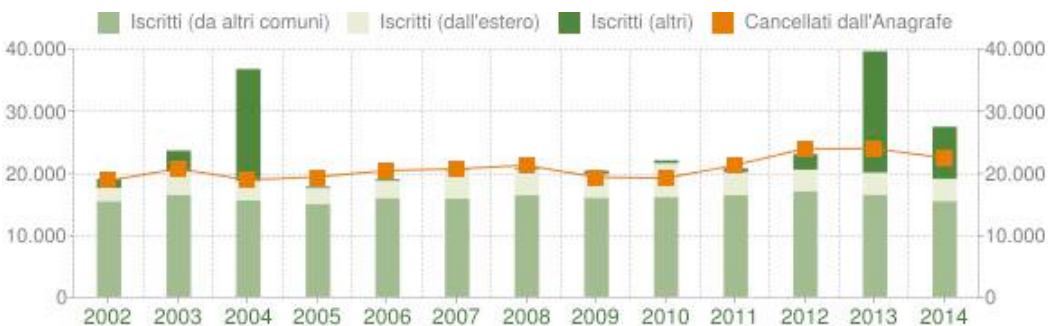


COMUNE DI BARI



Le variazioni annuali della popolazione della Città Metropolitana di Bari espresse in percentuale a confronto con le variazioni della popolazione della regione Puglia e dell'Italia, mostrano una tendenza inferiore rispetto al Paese nella crescita demografica, ma un sensibile incremento rispetto ai trend regionali,

determinato dall'attrattività che esercita la Città Metropolitana come contesto industriale, economico, culturale e istituzionale.

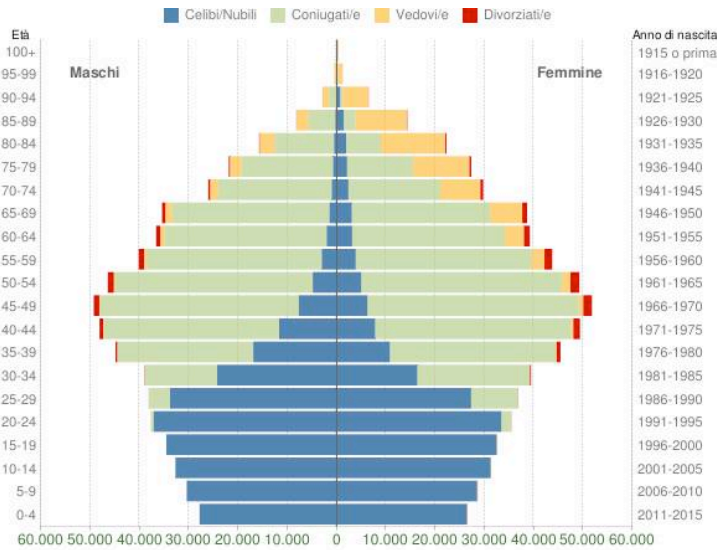


Il grafico in basso, detto Piramide delle Età, rappresenta la distribuzione della popolazione residente nella Città Metropolitana di Bari per età, sesso e stato civile al 1° gennaio 2015.

La popolazione è riportata per classi quinquennali di età sull'asse Y, mentre sull'asse X sono riportati due grafici a barre a specchio con i maschi (a sinistra) e le femmine (a destra). I diversi colori evidenziano la distribuzione della popolazione per stato civile: celibi e nubili, coniugati, vedovi e divorziati.



COMUNE DI BARI



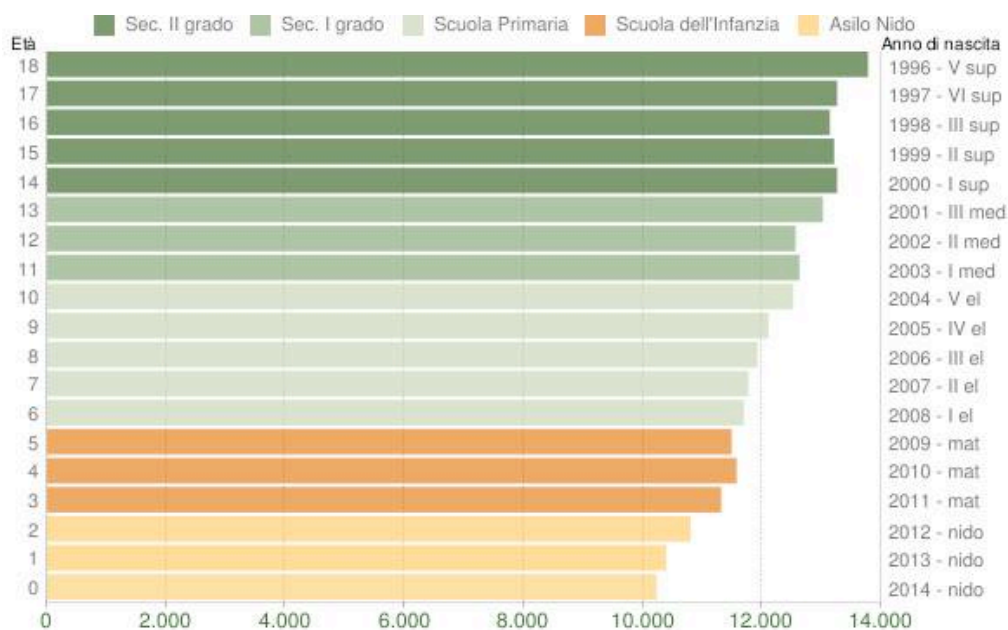
La distribuzione per sesso e per età della popolazione residente, seguendo la classificazione standard, è così suddivisa: la classe 0-14 anni è composta dal 15,4% della popolazione; la classe 15-59 è composta dal 62,8% e la classe 60 e + dal 21,8%. Tale distribuzione ci permette di avere un quadro di riferimento chiaro sia per quel che concerne il peso della popolazione non lavoratrice (data dalla somma delle classi d'età 0-14 anni e 60 e +) su quella lavoratrice (15-59anni) attraverso il calcolo dell'indice di carico sociale (+51,2%) e sia sul peso della popolazione invecchiata – inteso come il numero di soggetti di 60 e più anni ogni 100 soggetti di 0-14 anni – che è pari a 141,6%.



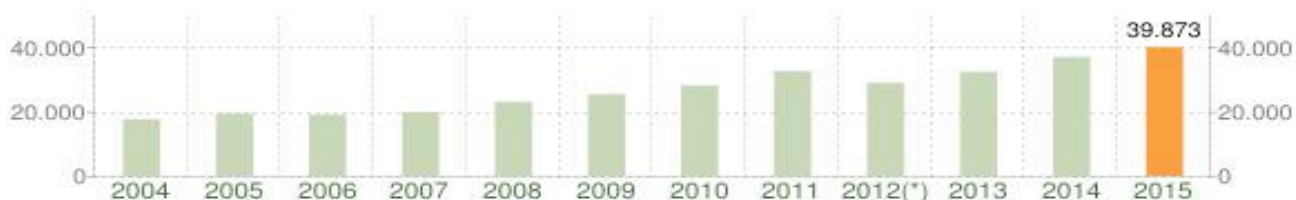
Il grafico in basso riporta la potenziale utenza per l'anno scolastico 2015/2016 delle scuole in città Metropolitana di Bari, evidenziando con colori diversi i differenti cicli scolastici (asilo nido, scuola dell'infanzia, scuola primaria, scuola secondaria di I e II grado).



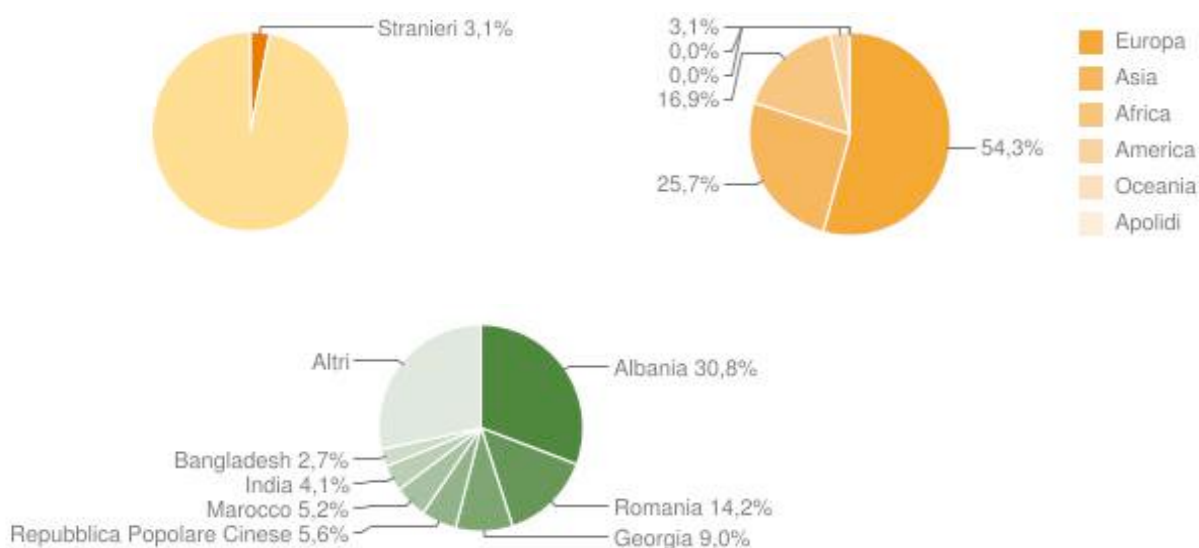
COMUNE DI BARI



Infine si riportano alcuni dati sintetici circa la presenza straniera laddove sono considerati cittadini stranieri le persone di cittadinanza non italiana aventi dimora abituale in Italia. Gli stranieri residenti in città Metropolitana di Bari al 1° gennaio 2015 sono 39.873 e rappresentano il 3,1% della popolazione residente.



Le provenienze sono localizzate per lo più in Europa, Asia e Africa e tra le nazionalità più presenti vi sono l'Albania, la Romania, la Georgia e la Cina.



1.2 Le dinamiche demografiche e sociali della Città di Bari

La popolazione residente nella città capoluogo di Bari al 01/01/2013 è pari a 313.213 unità con un decremento registrato negli ultimi 8 anni pari al 4,6% e un età media di 44 anni.

Tab. – Popolazione residente in Bari per sesso, classi di età e valori percentuali al 01/01/2013

Classi età	M	F	Totale
0 – 3	5.215	4.983	10.198
4 – 5	2.648	2.486	5.134
6 – 14	12.952	12.127	25.079
15 – 18	6.235	5.803	12.038
19 – 25	11.850	11.567	23.417
26 – 35	18.220	17.965	36.185
36 – 49	31.939	34.717	66.656
50 – 59	20.932	23.360	44.292
60 – 65	11.695	12.989	24.684
66 – 75	15.606	18.839	34.445
76 – 85	9.588	13.945	23.533
86 e oltre	2.458	5.094	7.552
TOTALE	149.338	163.875	313.213

Fonte: elaborazioni IPRES su dati ISTAT

Ulteriore elemento utile a comprendere l'andamento demografico della città di Bari riguarda il confronto tra classi di età tra il 2005 (primo anno da noi preso in considerazione) ed il 2013.

Tab. – Struttura della popolazione residente in Bari per classi di età. Valori percentuali e differenze. Anni 2005 e 2013

Classi età	2013	2005	Differenza
0 – 3	3,3	3,7	-0,4
4 – 5	1,6	1,7	-0,1
6 – 14	8,0	8,4	-0,4
15 – 18	3,8	4,2	-0,4
19 – 25	7,5	8,7	-1,2
26 – 35	11,6	15,9	-4,3
36 – 49	21,3	20,6	0,7
50 – 59	14,1	13,2	0,9
60 – 65	7,9	6,6	1,3
66 – 75	11,0	9,9	1,1
76 – 85	7,5	5,8	1,7
86 e oltre	2,4	1,3	1,1
TOTALE	100,0	100,0	-4,6

Fonte: elaborazioni IPRES su dati ISTAT

Nelle classi di età 0 – 35 anni i valori sono tutti negativi; nella classe di età 36 – 59 anni sono leggermente superiori, mentre a partire dai 60 anni ed oltre verifichiamo che vi sono dati decisamente positivi. Possiamo affermare, quindi, che nell'arco degli otto anni presi in considerazione verifichiamo un progressivo allontanamento della popolazione di giovane età dalla città di Bari. Il fenomeno emigratorio riguarda in particolare i giovani tra i 19 ed i 35 anni. Conseguentemente la popolazione anziana ha un maggior "peso". Si riportano, inoltre, alcuni indicatori sintetici di struttura della popolazione.

Tab. – Principali indici di struttura della popolazione. Anno 2013

	Bari	CM. Ba	Reg. Puglia	Mezzogiorno	Italia
Rapporto di mascolinità	91,1	94,8	94,0	94,3	93,8
Carico di figli per donna feconda	18,1	19,1	19,0	19,4	20,4
Tasso generico di fecondità	35,0	36,5	36,2	37,0	39,0
Indice di vecchiaia	172,8	126,5	130,3	127,1	148,6
Indice della dipendenza strutturale	54,3	49,2	50,7	50,1	53,5
Indice potenziale di lavoro	64,8	66,7	66,1	66,4	64,8
Indice di ricambio	134,6	112,7	112,3	106,9	129,1

Fonte: elaborazioni IPRES su dati ISTAT

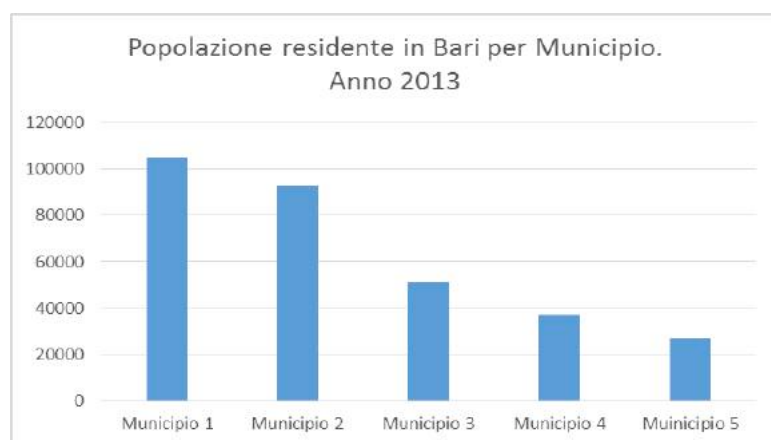
I dati sono abbastanza eloquenti: è sufficiente confrontare l'indice di vecchiaia presente in Bari rispetto a quanto presente nella media provinciale, regionale della ripartizione Mezzogiorno ed in quello nazionale

Tab. – Principali indici di struttura della popolazione barese. Anni 2005, 2009 e 2013

	2005	2009	2013
Rapporto di mascolinità	93,1	92,5	91,1
Carico di figli per donna feconda	18,3	18,4	18,1
Tasso generico di fecondità	37,8	35,0	35,0
Indice di vecchiaia	131,1	140,3	172,8
Indice della dipendenza strutturale	46,9	47,7	54,3
Indice potenziale di lavoro	68,1	67,7	64,8
Indice di ricambio	104,8	114,5	134,6

Fonte: elaborazioni IPRES su dati ISTAT

La presenza di cittadini, ovviamente, non è uniforme tra i cinque Municipi di cui si compone la Città di Bari. Possiamo notare, infatti, che il Municipio 1 (Madonnella, Murat – San Nicola, Libertà) è quello in cui si registrano maggiori presenze con oltre 100 mila residenti, per altro verso, il Municipio 5 (Palese – Santo Spirito) è quello meno popolato con poco più di 27 mila unità. Notevole è anche il peso del secondo Municipio che fa segnare quasi 100 mila residenti (92.712). Si noti che l'insieme dei residenti del primo e del secondo Municipio rappresentano quasi due terzi dell'intera popolazione residente nella città.



Quasi un terzo della popolazione complessiva è registrato in fogli di famiglia con quattro componenti; quasi un quarto della popolazione residente si colloca in famiglie con tre componenti. Quasi il 60% circa dei residenti ha un nucleo familiare composto da un numero variabile da tre a quattro componenti. Se consideriamo ora le famiglie in cui vivono bambini e ragazzi minori, si osserva che esse sono nel complesso

29.510, il 22% circa di tutte le famiglie baresi. L'impegno di cura verso i minori, o anche di sostegno economico, non riguarda però solo le famiglie in cui questi vivono, ma una rete di persone intorno ad esse, in primo luogo i nonni.

Dobbiamo anche ricordare che le famiglie con minori sono molto varie: seppure i dati disponibili non consentono di dare dimensioni chiare a questa varietà, sappiamo che alcune volte i minori non vivono con

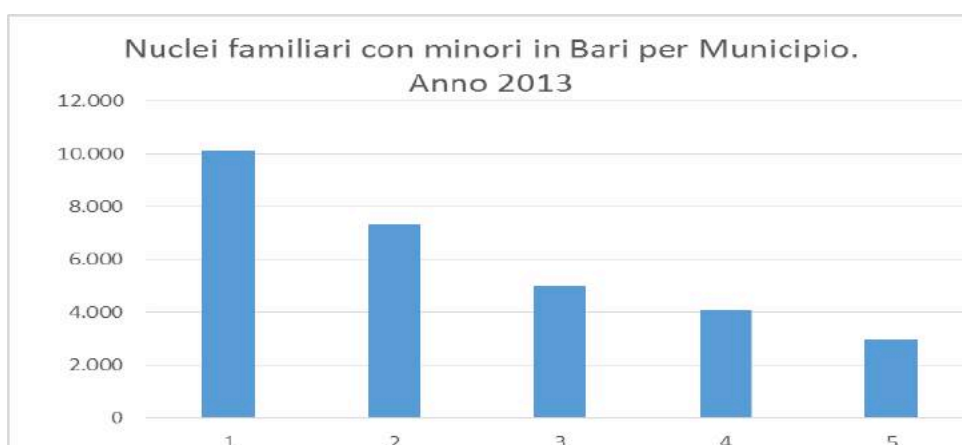
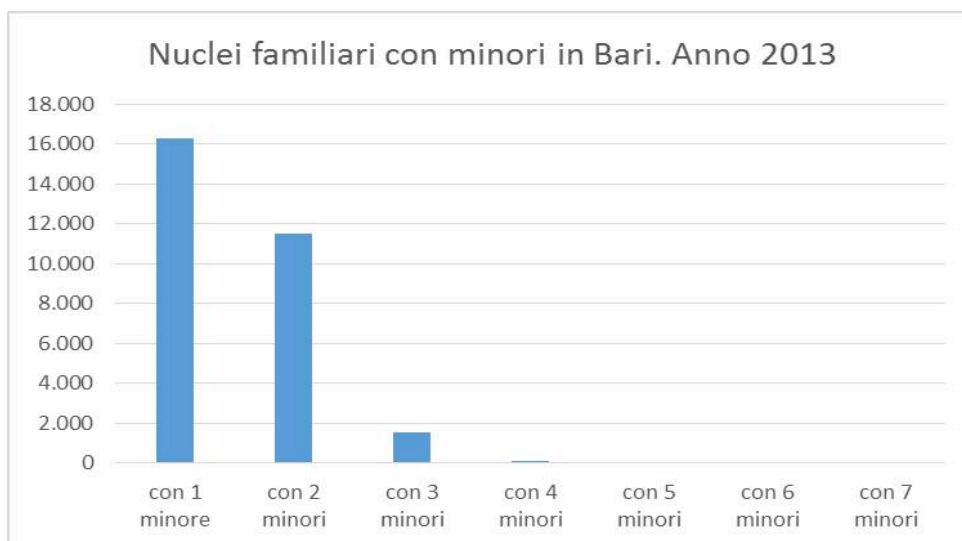
entrambi i genitori biologici; possono vivere con un solo genitore, con un genitore e il suo nuovo partner o in altre forme familiari.

Tab. – Famiglie con minori, per Municipio al 01/01/2013

Famiglie	1	2	3	4	5	totale
<i>con 1 minore</i>	5.702	4.142	2.716	2.189	1.567	16.316
<i>con 2 minori</i>	3.972	2.766	1.880	1.678	1.221	11.517
<i>con 3 minori</i>	408	397	334	201	188	1.528
<i>con 4 minori</i>	39	24	37	16	9	125
<i>con 5 minori</i>	2	4	7	2	3	18
<i>con 6 minori</i>	1	1	3	0	1	6
<i>con 7 minori</i>	0	0	0	0	0	0
Totale	10.125	7.334	4.976	4.086	2.989	29.510

Fonte: Elaborazioni IPRES su dati Servizio Anagrafe e Statistiche del Comune di Bari e ISTAT.

Come è possibile evincere in Bari, la grande maggioranza delle famiglie residenti ha un solo minore convivente (16.316) mentre più di un terzo delle famiglie considerate ha due minori (11.517). Costituiscono invece poco più del 5% le famiglie con tre minori. Si sottolinea che i nuclei familiari con 4 minori o più sono pari a 149 unità.



Un'altra forma familiare presente nel tessuto sociale barese è quella composta da un solo genitore con almeno un figlio: la c.d. *famiglia monoparentale* o *monogenitoriale*. Nella città di Bari, le famiglie *monoparentali* o *monogenitoriali* con figli ammontano a 13.807 rappresentando il 10,2% circa delle famiglie baresi. Di queste 10.599 sono costituite da monogenitore donna e 3.208 da monogenitore uomo. Da questa prima informazione si evince un elemento comune in tutte le circoscrizioni: *la forte predominanza delle donne*. La monogenitorialità è un fenomeno a netta prevalenza femminile e contraddistinto da una maggiore presenza di adulte e anziane. Ulteriore aspetto da esaminare riguarda i nuclei familiari in cui si registra la presenza di minori.

La popolazione immigrata residente nella città di Bari, al 01/01/2013, ammonta a 7.796 unità che tende a distribuirsi secondo le tendenze della popolazione totale e, dunque, in maniera dissimile e non uniforme tra i cinque Municipi territoriali presenti sul territorio. Con una incidenza di circa il 2,5% circa della popolazione complessiva, anche in questo caso il primo ed il secondo Municipio risultano essere come quelli demograficamente più pesanti: rispettivamente con 3.687 e 2.029 residenti immigrati.

Tab. - Famiglie monoparentali o monogenitoriali con figli suddivisi per classi d'età e per Municipi al 01/01/2013

Circoscrizioni	Totale famiglie monogenitoriali			
	0-2	3-5	6-18	Totale
1		163	568	911
2	181	107	443	651
3	67	59	268	394
4	62	60	184	306
5	47	52	140	239
Totale	458	441	1602	2.501

Fonte: Elaborazioni IPRES su dati Servizio Anagrafe e Statistiche del Comune di Bari.

Tab. - Popolazione residente immigrata per classi di età, per Municipio al 01/01/2013

Classi di età	Municipi					Totale
	1	2	3	4	5	
Meno di 34 anni	1.642	1.025	353	387	393	3.800
35-44	873	397	170	131	119	1.691
45-54	672	351	114	100	104	1.341
55-64	363	151	47	45	45	651
Oltre 65 anni	136	105	22	27	23	313
	3.687	2.029	706	690	684	7.796

Fonte: Elaborazioni IPRES su dati ISTAT e Servizio Anagrafe e Statistiche del Comune di Bari.

I dati riguardanti i redditi sono direttamente ricavati dalle dichiarazioni dei redditi. Nell'anno fiscale 2011 sono state presentate 152.359 dichiarazioni da parte di cittadini baresi pari al 48,6% circa della popolazione residente al 31/12/2012. Tale dato è inferiore al medesimo rapporto percentuale degli anni precedenti. La frequenza maggiore si ritrova nella classe di reddito compresa tra 20.000 e 26.000 € con 28.412 dichiaranti. Il reddito medio è pari a 25.877,99 € e la mediana è di € 21.279,74

Tab.11 – Media e mediana dei redditi in provincia di Bari e per l'Ambito di Bari. Anno fiscale 2011 Valori assoluti in Euro

	Media	Mediana
Ambito di Bari	25.877,99	21.279,74

Fonte: Elaborazioni IPRES su dati del Dipartimento delle Finanze - MEF

È possibile aggiungere che i valori di media e mediana sono superiori rispetto alla media provinciale.

Tab. – Redditi imponibili nell’Ambito di Bari. Anno fiscale 2011. Valori assoluti

CLASSI DI REDDITO COMPLESSIVO IN EURO	REDDITO IMPONIBILE AI FINI DELLE ADDIZIONALI ALL' IRPEF	
	FREQUENZA	AMMONTARE
fino a 1.000	2.691	1.122.466
da 1.000 a 2.000	2.493	2.685.143
da 2.000 a 3.000	1.615	3.426.843
da 3.000 a 4.000	1.112	3.493.250
da 4.000 a 5.000	1.147	4.769.170
da 5.000 a 6.000	1.034	5.306.078
da 6.000 a 7.500	1.997	12.888.720
da 7.500 a 10.000	7.963	68.261.003
da 10.000 a 15.000	21.896	266.066.161
da 15.000 a 20.000	28.171	479.751.546
da 20.000 a 26.000	28.412	627.711.463
da 26.000 a 33.500	22.286	631.219.767
da 33.500 a 40.000	10.104	351.845.530
da 40.000 a 50.000	7.271	305.256.191
da 50.000 a 60.000	3.867	199.453.712
da 60.000 a 70.000	2.629	160.650.663
da 70.000 a 100.000	4.613	357.352.939
oltre 100.000	3.058	461.484.349
TOTALE	152.359	3.942.744.994

Fonte: Elaborazioni IPRES su dati del Dipartimento delle Finanze – MEF



Nelle ricerche sulla povertà uno dei metodi di calcolo per stabilire la linea della povertà è quello di fissare la soglia al livello di reddito medio o mediano o di loro multipli. Nella presente ricerca la linea della povertà relativa è determinata come quota della mediana della distribuzione dei redditi sia nella misura del 50% sia del 60%. Determinata tale linea è possibile stimare il numero delle persone povere. Gli indici di povertà maggiormente utilizzati sono:

1. la diffusione: attraverso tale indicatore è possibile misurare la quota della popolazione il cui reddito è inferiore o pari alla soglia di povertà;
2. l'intensità: trattasi di un rapporto che misura in percentuale di quanto le persone sono al di sotto della linea di povertà

Tab. – La povertà in Bari utilizzando la soglia comunale (50% e 60% del reddito mediano)

	Soglia al 50% mediana (10.639,87)			Soglia al 60% mediana (12.767,84)		
	Pop. povera	Diffusione	Intensità	Pop. povera	Diffusione	Intensità
Bari	22.854	15,0%	34,2%	32.173	21,0%	31,2%

Fonte: elaborazioni IPRES su dati Dipartimento delle Finanze - MEF

La linea di povertà è stata definita al 60% della mediana del reddito dei dichiaranti residenti nel Comune di Bari.

Tab. - La povertà in Bari misurata con le soglie fuzzy. Linea di povertà di riferimento linea standard comunale del 60% del reddito mediano.

	Pop. sicuramente povera		Pop. appena povera		Pop. a rischio povertà		Pop. sicuramente non povera	
	Tot	%	Tot	%	Tot	%	Tot	%
Bari	20.990	13,8	11.183	7,3	11.586	7,6	108.600	71,3

Fonte: elaborazioni IPRES su dati Dipartimento delle Finanze - MEF

Interessante è il dato che vede pari a circa il 20% del totale la presenza di immigrati in età 0-18 anni; posto, inoltre, pari a 100 il totale dei residenti tra 0 e 18 anni emerge un dato interessante che vede il 68% essere in età tra 6 e 18 anni; per altro verso il 15% ha meno di 2 anni ed il complementare 17% è in età 3-5 anni.

Tali dati ci inducono ad affermare che sia i servizi sociali sia quelli scolastici stanno già affrontando il problema delle c.d. “seconde generazioni” di immigrati. Appare ovvio che – considerando i valori assoluti – la problematica è momentaneamente tenue, ma certamente tenderà ad esplodere nei prossimi anni. Ultimo aspetto da evidenziare è la stima di presenze irregolari, da sempre considerati gli elementi a maggior rischio esclusione sociale, in Bari Città.

Tab: Immigrati regolari e non regolari presenti in Bari. Valori assoluti

BARI CITTA'	
IMMIGRATI RESIDENTI	5.785
IMMIGRATI IRREGOLARI	1.200
TOTALE	6.985

Fonte: stime IPRES su dati Comune di Bari, ISTAT, ISMU, CARITAS

1.2 Lo spazio urbano, le centralità minori e le principali funzioni metropolitane

L'evoluzione storica della città restituisce differenti morfologie di spazi aperti e relative differenti modalità compositive, che hanno assunto il ruolo di centralità per funzioni e significati simbolici. Il valore di centralità del nucleo antico è indiscutibilmente rappresentato dal valore storico simbolico dei grandi complessi monumentali e dall'insieme stesso, in cui si concentra un'incredibile varietà morfologica di spazi urbani dalla trama minuta che permettono usi ed esperienze molteplici e percezioni di città di qualità (muraglia, piazze), garantite dall'accesso limitato ai veicoli.



L'antica mixità funzionale del nucleo antico, nell'Ottocento è stata trasferita nel "nuovo borgo", depauperandolo delle grandi funzioni e dello storico ruolo di centralità. Permane il carattere di monumentalità dei grandi complessi e la varietà di spazi aperti flessibili agli usi spontanei. Quello che oggi viene genericamente indicato come "centro" è la città di impianto ottocentesco racchiusa nella cinta ferroviaria, che all'eterogeneità spaziale del nucleo antico contrappone la maglia ortogonale isotopa, delimitata dai grandi viali (corso Cavour e corso Vittorio Emanuele) lungo i quali si raccolgono le edifici e funzioni "pregiate" (Prefettura, Teatro Petruzzelli, Palazzo del Comune, Banca d'Italia, Camera di Commercio, Acquedotto Pugliese) e complessi edilizi di valore (cortine edilizie unitarie e di pregio). La rigida ortogonalità della maglia diventa "regola" per la costruzione delle nodalità piene e vuote interne al tessuto, con la creazione di isolati specialistici di modulo doppio (Piazza Umberto).



La città “oltre ferrovia” dell’ultimo secolo è pressoché priva di spazi aperti morfologicamente strutturati. Le radiali storiche, intatte nei tracciati e nelle sezioni, sono stati i “magneti” attorno ai quali i nuclei storici dei quartieri si sono costituiti, le funzioni e le attività commerciali si sono aggregate, e costituiscono tutt’oggi, con gradienti diversi, a seconda dei tessuti incrociati, “centralità lineari”.



Nei quartieri più antichi l’assenza di ampi spazi pubblici (piazze) e verdi (con l’unica eccezione di Piazza Giulio Cesare), la trama minuta e la polverizzazione di attività e funzioni che tendono ad addensarsi lungo le radiali storiche, rappresentano i caratteri peculiari di questa parte di città. Resta il fatto che i luoghi “centrali”, in cui la comunità si riconosce, sono tali non tanto per configurazione spaziale, ma per la presenza di attrezzature, usi (mercati) e più spesso di attività commerciali. La capacità dei fronti commerciali di generare “centralità” è intrinsecamente legata ai caratteri morfologici e tipologici dell’edilizia.



Lì dove i condomini isolati e recintati sostituiscono gli isolati a cortina, lo spazio pubblico fatto di viali, piazze, giardini, assume il ruolo esclusivamente funzionale di “strada di collegamento”, parcheggio, verde di rispetto stradale (Poggiofranco nuova, Japigia). Le dimensioni si dilatano, le maglie si allargano, i rapporti di prossimità si ridimensionano a misura di automobile, le funzioni si concentrano in grandi nuclei recinti monofunzionali (Japigia: Centro commerciale, Polivalente, Palazzetto dello sport) dove è assente la qualità

dello spazio urbano. Nelle periferie le attrezzature di interesse collettivo sono concentrate nelle “zone F”, destinate ad attrezzature dal piano e non ancora complete, e sono prive di relazioni spaziali con il tessuto . Le “tessere” aumentano di dimensione e così come gli edifici residenziali, anche le pertinenze degli edifici pubblici si dilatano, e le funzioni si chiudono in recinti che negano ogni rapporto con lo spazio pubblico.

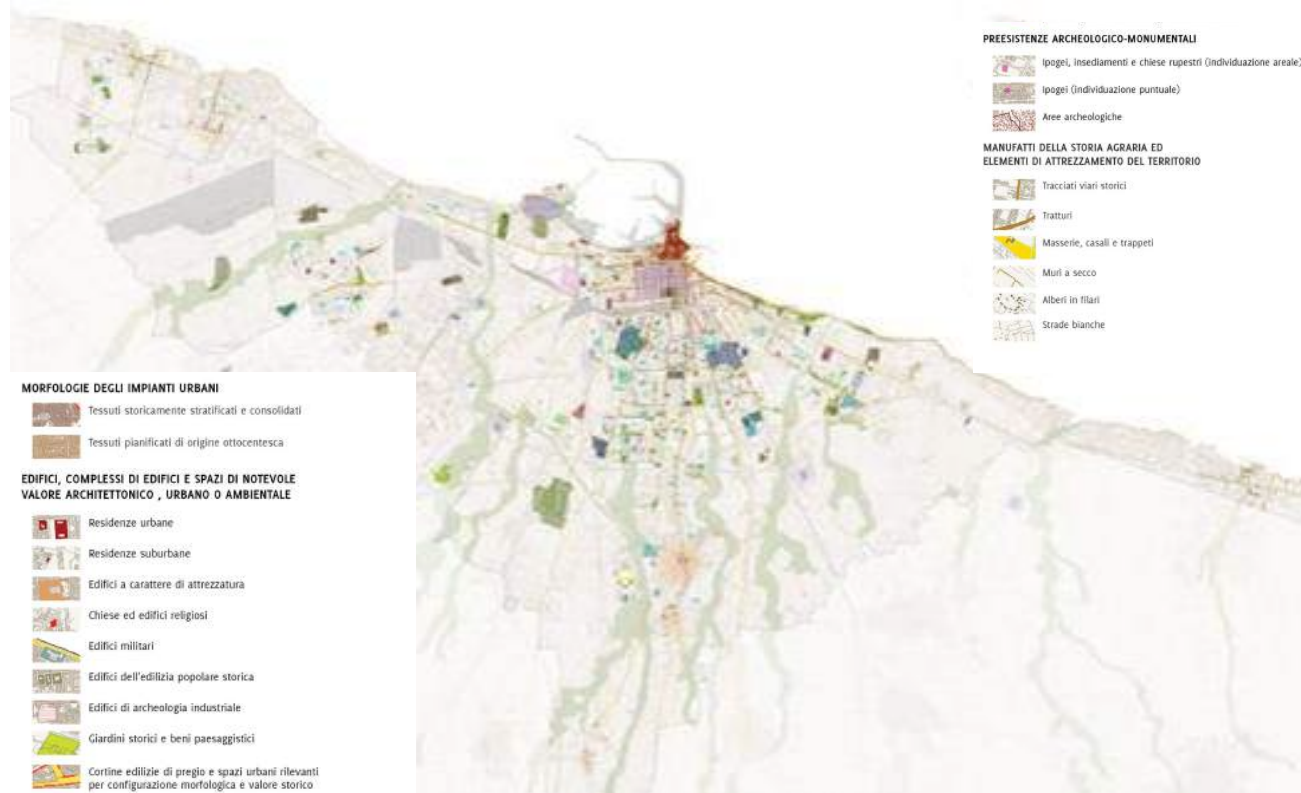
La costa riveste un ruolo importante in termini di centralità, effettiva e potenziale. Il rapporto fra costa e città è diversamente declinato a seconda della densità e delle forme dello spazio costruito. Si traduce nella configurazione di spazi importanti (Muraglia, Lungomare monumentale) a contatto con la città storica e consolidata, che assumono anche un elevato significato simbolico e rappresentativo, lì dove è ancora possibile un rapporto diretto col mare, negato invece in maniera netta dall’infrastruttura portuale. Le due spiagge (Pane e Pomodoro e san Francesco con la pineta) costituiscono importanti nodalità di passaggio dalla costa “costruita” a quella libera, che anche in assenza di caratteri di qualità, rappresenta un importante riferimento per la comunità, in quanto luogo aperto disponibile ad una grande varietà di usi, temporanei e stagionali.



I nuclei minori, a differenza dei quartieri “urbani”, sono dotati di spazi identitari (piazza di Carbonara, lungomari e porticcioli di Torre a Mare e Santo Spirito) morfologicamente compiuti, attorno a cui si addensano le poche attività commerciali e che costituiscono importanti centralità per le comunità locali.



Figura: Componenti strutturali del patrimonio culturale



Fonte: DPP, 2009

In sintesi, le centralità urbane a Bari possono essere classificate come segue:

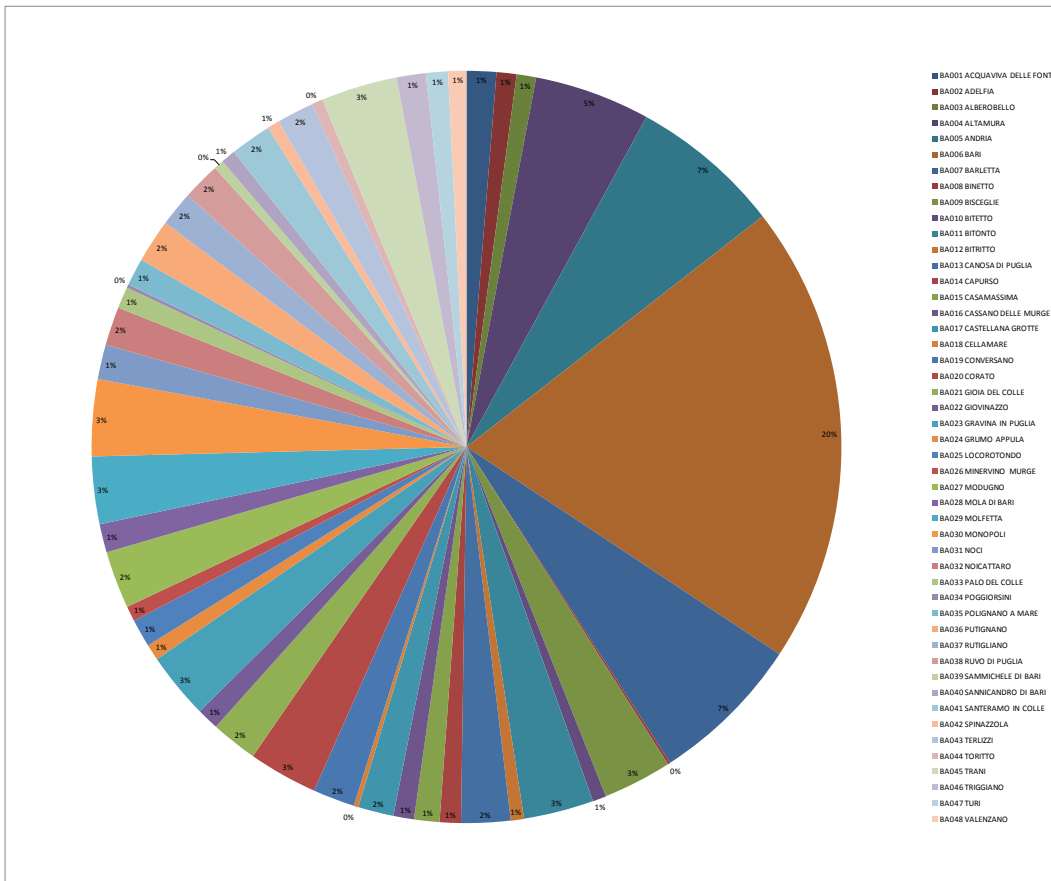
- Centralità urbane e metropolitane rilevanti per funzioni e attrattività di pubblico, ovvero grandi attrezzature e impianti che generano flussi continui o per eventi (Poli ospedalieri, Università, Stadio, Fiera del Levante, grandi poli scolastici, stazione centrale, ecc.);
- Centralità urbane esistenti di alto valore identitario e rappresentativo della città, ovvero spazi complessi monumentali, simbolici, luoghi rappresentativi della storia urbana e della comunità (aree monumentali città vecchia, corsi Vittorio Emanuele e Cavour, lungomare monumentale, cimitero monumentale, ecc.);
- Centralità urbane esistenti rilevanti per configurazione ambientale, ovvero parchi urbani e lungomare non monumentali (2 giugno, S. Francesco, "Pane e pomodoro", ecc.);
- Centralità locali rilevanti per mixità di spazi e funzioni, ovvero strade commerciali dei quartieri;
- Centralità locali rilevanti per caratteri morfologici e identitari alla scala del quartiere, ovvero: chiese di quartiere, spazi della memoria, nuclei più antichi dei quartieri; centralità locali rilevanti per polarità monofunzionali; poli scolastici, centri commerciali, ecc.

1.3 L'economia urbana, l'istruzione e il lavoro a scala metropolitana e urbana

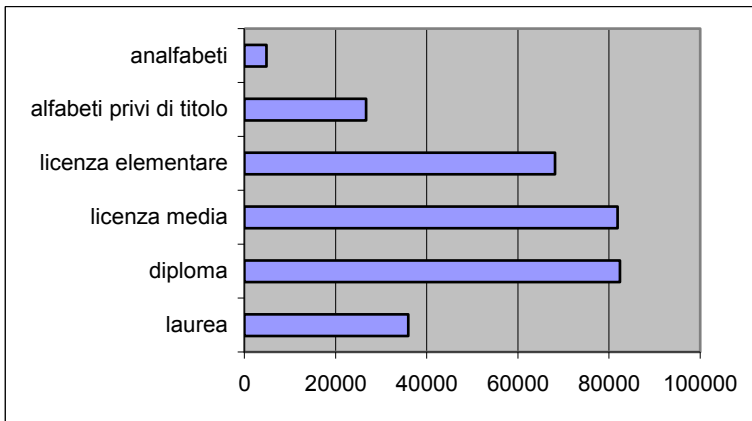
Il Comune di Bari nel 2013 ha prodotto un valore aggiunto totale pari a circa 7,4 miliardi di euro. I dati relativi alla composizione del valore aggiunto per settore di attività confermano l'elevata terziarizzazione del comune di Bari: ben l'88% del valore aggiunto totale proviene, infatti, dal settore dei servizi, mentre all'industria si deve l'11,7% e all'agricoltura appena lo 0,3% del totale, valore che risulta il più basso fra i comuni della Città Metropolitana di Bari. Nelle più di 29.000 unità locali (UL) attive sul territorio comunale sono impiegati più di 104.000 addetti con una conseguente dimensione media delle stesse di 3,5 addetti. La

dimensione media è di molto superiore alla media nell'area metropolitana anche per via della presenza della zona ASI che ha favorito la localizzazione delle imprese di maggiori dimensioni nonostante molte di queste, nell'ultimo triennio, abbia gravato il peso della crisi, costringendo significative contrazioni sotto il profilo degli investimenti e occupazionale.

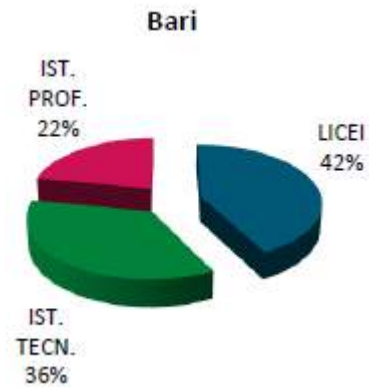
Figura: distribuzione delle UL nei comuni della Città Metropolitana



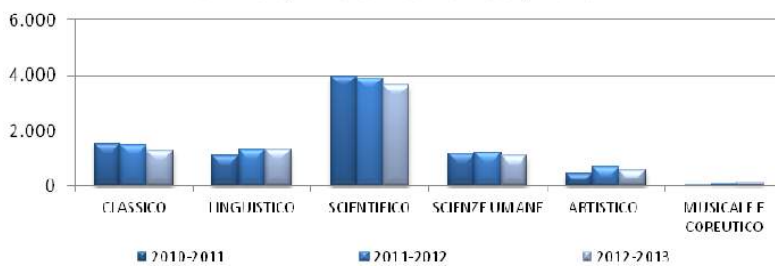
Dall'analisi storica emerge che il settore maggiormente in crescita è il settore K che comprende le imprese di servizi e l'ICT; viceversa i settori tradizionali, quali il manifatturiero ed il commercio presentano un bilancio complessivamente negativo. Le imprese artigiane registrate a Bari sono 750. Il numero di iscrizioni è di poco superiore a quello delle cessazioni, anche nei settori in crisi quale quello manifatturiero e del commercio. Complessivamente, nella città di Bari il tasso di artigianalità è basso (13 imprese ogni mille abitanti) se confrontato con quello degli altri comuni dell'area Metropolitana. Circa l'Istruzione, il numero di laureati copre una quota del 12%: tale dato è particolarmente interessante se confrontato con la media nazionale che risulta pari al 11,5%, ovvero evidenzia la presenza nel comune di Bari di una buona fetta di individui con elevati livelli di istruzione.



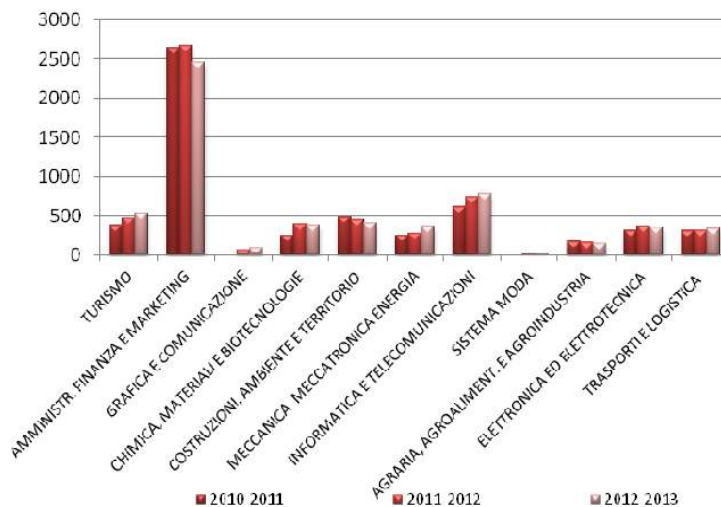
Fonte, Valori assoluti e incidenza percentuale istruzione, ISTAT 2013



Alunni al primo anno nei licei , Bari.



Alunni al primo anno negli istituti tecnici, Bari.



Per ciò che concerne i trend scolastici, nel capoluogo pugliese si registra un decremento di alunni al primo anno nei licei, un aumento dei frequentanti gli istituti tecnici e, un aumento e un decremento successivo negli istituti professionali. Si evince, dal primo all'ultimo anno scolastico considerato, un incremento nei licei linguistici e musicali, negli altri casi dal 2010-2011 al 2012-2013 si rileva una netta diminuzione di alunni.

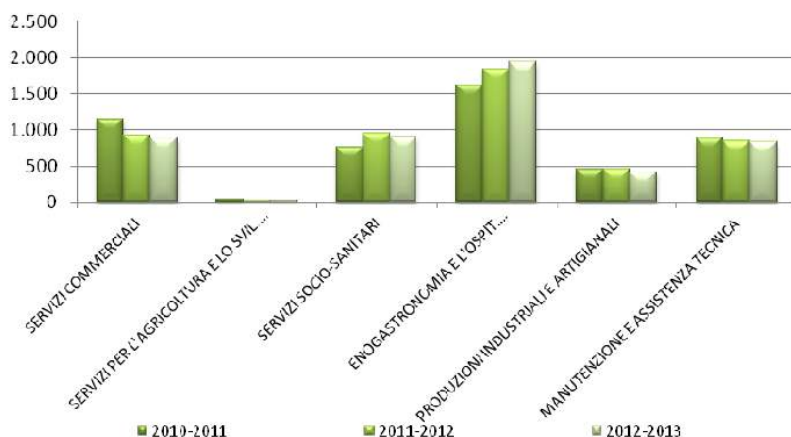
Nonostante a scala metropolitana il liceo scientifico sia la tipologia di scuola maggiormente frequentata, i trends degli ultimi tre anni mostrano una diminuzione degli alunni frequentanti il primo anno: questi ultimi passano da 3.986 a 3.915 per arrivare nell'anno in corso a 3.661. Vale la pena sottolineare come il liceo classico, che nell'Area Metropolitana Barese risultava al 2010 al secondo posto per numero di alunni frequentanti il primo anno nei licei,

attualmente è stato sostituito in graduatoria dal liceo linguistico.

Tra gli indirizzi degli istituti tecnici "Amministrazione finanza e marketing", sebbene conti il maggior numero di studenti - così come si evidenziava a livello regionale - vede un trend negativo degli ultimi tre anni, a vantaggio di altri indirizzi, con una percentuale meno consistente di alunni, ma che risultano in crescita, in

particolare “Chimica, Materiali e Biotecnologie” (+129 alunni), “Meccanica, mecatronica ed energia” (+110 alunni).

Alunni al primo anno negli istituti professionali, Bari.



Per ciò che concerne gli istituti professionali, vale la pena sottolineare il trend positivo dell'indirizzo più frequentemente scelto dagli studenti pugliesi: “Servizi per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera”.

In Area Metropolitana questo indirizzo risulta il maggiormente frequentato dopo il Liceo scientifico e gli istituti tecnici ad indirizzo “Amministrazione Finanza e Marketing”. E a differenza di questi ultimi, lo stesso indirizzo, sostanzialmente corrispondente al vecchio istituto alberghiero, vanta un

incremento di alunni al primo anno dal 2010-2011 ad oggi del 19%, di 313 alunni.

Nel 2012 le imprese del territorio dell'Area Metropolitana hanno espresso una domanda di diplomati pari a 3.570 unità, ovvero in valore assoluto 1.423 unità in meno rispetto alla media dell'ultimo triennio e circa la stessa quantità (1.440 unità) in meno rispetto all'anno precedente.



COMUNE DI BARI



BARI					
INDIRIZZI DIPLOMA	2009	2010	2011	MEDIA 2009/2011	2012
Diplomi a indirizzo telecomunicazioni	0	0	0	0	10
Diplomi a indirizzo informatico	30	50	300	127	110
Diplomi a indirizzo chimico	30	20	70	40	10
Diplomi a indirizzo meccanico	130	340	420	297	440
Diplomi a indirizzo elettronico	50	30	100	60	100
Diplomi a indirizzo elettrotecnico	110	100	100	103	20
Diplomi a indirizzo termoidraulico	210	220	40	157	140
Diplomi a indirizzo cartario-cartotecnico	10	10	10	10	0
Diplomi a indirizzo aeronautico e nautico	0	0	0	0	130
Diplomi a indirizzo grafico-pubblicitario	30	30	0	20	10
Diplomi a indirizzo legno, mobile e arredamento	20	10	40	23	10
Diplomi a indirizzo lavorazione vetro e ceramica	0	0	0	0	0
Diplomi a indirizzo stampa ed editoria	0	0	10	3	0
Diplomi a indirizzo orafa	0	0	0	0	0
Diplomi a indirizzo agrario-alimentare	90	0	50	47	200
Diplomi a indirizzo linguistico	10	20	70	33	60
Diplomi a indirizzo classico, scientifico e socio-psico-pedagogico	80	50	20	50	100
Diplomi a indirizzo amministrativo-commerciale	1.440	1.590	1.280	1.437	540
Diplomi a indirizzo edile	320	70	70	153	20
Diplomi a indirizzo turistico-alberghiero	250	430	130	270	290
Diplomi a indirizzo socio-sanitario	150	150	170	157	50
Diplomi a indirizzo biologico e biotecnologia	0	10	0	3	0
Diplomi a indirizzo artistico	0	0	0	0	0
Diplomi a indirizzo tessile, abbigliamento e moda	70	70	120	87	30
Diplomi a indirizzo non specificato	1.620	2.150	2.030	1.933	1.290
TOTALE	4.640	5.330	5.010	4.993	3.570

Gli indirizzi di diploma più richiesti per il 2012 sono stati: amministrativo-commerciale (15%), meccanico (12,3%), turistico-alberghiero (8%), agrario-alimentare (5,6%); seguono l'indirizzo termoidraulico (3,9%) e aeronautico (3,6%), informatico, elettronico, classico-scientifico e socio-pedagogico (con valori intorno al

3%), linguistico e sociosanitario con valori intorno all'1,5%. Più esigue le percentuali registrate per tutti gli altri indirizzi di studio. La richiesta di diplomati ad indirizzo amministrativo-commerciale mostra un sostanziale calo sia rispetto all'anno precedente (25,5%), che rispetto al valore medio del triennio 2009-2011 (28,8%). In calo rispetto al 2011 anche la domanda di diplomati con indirizzo informatico (-3%). Cresce in misura significativa rispetto all'anno precedente la richiesta di diplomati ad indirizzo meccanico (+4%), turistico-alberghiero (+5,5%), agro-alimentare (+4,6%), termoidraulico (+3%) e aeronautico (+3,6%). Resta comunque preponderante la richiesta di diplomati generici (36%), indipendentemente dalla tipologia del titolo acquisita. Nel complesso il livello di difficoltà di reperimento di candidati idonei a ricoprire la figura professionale ricercata dichiarato dalle imprese si attesta al 12% (in calo rispetto al valore medio dell'ultimo triennio - 17,7% e rispetto all'anno precedente - 13%), valore che rimane al di sotto della media regionale di un punto percentuale e di quattro rispetto alla media nazionale. Le maggiori difficoltà incontrate dalle



COMUNE DI BARI



aziende nel reperimento di personale diplomato hanno interessato gli indirizzi termoidraulico, elettrotecnico, elettronico, socio-sanitario, informatico, amministrativo-commerciale e meccanico.

Il 53% delle assunzioni di diplomati previste dalle aziende della Città Metropolitana di Bari nel 2012 si riferiscono a candidati che devono aver già maturato un'esperienza specifica nel settore. Tale valore registra una lieve diminuzione rispetto all'anno 2011 (51,2%) mentre segnala un netto calo, rispetto al valore medio dell'ultimo triennio (si stima circa un 10% in meno). Il requisito dell'esperienza interessa la maggior parte delle assunzioni relative agli indirizzi più gettonati. In particolare per gli indirizzi telecomunicazioni, aeronautico, termoidraulico, classico-scientifico e socio-pedagogico, elettronico, grafico-pubblicitario l'incidenza è del 100%.

Appare discretamente elevata la propensione delle imprese baresi ad assumere giovani (fino a 29 anni): per il 2012 la domanda di personale giovane prevista è del 54,6% valore decisamente superiore a quello registrato nell'ultimo anno (48%) e al 43,6% mediamente registrato nell'ultimo triennio.

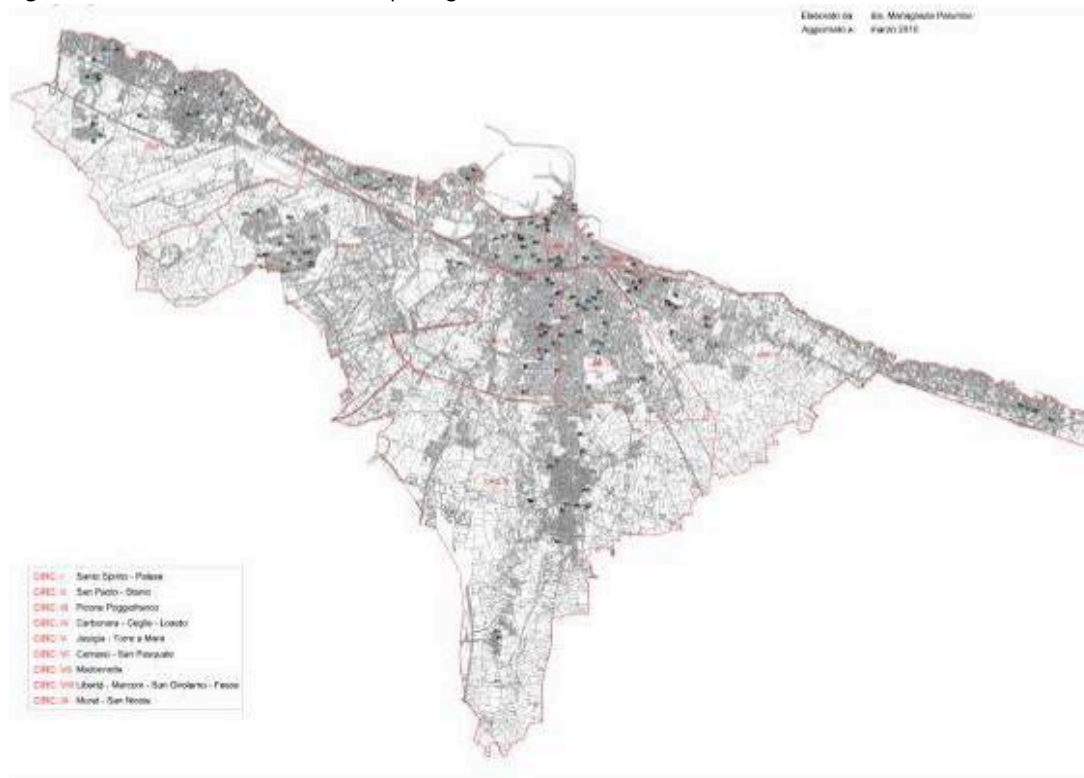
1.4 Le infrastrutture educative e di alta formazione

Relativamente all'offerta formativa nel suo complesso, Bari può contare infatti su una rete piuttosto solida sia sotto il profilo dell'istruzione d'eccellenza che di base. Nella Città di Bari sono presenti due tra le maggiori Università del meridione, l'Università di Bari e il Politecnico di Bari, e 11 Istituti del CNR tra cui alcuni di grande prestigio come l'ISPA (Istituto di Scienze delle Produzioni Alimentari). Un patrimonio infrastrutturale educativo e di conoscenze importante che dimostra la vivacità di una Città che, tra le sue vocazioni probabilmente ancora inesprese, custodisce proprio nella conoscenza, nella ricerca e nell'innovazione uno dei propri potenziali *asset* di sviluppo.

Le due Università pubbliche della città di Bari, in particolare, sono infatti un polo di attrazione culturale, sociale ed economico rilevante per i giovani di MTB e, se su quasi 70.000 studenti, gran parte proviene dall'area metropolitana, e più in generale dalle altre province della Puglia e della Basilicata, i due Atenei costituiscono ormai un punto di riferimento stabile per studenti dalla Grecia, dall'Albania (circa i tre quarti degli studenti stranieri iscritti) e di transito per studenti e ricercatori da paesi europei come la Polonia, la Spagna, la Germania, la Francia e più in generale dal bacino del Mediterraneo.

La infrastrutturazione scolastica appare anch'essa piuttosto solida a tutti i livelli, vantando ben 289 istituti scolastici, dall'infanzia (137), alla primaria (67), alla secondaria di primo grado (30), alle secondarie di secondo grado (55), per finire ad una trentina di altri istituti di vario tipo. ben 25 Istituti secondari superiori tra cui 10 Istituti tecnico-industriali e commerciali, 6 Licei (Scientifico, Classico e Artistico) e vari Istituti magistrali e alberghieri.

Figura: distribuzione delle scuole sul capoluogo barese



L'analisi dei livelli di istruzione pone in luce un problema che caratterizza il Comune di Bari, ossia che la fascia di popolazione giovane con elevati livelli di qualificazione non incontra sul territorio sufficienti sbocchi occupazionali rispondenti alle proprie competenze accumulate. Pertanto, si osserva il classico



COMUNE DI BARI



fenomeno di “fuga dei cervelli”, un flusso in uscita degli individui più qualificati ed istruiti che si sposta verso aree più dinamiche del Paese o all'estero proprio a causa delle dinamiche fisiologiche del mercato del lavoro. Ciò comporta una perdita netta in termini di capitale umano, oltre che una perdita in termini di rendimento netto dell'investimento in istruzione che, pur pesando sul territorio di origine, determina ricadute positive sui territori di destinazione. Al tutto si lega la questione relativa al grado di mobilità sociale e, più specificatamente, al grado di mobilità intergenerazionale presente nel sistema economico locale (ovvero il grado di dipendenza dello status sociale ed occupazionale degli individui da quello della propria famiglia di origine). Sebbene sia difficile dare contezza di tale fenomeno, alcuni recenti studi realizzati con riferimento all'Ateneo barese, evidenziano che l'effetto della famiglia d'origine sui redditi dei laureati appare piuttosto significativo. Il background familiare, pur avendo un'incidenza trascurabile sulla performance universitaria, condiziona fortemente i livelli di reddito a tre anni dalla laurea ed anche l'eventuale scelta migratoria. Infatti, i laureati che provengono da famiglie di più bassa estrazione sociale hanno una maggiore probabilità di migrare rispetto ai laureati di classi sociali più elevate. Si rileva, pertanto, nel Comune di Bari, una tendenziale immobilità sociale ed una capacità di successo nella carriera professionale che ha poco a che fare con i meriti dei singoli e che dipende fortemente dalla classe sociale della famiglia di appartenenza.

2. Diagnosi tematica | Sfide economiche, ambientali, climatiche, demografiche, sociali

Dimensioni	Sfide, Debolezze, Fabbisogni
<p>Sfide economiche</p>	<p>Sfide: per rilanciare l'occupazione e l'economia barese è necessario puntare sull'innovazione dei sistemi produttivi. Solo attraverso un rinnovamento degli attuali modelli di impresa, mirando a una maggiore cooperazione tra sistema industriale e mondo della ricerca, sarà possibile: creare nuova impresa, favorire l'internazionalizzazione delle nostre imprese, attrarre imprese estere. Due fattori determinanti per lo sviluppo economico sono il potenziamento infrastrutturale a servizio dell'economia e l'incremento dell'efficienza nella Pubblica Amministrazione.</p> <p>Dal punto di vista strutturale è necessario: potenziare le infrastrutture a servizio dell'area industriale di Bari, consolidare e mettere in rete i principali hub logistici della città (Porto, Interporto, Autostrada, Aeroporto, Stazione Ferroviaria), realizzare spazi per la creazione di nuova impresa nei settori ad elevata conoscenza, rafforzare le infrastrutture per la ricerca.</p> <p>Il ruolo della Pubblica Amministrazione è centrale nel processo di cambiamento e di rilancio economico in quanto solo attraverso una contrazione dei tempi e dei costi della burocrazia sarà possibile dare certezze agli investitori e creare i presupposti per il necessario rinnovamento economico del territorio. All'amministrazione Comunale e agli altri enti territoriali è richiesto di attivare un processo di innovazione organizzativa e gestionale secondo il paradigma tecnologico delle smart cities (big data, internet of things) e creare maggiore sinergia ed integrazione tra tutti gli enti pubblici del territorio. Tale processo si dovrà sostanziare anche attraverso un maggiore coinvolgimento dei privati sostenendo l'introduzione di nuove procedure amministrative che favoriscano la collaborazione di tutti i cittadini alla gestione del bene pubblico.</p> <p>Debolezze: Ridotta dimensione media d'impresa. Scarsa propensione alla cooperazione a livello industriale. Scarsa integrazione tra le filiere produttive. Mancanza di filiere lunghe. Difficoltà di accesso al credito. Distanza dai principali mercati. Mancanza di spazi per la ricerca & sviluppo e scarsa collaborazione tra ricerca e industria. Tempi di rilascio delle autorizzazioni per avviare nuova impresa eccessivamente lunghi. Eccessiva burocrazia negli appalti e difficoltà nell'avvio dei cantieri.</p> <p>Fabbisogni: Rafforzare i collegamenti tra i nodi logistici della città: porto, aeroporto, interporto, Zona industriale. Migliorare le infrastrutture a servizio della zona Industriale. Sostenere le imprese che operano nei settori ad elevata conoscenza e favorire la creazione di nuova impresa. Dematerializzazione della PA. Adeguamento delle infrastrutture tecnologiche della PA in ottica Smart City.</p>
<p>Sfide ambientali</p>	<p>Sfide: la creazione di una maggiore integrazione tra la componente antropica e quella ambientale del territorio rappresenta la principale sfida della città di Bari. Essa è declinabile attraverso due diversi filoni. Il primo filone mira a valorizzare l'uso delle risorse naturali riducendo gli sprechi soprattutto nel settore idrico e incrementando l'efficacia nella gestione dei rifiuti. In quest'ottica le priorità sono: riduzione dei conferimenti dei rifiuti in discarica, incremento della raccolta differenziata porta a porta, riduzione delle perdite d'acqua in rete, incremento della capacità depurativa della città.</p>

Dimensioni	Sfide, Debolezze, Fabbisogni
	<p>Il secondo filone riguarda l'uso più razionale del nostro territorio che deve portare ad una riduzione del consumo di suolo e ad una valorizzazione degli spazi inutilizzati e/o abbandonati della città. Le priorità sono: un incremento delle aree verdi, la bonifica dei siti inquinati, riduzione del rischio idrogeologico soprattutto nei canali naturali ed artificiali della città. In aggiunta, dal punto di vista urbanistico, è necessario creare una maggiore integrazione funzionale e fisica tra le varie parti della città, riducendo i vuoti urbani, riqualificando gli spazi pubblici e rigenerando le periferie.</p> <p>Debolezze: Impianti di depurazione insufficienti. Ammodernamento della rete fognaria. Raccolta differenziata intorno al 30%. Carente dotazione impiantistica per il trattamento e la valorizzazione dei rifiuti solidi urbani. Dotazione di verde pro-capite insufficiente. Presenza di siti industriali dismessi all'interno della città. Presenza di aree da bonificare. Presenza di zona ad elevato rischio idraulico. Spazi urbani da rigenerare, specie nelle periferie. Presenza di vuoti urbani ed edifici dismessi.</p> <p>Fabbisogni: Potenziamento della rete fognaria bianca e nera. Ampliamento dei due depuratori cittadini. Introduzione di sistemi di raccolta differenziata porta a porta. Chiusura del ciclo dei rifiuti. Riduzione delle perdite nella rete idrica. Incremento delle aree verdi. Bonifica dei siti inquinati. Riduzione del rischio idrogeologico. Rigenerazione urbana delle periferie. Recupero degli edifici dismessi.</p>
<p>Sfide climatiche</p>	<p>Sfide: il Comune di Bari ha aderito al Patto dei Sindaci ed ha approvato nel 2012 un Piano di Azione per l'Energia Sostenibile dove sono declinate le politiche e le azioni che l'Amministrazione intende portare avanti per ridurre del 40% le emissioni di CO2 entro il 2020, creando contestualmente nuova occupazione nel settore della green economy. Le emissioni di CO2 nella città di Bari sono prevalentemente dovute ai consumi energetici negli edifici (60%) e alla mobilità (circa il 40%).</p> <p>Le principali sfide riguardano la riqualificazione degli edifici per renderli meno energivori, l'introduzione di fonti rinnovabili di energia favorendo modelli di distribuzione diffusa del territorio, l'introduzione delle smart grid, il potenziamento del trasporto pubblico locale, l'incremento dei mezzi elettrici, la progressiva pedonalizzazione del centro urbano, la realizzazione di nuove piste ciclabili, la creazione di un nuovo assetto ferroviario a servizio dell'area metropolitana e il completamento delle infrastrutture viarie per l'accesso alla città. In parallelo è necessario potenziare il sistema dei park and ride cittadini proseguendo la politica adottata dall'Amministrazione sull'intermodalità favorendo l'interazione ferro-gomma.</p> <p>Debolezze: Parco edilizio costruito in larga parte negli anni '60 e '70 del secolo scorso: palazzi e strutture abitative caratterizzati da scarse prestazioni termiche e da elevate dispersioni di calore. Presenza di sistemi di riscaldamento e di raffreddamento prevalentemente autonomi e di conseguenza intrinsecamente caratterizzati da livelli di efficienza inferiori a quelli dei sistemi con caldaie centralizzate. Ridotta diffusione di edifici privati dotati di pannelli fotovoltaici. Mezzi per il trasporto pubblico locale obsoleti. Piste ciclabili insufficienti. Consistente traffico nelle vie di accesso alla città. Presenza del porto dentro la città e assenza di una viabilità dedicata al trasporto merci da e verso il porto. Servizio di bike sharing da rinnovare. Impianti di pubblica illuminazione da rifare. Ridotta integrazione dei sistemi di trasporto.</p> <p>Fabbisogni: Progressivo efficientamento energetico degli edifici pubblici e privati;</p>

Dimensioni	Sfide, Debolezze, Fabbisogni
	<p>sostituzione delle caldaie e degli impianti termici. Introduzione di una rete distribuita di fonti rinnovabili di energia e delle smart grid. Rinnovamento del parco di mezzi pubblici per il servizio TPL. Revisione ed efficientamento del servizio TPL. Incremento dei servizi di mobilità condivisa (bike sharing e car sharing). Completamento dei progetti di infrastrutture di viabilità di accesso alla città. Creazione di una viabilità dedicata all'accesso al Porto. Potenziamento del sistema dei park and ride cittadini. Incremento della sensibilità dei cittadini alle problematiche energetiche.</p>
<p>Sfide demografiche</p>	<p>Sfide: la sfida demografica parte dalla necessità di ridurre il progressivo invecchiamento della popolazione. Le principali linee di intervento riguardano: l'integrazione delle minoranze etniche, il rafforzamento di politiche attive a sostegno della famiglia e degli anziani; ridurre il tasso di emigrazione dei giovani dando loro più opportunità e occasioni di lavoro.</p> <p>In materia di integrazione è necessario sensibilizzare sul tema dell' inclusione, dell'Intercultura, dello scambio di buone prassi in materia di minori non accompagnati, mirando alla valorizzazione delle capacità professionali e artistiche dei migranti; al sostegno delle loro famiglie, all'inserimento lavorativo.</p> <p>I servizi a favore della famiglia vanno rafforzati: maggiore sostegno alla genitorialità, implementazione del piano degli spazi e dei tempi della città (apertura degli asili, telelavoro,...), inclusione lavorativa delle donne, facilitare l'accesso alla prima casa alle coppie giovani.</p> <p>In parallelo è necessario revisionare le politiche a favore degli anziani e alla popolazione bisognose di cure avviando un piano d'interventi per il miglioramento della domiciliarità integrata anche promuovendo nuovi modelli abitativi adeguati alle loro esigenze.</p> <p>In ultimo è necessario rafforzare le politiche giovanili creando nuove opportunità di lavoro, favorendo la nascita di nuove imprese nonché sostenendo le coppie giovani nell'accesso alla prima casa.</p> <p>Debolezze: Progressivo invecchiamento della popolazione residente, incremento della disoccupazione giovanile; scarsa integrazione delle minoranze etniche; rafforzamento della rete di sostegno alla genitorialità e alle famiglie, scarsa diffusione dell'assistenza domiciliare, mancanza di spazi di aggregazione, ridotta attrattività del territorio e difficoltà nella creazione di occupazione qualificata. Presenza di barriere per l'accesso alla prima casa da parte di giovani coppie. Favorire l'accesso ai servizi pubblici rimodulando gli orari di apertura/chiusura per andare incontro ai mutati stili di vita della popolazione. Pari opportunità nel lavoro per le donne.</p> <p>Fabbisogni: Incrementare la rete socio-sanitaria territoriale; implementare il sostegno alla genitorialità gestendo al meglio i tempi e gli spazi della città per adeguarli alle necessità dei genitori e dei bambini; creare una rete di servizi per gli immigrati di prima e seconda generazione; Favorire l'inclusione lavorativa delle minoranze; attivare progetti di promozione dell'autoimprenditorialità e di inclusione lavorativa dei giovani; incrementare i servizi per gli studenti universitari per facilitarne l'accesso all'abitazione e agli altri servizi urbani; agevolare l'accesso al credito per la prima casa e per le coppie più giovani. Incremento degli spazi di aggregazione e dell'utilizzo di quelli esistenti come misura di contrasto al degrado anche attraverso il coinvolgimento attivo della popolazione (eventi</p>

Dimensioni	Sfide, Debolezze, Fabbisogni
	nelle piazze, dare spazi inutilizzati alle associazioni).
Sfide sociali	<p>Sfide: la crisi economica rende indispensabile una revisione del sistema del welfare attraverso un potenziamento delle strutture e dei servizi per contrastare alcuni fenomeni emergenti nella città di Bari: povertà, disagio abitativo, legalità. Il tema della povertà è legato a quello della disoccupazione. Le tradizionali misure a sostegno della povertà (banco alimentare, sostegno economico, ..) vanno integrate con progetti legati al reinserimento lavorativo delle classi sociali più fragili, coinvolgendo imprese, cooperative e associazioni locali e sviluppando anche una rete virtuosa che permetta alla domanda e all'offerta di incontrarsi. In parallelo sarà anche necessario contrastare l'abbandono scolastico intervenendo sui più giovani con programmi mirati di sensibilizzazione e sulle famiglie mediante incentivi ed incrementando i servizi di sostegno. Un'altro dei temi fondamentali da affrontare nelle sfide sociali è sicuramente quello dell'emergenza abitativa, che si deve contrastare realizzando un piano straordinario contro il disagio abitativo che coinvolga tutte le strutture comunali e che sia aperta a tutti i portatori d'interesse. In particolare è necessario stanziare fondi dedicati al sostegno del reddito dei cittadini che rischiano lo sfratto e avviare un programma per incrementare l'offerta abitativa in base ai bisogni dei cittadini riqualificando l'esistente e creando nuove opportunità abitative per le fasce deboli della città anche attraverso l'housing sociale. Infine si vuole intervenire in materia di legalità, sia attraverso azioni di sensibilizzazione che potenziando il presidio del territorio (es. videosorveglianza, crime mapping).</p> <p>Debolezze: Carenza di alloggi popolari; incremento della disoccupazione; incremento degli episodi di criminalità; necessità di revisione delle politiche sul social housing; crescita degli sfratti per morosità; incremento del numero di persone che vivono sotto la soglia della povertà, contrasto</p> <p>Fabbisogni: Revisione del piano casa e creazione di nuovi alloggi da destinare alle famiglie bisognose, , riduzione degli sfratti per morosità, contrasto alla povertà mediante il reinserimento lavorativo, attivazione di una rete di protezione sociale per la popolazione senza fissa dimora e per le nuove povertà; contrasto alla illegalità e maggiore presidio del territorio.</p>

3. Visione strategica e macro-obiettivi per Obiettivo Tematico

3.1 Visione strategica

Bari è una media città adriatica di potenzialità enormi in termini di qualità della vita e di propensione internazionale, ma che deve riconsolidarsi attorno a un modello di sviluppo intelligente, dinamico, solidale e sostenibile, aperto all'innovazione, all'ambiente e alle nuove generazioni.

Bari deve essere ripensata come un'unica grande infrastruttura funzionale, ovvero un unico sistema fortemente connesso, dove tutte le parti che lo compongono operano per realizzare obiettivi condivisi.

E per questo motivo è necessario avviare una fase di consolidamento orientata al potenziamento delle connessioni fisiche e immateriali tra tutti i poli funzionali della città: la mobilità urbana sostenibile, le reti energetiche e tecnologiche, le reti ecologiche, i servizi pubblici locali, il sistema dei territori, i principali nodi educativi, sociali e culturali insediati.

Sarà necessario per questo ripartire dalle periferie per ricondurre la città al centro, affrontando i nodi storici del sottosviluppo che hanno determinato un ritardo nei processi di crescita complessivi: frammentazione urbana territoriale, bassa integrazione sociale nei segmenti semiperiferici e periferici, disomogeneità nella distribuzione dei servizi, insicurezza economica delle fasce giovanili, povertà e marginalità di intere fasce sociali.

Per sviluppare una città realmente policentrica bisogna riconoscere le varie anime di Bari, proponendo un'identità e una vocazione propria ad ogni quartiere e garantendo ai cittadini una vivibilità più piena presso i luoghi dell'abitare, senza perdere di vista la dimensione metropolitana della città e la sua propensione trans-adriatica.

Ciascun quartiere dovrà avere quindi la propria isola pedonale, la propria biblioteca di quartiere, il proprio spazio per bambini e anziani, il proprio asilo comunale, una programmazione culturale adeguata ma soprattutto un sistema di servizi e standard propri di una città qualitativamente abitabile.

Un elemento centrale della strategia sarà quindi l'infittimento del tessuto urbano, che passa attraverso i processi di rigenerazione e il riempimento dei vuoti, ma anche attraverso una ricucitura complessiva del sistema urbano attraverso le reti medie e lunghe della mobilità e le infrastrutture fisiche e digitali che erogano servizi.

Il processo di trasformazione che dovrà portare ad una città più compatta, sarà improntato sul principio dell'agilità: Bari deve rappresentarsi come un unico meta-sistema fortemente connesso, capace di adattarsi alle nuove esigenze di abitabilità, socialità, integrazione e mobilità. E per questo necessiterà di soluzioni progettuali flessibili, in grado di produrre contesti urbani resilienti ai grandi mutamenti dell'ambiente, della società e dell'economia in continuo mutamento.

L'idea è quella di realizzare una riorganizzazione dei servizi su base territoriale utilizzando nuove tecnologie e infrastrutture *agili*: generazione distribuita e smart grid piuttosto che grandi centrali elettriche, servizi di trasporto pubblico collettivo e servizi innovativi per la mobilità (bike sharing, car sharing,...) e non più grandi infrastrutture viarie, riuso di immobili pubblici e complessi di archeologia industriale piuttosto che nuove costruzioni, reti digitali e sistemi informativi di e-gov efficienti al posto dei tradizionali uffici e presidi fisici territoriali. In una visione di città tutta orientata al lavoro, allo sviluppo, all'attrattività, alla sostenibilità ambientale ma anche e soprattutto alla coesione sociale.

Le esigenze ambientali, sociali ed economiche di Bari devono infatti fondersi in un approccio unico e di sistema per essere efficaci e risultare durature nel tempo. E lo sviluppo urbano sostenibile di una città fonda la propria credibilità sui processi di coesione che generano maggiore adesione alle visioni programmatiche ed evitano i rischi di frammentazione.

Per questo un'ampia porzione della strategia sarà orientata all'inclusione attiva e alla strutturazione di un sistema di welfare mix integrato autorevole e capace di interrompere le trappole della povertà a scala urbana e produrre auto-attivazione da parte dei cittadini e terzo settore.



Per fare ciò, oltre a potenziare le reti infrastrutturali e digitali di servizio, si interverrà sugli elementi di partecipazione attiva nel recupero degli spazi urbani, nella definizione di nuove procedure di co-design dei

servizi, nella strutturazione di un modello di innovazione sociale basato sul paradigma delle 4 eliche (impresa, enti di ricerca, istituzioni e cittadinanza).

L'intenzione è quella di dare corpo ad una visione incrementale e partecipativa di città, in cui i cittadini e gli stakeholders, con le proprie necessità, ambizioni e aspirazioni, contribuiscano attivamente a definire le priorità d'intervento, disegnando progressivamente con l'Amministrazione i processi operativi e condividendo le tempistiche di intervento.

A questo proposito, per assicurare una piena connessione tra le parti e il tutto della città bisognerà cambiare altresì il sistema di governance urbano e metropolitano, rendendolo più vicino ai bisogni dei cittadini e soprattutto orientandolo a standard più performanti in termini organizzativi e tecnologici.

Questo nuovo disegno di governance dovrà essere affiancato da strumenti e piattaforme informatiche che semplifichino il più possibile l'interazione dei cittadini con la Pubblica Amministrazione e permettano di contro un maggiore controllo della città in linea con il paradigma delle Smart City. Piattaforme che favoriscano nuovi modi di comunicare ma anche e soprattutto di partecipare, di confrontarsi e di co-progettare, soluzioni, scenari e interventi duraturi e pienamente comunitari.

La visione incrementale della città, così come su descritta e in linea con il Programma del Sindaco e con il Documento Programmatico della Città (DUP), si declina su 4 ambiti di intervento e relativi obiettivi:

- **Spirito innovativo:** ricomprende tutti gli obiettivi che contribuiranno allo sviluppo economico e culturale di Bari, puntando sulle capacità di produrre innovazione di tutti gli attori del territorio (imprese, istituzioni, enti di ricerca, cittadinanza attiva);
- **Benessere e coesione sociale:** ricomprende tutti gli obiettivi finalizzati ad esaltare la capacità di Bari di essere solidale e inclusiva, e favorire politiche che incrementino la qualità di vita di tutti i cittadini baresi, consolidando una dimensione urbana in cui è possibile conciliare lavoro e vita familiare, in cui le dotazioni socio-sanitarie sono adeguate alle esigenze di tutte le fasce sociali, in cui i cittadini "sentono" di avere la possibilità di crescere dal punto di vista professionale e umano;
- **Ambiente urbano:** ricomprende tutti gli obiettivi finalizzati a rendere Bari una città sostenibile, che rispetta l'ambiente e adotta politiche incentrate sul principio "chi inquina paga", per dare alle nuove generazioni un luogo più bello in cui vivere partendo dalla valorizzazione del rapporto tra la città e il proprio mare;
- **Connessioni urbane:** ricomprende tutti gli obiettivi finalizzati a realizzare una città compatta e agile. Gli elementi di connessione fisica e sociale sono essenziali per generare un senso di comunità, indispensabile alla concretizzazione di una visione di Bari a misura di cittadino.

In quest'ottica va inquadrato il rapporto con la Città Metropolitana di Bari, secondo un modello di sviluppo che mira alla realizzazione di un contesto metropolitano policentrico partendo dal capoluogo di Bari. La visione di sviluppo della Città Metropolitana contenuta nel DUP 2016-2018, approvato a Dicembre 2015, fonda non a caso su due pilastri: a) la caratterizzazione policentrica dell'Area al cui interno sono presenti singole specificità da valorizzare e mettere in rete per rafforzare la competitività e la attrattività del territorio; b) la volontà condivisa di identificare nella Città Metropolitana il soggetto a cui demandare il compito di costruire tale rete e rafforzarla nel tempo rafforzandone le funzioni strategiche.

Le priorità riguardano cinque ambiti differenti finalizzati al superamento di un gap infrastrutturale e ad una maggiore coesione tra le singole realtà territoriali ed amministrative rafforzandone il senso di appartenenza ad una unica comunità di talenti. La prima priorità strategica riguarda il potenziamento del sistema della mobilità metropolitana con il duplice scopo di rendere più accessibile l'Area dall'esterno e favorire i

collegamenti interni. La seconda priorità insiste sullo sviluppo infrastrutturale delle aree logistiche e produttive. La terza priorità coinvolge i grandi processi di rigenerazione urbana e territoriale. La quarta priorità focalizza sullo sviluppo dei servizi in ambito comunale e sovra comunale in ottica smart cities. La quinta priorità fa leva sul rafforzamento del capitale umano attraverso progetti di innovazione sociale e culturale per incrementare l'occupazione e l'autoimprenditorialità.

3.2 Macro-Obiettivi della strategia per OT

A ciascuno dei 4 ambiti precedentemente descritti, corrispondono macro-obiettivi e azioni dell'Amministrazione Comunale, costruiti coerentemente con le principali sfide da affrontare, inseriti in un unico programma strategico di governo della città di Bari e della sua città metropolitana di seguito riportato.

Dimensioni	Macro-Obiettivi e strumenti di policy
Sfide economiche	<p>La priorità è ridurre lo stato di disoccupazione migliorando la competitività di tutto il comparto produttivo, per lavorare meglio e produrre di più. Una sfida a cui bisogna rispondere facendo sistema tra istituzioni, enti di ricerca, imprese e cittadini. Per creare le condizioni generalizzate di crescita economia e sviluppo è necessario definire una strategia complessiva basata su tre principi: specializzazione produttiva, valorizzazione del sistema della ricerca, creazione di reti di impresa. In linea con la <i>smart specialisation strategy</i> lanciata dalla Commissione Europea è necessario definire una strategia metropolitana per la specializzazione intelligente mirante a valorizzare i settori industriali del nostro territorio più promettenti e competitive. A Bari sono presenti università pubbliche e private, numerosi centri del CNR e laboratori di ricerca, istituti internazionali come lo IAMB, l'Accademia di Belle Arti, il più popoloso Conservatorio d'Italia: un patrimonio di competenze che va sfruttato aprendolo alla città e incrementando le occasioni di collaborazione con l'Amministrazione Comunale. Anche la competitività delle piccole e medie imprese (PMI) locali, l'ossatura dell'economia urbana, non può prescindere dall'innovazione. Le PMI per crescere hanno bisogno di aggregarsi e di contaminare le proprie idee. Per questo motivo il Comune sarà al fianco delle associazioni di categoria e delle imprese per rafforzare i processi di cooperazione e di costituzione di reti partendo dai territori. Rendere porzioni di città destinati ad attività produttive e commerciali, dove le imprese si aggregano sia per migliorare i servizi d'area (insieme al Comune) che per integrare i propri processi produttivi e trovare opportunità di business congiunte (internazionalizzazione, marketing, innovazione). Un'altra occasione di crescita economica è rappresentata dalla filiera culturale che comprende luoghi, operatori del settore e maestranze. È universalmente consolidata la tesi secondo cui i luoghi con dotazione di servizi culturali avanzati sono più attrattivi di altri e quindi favoriscono l'insediamento della "classe creativa". Esiste una relazione diretta tra cultura, creatività e capacità di innovazione. Tale rapporto trova il suo terreno fertile nelle città, dove l'innovazione ha da sempre luogo. Attraverso l'adozione di una strategia in grado di favorire l'accesso e la produzione di un'offerta culturale varia e diffusa si avrà una crescita sociale dell'intera comunità barese e un miglioramento delle condizioni di vita e di benessere dei cittadini. La produzione di cultura e la promozione dell'industria creativa consentiranno di posizionare Bari in una frontiera dinamica e attiva di competizione nazionale e internazionale. Cultura e creatività alimenteranno la capacità degli individui di</p>

Dimensioni	Macro-Obiettivi e strumenti di policy
	<p>cercare nuove soluzioni, di innovare i processi, di migliorare le condizioni tradizionali di vita e di lavoro. Un ulteriore elemento chiave della strategia è la rivisitazione del ruolo della PA come fattore propulsore dell'innovazione attraverso un uso strategico degli appalti pubblici e la maggiore collaborazione tra pubblico e privato (partenariato per l'innovazione). Sarà necessario puntare sull'innovazione della PA attraverso un nuovo modello gestionale del Comune di Bari, per renderlo più efficiente e vicino alle esigenze dei cittadini. Sarà necessario semplificare il rapporto con l'amministrazione, attraverso lo snellimento della burocrazia, l'accelerazione della spesa negli appalti pubblici e il potenziamento degli sportelli unici per le autorizzazioni alle attività commerciali e per l'avvio dei cantieri. Perché questo accada sarà necessario attivare strumenti e piattaforme informatiche che semplifichino il più possibile l'interazione con la Pubblica Amministrazione, in linea con il paradigma delle Smart City.</p>
<p>Relazione tra le Sfide economiche e OT2</p>	<p>Al complesso ridisegno della governance interna, sarà necessario affiancare strumenti e piattaforme informatiche che promuovano la maggiore semplificazione possibile per cittadini, commercianti, operatori economici e city users e che permettano un maggiore controllo della città attraverso tecnologie ispirate ai paradigmi dei big data e dell'internet of things. Così come dovranno essere realizzati sistemi che sollecitino la piena partecipazione dei cittadini alla gestione della cosa pubblica, informando l'Amministrazione di disservizi o segnalando esigenze territoriali. Il cuore del sistema è l'Urban Service Hub. Una piattaforma dove le segnalazioni dei cittadini, veicolate anche attraverso App già funzionanti (Barisolve o Decorourbano), confluiscono in una rete condivisa da tutti gli uffici comunali, e vengono smistate tra gli organi responsabili, diventando automaticamente soluzioni e quindi azioni. L'obiettivo dell'Urban Service Hub sarà quello di dare concretezza al principio di interoperabilità che guida il programma. Esso sarà collegato al sistema di monitoraggio e performance dell'ente, e sarà realizzato anche grazie alla collaborazione con ISTAT per la misurazione degli impatti dell'azione amministrativa sulla città. Una volta creato il sistema di connessione diretta e costante tra Pubblica Amministrazione e Cittadini sarà necessario ampliare questi collegamenti dal punto di vista immateriale, potenziando la collaborazione dell'Amministrazione Comunale con il sistema della ricerca e con le altre istituzioni del territorio. Per questo motivo si intende valorizzare tutte le forme nuove di partenariato per l'innovazione, e rafforzare la collaborazione con gli enti di ricerca locali per favorire la diffusione delle tecnologie dell'informazione. La piattaforma si sostanzierà nella creazione di un sistema per l'elaborazione dei Big Data e l'acquisizione di informazioni dal territorio secondo i principi e i dispositivi dell'IOT. A scala metropolitana verrà sviluppato anche un ampio processo di de materializzazione dei servizi.</p>
<p>Sfide ambientali</p>	<p>La qualità della vita dei cittadini baresi non può prescindere dalla definizione di un nuovo rapporto con l'Ambiente. Vivere la città in modo sostenibile, rispettando le nostre risorse naturali senza alterare il nostro ecosistema, una priorità che non potrà prescindere dal contributo di tutti i cittadini. Il compito dell'Amministrazione Comunale è quello di avere una città pulita e vivibile. Oltre agli interventi per superare i problemi strutturali della città: il sistema fognario della città, l'ampliamento dei due depuratori cittadini, l'incremento della dotazione impiantistica per la valorizzazione dei rifiuti il potenziamento del servizio della raccolta differenziata, è necessario attivare campagne di sensibilizzazione della cittadinanza sui grandi temi ambientali quali il risparmio idrico, il riuso/riciclo dei rifiuti e il risparmio delle risorse, l'uso del territorio. Bari ha bisogno di un</p>

Dimensioni	Macro-Obiettivi e strumenti di policy
	<p>piano straordinario di greening urbano che inverte quel processo edilizio che la pone agli ultimi posti in Italia come dotazione di verde per metro quadro. Occorrerà intervenire attraverso misure sperimentali di forestazione urbana, di promozione di orti urbani diffusi e di esperienze di progettazione e di architettura del paesaggio. Il verde in una città è un fattore determinante per incrementare la qualità della vita di ogni suo cittadino ed è correlato al tema della qualità dell'aria che respiriamo, della necessità di avere luoghi di aggregazione e decompressione dai ritmi della città, dell'educazione dei cittadini al rispetto e cura degli spazi pubblici. Sarà quindi necessario ridistribuire il verde sulla città attraverso la creazione di nuove aree e soprattutto dare nuova vita ai parchi già esistenti coinvolgendo associazioni, privati e la cittadinanza tutta. Un altro aspetto fondamentale riguarda il mare, al centro della strategia per la valorizzazione del territorio, e dal mare si deve partire per attivare un complesso processo di revisione e razionalizzazione degli spazi urbani. Nei prossimi anni bisognerà avviare un lavoro importante di riqualificazione di tutto il water front della città, partendo dal lungomare di San Girolamo e Fesca fino al litorale sud dove sarà possibile realizzare un parco costiero. Tutti i porti e gli approdi della nostra città saranno valorizzati e messi in rete. Il completamento del processo di redazione del nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG) sarà un'occasione per riconfigurare il rapporto tra la città e il suo Porto commerciale, una risorsa economica fondamentale per la crescita dell'intera Area Metropolitana. Un elemento fondamentale nella progettazione della città del futuro è rappresentato dal rispetto del principio della resilienza urbana ai cambiamenti climatici. Un piano della resilienza urbana permetterà di programmare interventi per mitigare e gestire i rischi derivanti da fenomeni naturali e antropici. Una priorità è sicuramente la mitigazione del rischio idrogeologico. Troppo a lungo, infatti, sono stati scarsamente tutelati i sistemi artificiali e naturali (lame e canali) posti a presidio della città per ridurre il pericolo delle alluvioni.</p>
<p>Relazione tra le Sfide ambientali e OT4</p>	<p>La strategia della città di Bari per la tutela dell'Ambiente è finalizzata al raggiungimento di tre obiettivi fondamentali: l'aumento del verde pro capite dei baresi che aumenterà del 40%, la riduzione delle emissioni di CO2 di 400mila tonnellate, l'incremento della percentuale di raccolta differenziata portandola fino al 65%. Le politiche di greening urbano vanno di pari passo con quelle più generali di uso del territorio evitando il consumo di suolo e quelle sociali legate alla riqualificazione di parti di città degradate. Il riuso di edifici dismessi con strutture per offrire servizi alla cittadinanza, la realizzazione di parchi e aree attrezzate a verde, orti sociali per colmare i vuoti urbani sono priorità per l'Amministrazione Comunale e si sostanzieranno nei progetti di riqualificazione sociale dei quartieri: Japigia attraverso le strutture socio-educative da realizzarsi nel parco Fibronit, Carrassi con il parco Rossani, un polo culturale immerso nel verde ed il Libertà con il parco Gasometro. Le politiche per la riduzione della CO2 della città sono riportate nel Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e rappresentano prevalentemente una sfida climatica.</p>
<p>Sfide climatiche</p>	<p>Per raggiungere la riduzione fino al 40% della CO2 bisognerà attuare il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES), attraverso l'attuazione del piano degli acquisti verdi, il piano della mobilità sostenibile, la riconversione energetica totale del patrimonio pubblico, della pubblica illuminazione, attraverso sistemi di telecontrollo, micro-generazione distribuita e l'efficientamento energetico degli edifici. Gli obiettivi energetici del PAES da attuare nei prossimi anni riguardano la riconversione energetica del patrimonio pubblico, il rifacimento della rete della pubblica illuminazione che diventerà più intelligente ed</p>

Dimensioni	Macro-Obiettivi e strumenti di policy
	<p>integrata con il sistema della videosorveglianza, la diffusione di sistemi di micro-generazione distribuita, la Smart grid ed incentivi per l'efficientamento energetico degli edifici privati. La città di Bari dovrà diventare un laboratorio per la sperimentazione di nuovi modelli di quartieri ecosostenibili che coniughino rispetto dell'ecosistema pre-esistente e utilizzo di nuove tecnologie smart. I quartieri in corso di realizzazione possono diventare un esempio da replicare in altri contesti urbani. La sostenibilità di una città passa anche dalla mobilità che la attraversa. Per questo i cittadini saranno stimolati ad usare sempre meno le auto, preferendo mezzi di trasporto alternativi, ed evitando quindi il congestionamento delle automobili in alcune aree della città. La priorità assoluta è data dal miglioramento del trasporto pubblico all'interno della città non solo per fronteggiare le sfide climatiche ma anche come elemento unificatore delle periferie con il centro, di Bari con la sua area metropolitana. Al centro della strategia di Bari e della sua area metropolitana è presente la realizzazione di una rete pubblica della mobilità integrata ferro-gomma per la connessione dei numerosi centri della città e dell'area metropolitana. Nel medio lungo periodo sarà completata la rete metropolitana su ferro che dovrà integrarsi con il sistema della mobilità urbana attraverso la realizzazione di parcheggi di scambio (ferro-gomma), il potenziamento del trasporto pubblico locale e la rete delle piste ciclabili. A sostegno di questa complessa rete saranno attivati servizi di bike sharing, car sharing e della rete delle colonnine elettriche per ridurre l'utilizzo dell'auto di proprietà in favore di mezzi più ecologici. Il potenziamento della rete di trasporto pubblico permetterà la progressiva pedonalizzazione del centro cittadino ed un decongestionamento progressivo del traffico cittadino.</p>
<p>Relazione tra le Sfide climatiche e OT4</p>	<p>Gli interventi per la riduzione della CO2 a diretta regia comunale si sostanzieranno nella riduzione dei consumi energetici della Pubblica Amministrazione e nella realizzazione di interventi sulla mobilità. I consumi energetici della PA verranno ridotti attraverso l'ammmodernamento della rete di pubblica illuminazione e l'efficientamento energetico degli edifici pubblici partendo dalle scuole. Tali interventi saranno realizzati in partenariato con i privati. In materia di mobilità, oltre alle infrastrutture strategiche per assicurare l'accessibilità in città, e per completare le infrastrutture a servizio della mobilità su ferro e gomma, è necessario intervenire sul servizio di trasporto offrendo nuove opportunità ai cittadini baresi che vogliono muoversi in modo sostenibile.</p> <p>La flotta urbana dei trasporti comunali andrà rinnovata in forma ecologica con sistemi elettrici e ibridi, realizzando sistemi rapidi di spostamento attraverso l'implementazione di corsie preferenziali e sistemi BRT (Bus Rapid Transit). Sarà promossa la mobilità dolce presso i singoli quartieri e l'attuazione del biciplan comunale, che porti a sintesi i vari interventi, prevedendo oltre alla realizzazione di piste ciclabili (già citati nella sezione connessioni urbane) anche servizi per la ciclabilità e sistemi di bike sharing. A sostegno degli spostamenti centro-periferia andrà altresì favorita l'attivazione di sistemi car sharing, car pooling e sistemi di intermodalità (treno-auto-bici) con la collaborazione dei privati nella gestione. L'utilizzo di auto elettriche sarà incentivato con il completamento della rete delle colonnine pubbliche per la ricarica ed aumenteranno i parcheggi di scambio. La logistica del trasporto merci attraverso la città sarà rinnovata con un sistema di city logistics. Bisognerà infine decongestionare il centro murattiano dal traffico, promuovendo l'incremento delle isole pedonali nella parte ottocentesca. La parziale pedonalizzazione del murattiano e di una porzione di litorale sud, oltre ad un miglioramento degli standard ambientali, commerciali e turistici, genererà come effetto</p>

Dimensioni	Macro-Obiettivi e strumenti di policy
	<p>indiretto la delocalizzazione di molte funzioni e servizi (es. studi professionali) presso i quartieri semiperiferici e limitrofi, attivando processi di riqualificazione immobiliare, economica e sociale.</p>
<p>Sfide demografiche</p>	<p>Le sfide demografiche si sostanziano nella necessità di favorire l'inclusione sociale delle minoranze; nell'attivazione di politiche per sostenere l'inclusione lavorativa e sociale dei più giovani ed evitando l'esclusione della popolazione più anziana e delle fasce più deboli; nella promozione della genitorialità e nel sostegno alle famiglie mediante la revisione dei tempi e degli spazi della città. La città di Bari ha un patrimonio di energie umane e competenze che va pienamente valorizzato e che bisogna aiutare a crescere. Intere generazioni che scappano in altre città per realizzarsi, sono il più grande fallimento che una comunità possa riscontrare. Per questo motivo è necessario creare il tessuto fertile perché le specifiche ambizioni dei più giovani possano esprimersi e riversarsi sul territorio arricchendolo. Per favorire la loro inclusione lavorativa l'Amministrazione Comunale intende avviare un programma incentrato sulla realizzazione di luoghi dove far incontrare la domanda e l'offerta lavorativa e creare spazi per il co-working e l'avvio di nuove attività d'impresa. Oltre agli spazi fisici saranno avviati strumenti di orientamento ed incentivi in grado di favorire l'autoimprenditorialità e nuova occupazione. Il tema del sostegno alla famiglia e degli anziani rappresenta un'altra priorità strategica. L'Amministrazione intende attuare il piano dei tempi e degli spazi per favorire la conciliazione tra vita e lavoro e dare pari opportunità lavorative alle donne. Un altro obiettivo ambizioso è la creazione di una rete integrata di servizi realmente efficiente a garanzia di una piena cittadinanza sociale da parte di tutte le famiglie, specie le più fragili. Ma la creazione di una comunità solidale richiede un maggior protagonismo da parte di tutte le forze istituzionali e sociali impegnate sul fronte della coesione. Il volontariato, l'associazionismo e la cooperazione sociale hanno dimostrato, infatti, in questi ultimi anni di essere in grado di rispondere in maniera qualificata alla domanda di partecipazione e di relazionalità che rappresenta la nuova dimensione dei bisogni sociali. E per questo motivo l'obiettivo è rafforzare i dispositivi di welfare d'accesso e i servizi territoriali in forma sussidiaria, in modo da coltivare un dialogo costante tra l'Amministrazione e i Cittadini. I centri di accoglienza e integrazione devono essere presenti in modo capillare nei vari quartieri e offrire servizi di prossimità in grado di rispondere a ogni singolo bisogno sociale: giovani, famiglie, anziani, disabili non devono sentirsi più soli ma parte integrante di una comunità solidale. Un ambito importante di sperimentazione è rappresentato dall'integrazione socio-sanitaria. Nella prossima Amministrazione è prioritario realizzare un sistema di welfare integrato fondato sulla collaborazione attiva tra il Comune, il terzo settore e le aziende sanitarie. Attraverso una cooperazione costante con l'ASL e il Policlinico di Bari sarà possibile rafforzare la Porta Unica d'Accesso, potenziare i presidi sociosanitari e favorire la deospedalizzazione attraverso l'assistenza domiciliare integrata. Da questo punto di vista sarà essenziale affiancare i centri di ricerca per realizzare progetti pilota di telemedicina rivolti ad anziani e disabili e per il sostegno alla prevenzione. Il coinvolgimento del Terzo Settore avrà un ruolo chiave in questo nuovo corso di cooperazione territoriale che il Comune intende consolidare attraverso nuove forme di partenariato. In materia di accoglienza degli immigrati saranno favorite politiche di inclusione lavorativa e facilitazioni all'accesso alla casa anche attraverso la realizzazione di spazi per la seconda accoglienza. Le seconde generazioni di migranti saranno assistite nel loro processo di integrazione nella società con progetti di inclusione</p>

Dimensioni	Macro-Obiettivi e strumenti di policy
<p>Relazione tra le Sfide demografiche e OT9</p>	<p>scolastica per i più giovani e di sostegno alla genitorialità.</p> <p>La gestione del welfare a Bari deve passare attraverso un piano sociale di zona partecipato con il terzo settore e lungimirante, che sappia transitare il decentramento dei servizi presso i Municipi e favorire la piena integrazione socio-sanitaria e la progressiva domiciliarizzazione delle cure. Una rete di servizi che deve superare i confini dell'Amministrazione Comunale coinvolgendo tutte le forze sociali. Oggi, più che ieri, è necessario acquisire a Bari la consapevolezza di essere una Comunità. Una Comunità che riesca a disegnare politiche adeguatamente orientate all'integrazione e alla tutela dei più deboli. Una Comunità che riesca a far convergere su obiettivi di coesione sociale ed equità le istituzioni, gli attori economici, le rappresentanze, la società civile, le associazioni, il terzo settore. In materia di tutela delle minoranze sono in corso progetti per favorire l'inclusione lavorativa dei migranti e per rendere più accessibili i servizi anche attraverso la creazione di sportelli dedicati alle minoranze etniche. In aggiunta si stanno realizzando alloggi per i ROM e i SINTI e per la seconda accoglienza dei migranti. In materia di integrazione socio-sanitaria si intende potenziare i servizi della Porta Unica d'Accesso ed effettuare una piena interoperabilità tra tutte le istituzioni operanti sul territorio nell'assistenza socio-sanitaria. Per evitare la migrazione dei giovani si intendono realizzare progetti di inclusione lavorativa. Il primo passo sarà la messa a disposizione, da parte del Comune, di luoghi dove innovare, centri dell'innovazione e spazi per il co-working dove promuovere una nuova cultura e valorizzare le nostre specializzazioni produttive su scala territoriale. L'ex Manifattura dei Tabacchi diventerà il luogo dell'innovazione e della ricerca. Al suo interno, inoltre, sarà realizzato un job centre dove domanda e offerta di lavoro potranno incrociarsi sul modello di altre città europee. Il Parco Rossani, invece, diventerà un polo culturale e dell'industria creativa a servizio delle smart communities. In ultimo dovrà essere data piena attuazione al piano dei tempi e degli spazi della città a sostegno delle famiglie. Una prima azione riguarderà l'apertura pomeridiana degli asili e la revisione degli orari di apertura di alcuni uffici pubblici. A questi si aggiungeranno servizi di mobilità orientati alle esigenze dei lavoratori e delle famiglie.</p>
<p>Sfide sociali</p>	<p>Negli ultimi anni, a causa della crisi economica, si è assistito a un progressivo impoverimento della popolazione barese e a un'irreversibile frammentazione del tessuto sociale, registrando al contempo un solido aumento delle disuguaglianze. Quasi un terzo della popolazione vive in stato di povertà o è a rischio di esclusione sociale. E la domanda di servizi, specie di natura straordinaria e assistenziale, è cresciuta esponenzialmente, mettendo in serio pericolo la sostenibilità complessiva finanziaria del sistema. Povertà, disagio abitativo, marginalità culturale, esclusione sociale, violenza di genere, attraversano ormai tutti gli strati sociali e in modo trasversale tutti i quartieri della Città. I tassi di disoccupazione si attestano sopra la media nazionale, le famiglie già gravate dagli oneri di cura per i propri anziani non autosufficienti assistono al mantenimento prolungato di giovani figli che non studiano o non lavorano, le donne affrontano con difficoltà il disagio della conciliazione, i flussi di migrazione, specie di minori stranieri non accompagnati, producono una domanda di nuovi diritti che le strutture esistenti assorbono a fatica. Una fenomenologia della privazione che la precedente Amministrazione in questi anni ha provato a tamponare, destinando importanti risorse del bilancio. Pur tuttavia, non è sufficiente investire risorse né profondersi nell'emergenza sociale, senza un'adeguata programmazione che riesca a leggere i</p>

Dimensioni	Macro-Obiettivi e strumenti di policy
	<p>mutamenti in corso e a intervenire in modo strutturale sulle principali cause del bisogno, individuando in modo efficace e partecipato le priorità su cui intervenire. Oggi, più che ieri, è necessario acquisire a Bari la consapevolezza di essere una Comunità. Una Comunità che si riconosca in un modello di crescita sensibile alle disuguaglianze e ai diritti. Una Comunità che riesca a disegnare politiche adeguatamente orientate all'integrazione e alla tutela dei più deboli. Una Comunità che riesca a far convergere su obiettivi di coesione sociale ed equità le istituzioni, gli attori economici, le rappresentanze, la società civile, le associazioni, il terzo settore. L'azione dell'amministrazione si declina attraverso tre differenti direttrici d'intervento. La prima è legata al contrasto delle nuove emergenze sociali derivanti dalla crisi economia e che sta colpendo in modo sempre più pressante le famiglie e i cittadini baresi. La seconda direttrice riguarda la riorganizzazione dei servizi offerti per favorire l'inclusione sociale. In questo senso è necessario potenziare i servizi territoriali fornendo un'assistenza più efficace ed efficiente a tutte le fasce più deboli della popolazione: famiglie, minori, anziani, immigrati, donne, disabili per rispondere alle sfide demografiche (v. sezione precedente). In ultimo è necessario intervenire in modo attivo per favorire la crescita del capitale sociale intervenendo attraverso politiche attive di promozione sociale, culturale ed educativa, in accordo con le agenzie formative (es. la scuola, gli enti formativi, ecc.) e le forze sociali del Terzo Settore (es. cooperative, associazioni di volontariato, associazioni di promozione sociale ecc.)</p>
<p>Relazione tra le Sfide sociali e OT9</p>	<p>La priorità sociale dell'Amministrazione è il potenziamento delle strutture e dei servizi del welfare mix integrato per contrastare alcuni fenomeni emergenti nella città di Bari: povertà e disagio abitativo. A queste priorità si aggiunge, in modo strettamente correlato, la necessità di intensificare gli sforzi per promuovere la legalità. Il fenomeno della povertà si è evoluto nel tempo creando un carico sempre crescente di assistiti da parte del welfare cittadino che tende a crescere con l'aumentare della disoccupazione e la perdita di lavoro. Oltre alle politiche attive di lungo periodo per riattivare l'economia e ridurre il fenomeno della disoccupazione è necessario nel medio-breve periodo dare un sostegno innanzitutto ai cittadini che hanno perso il lavoro. Per questo motivo l'Amministrazione ha introdotto i Cantieri di Cittadinanza associandoli all'istituzione di una <i>banca dei piccoli mestieri</i> per dare la possibilità a chi riceve un aiuto di fornire in cambio il proprio tempo per l'esecuzione di lavori utili alla collettività secondo le proprie capacità. L'idea alla base è il superamento della logica assistenzialistica favorendo iniziative in grado di assegnare responsabilità ai beneficiari dei contributi. Avviando esperienze di micro imprenditorialità sociale (es. lavanderie sociali, empori sociali ecc.) finalizzate all'emancipazione dai processi di esclusione. Purtroppo nella fascia di fragilità economica sono presenti numerose famiglie appena al di sopra della soglia di povertà che arrivano con difficoltà alla fine del mese, e sono costrette a indebitarsi e a ricorrere ad interventi assistenziali, nonostante abbiano un lavoro e un reddito (working poors). Per questo motivo è necessario potenziare la rete di servizi in grado di soddisfare i bisogni minimi dell'individuo e della famiglia attraverso network sociali attivi quali il banco alimentare o i supermercati sociali. Un altro tema prioritario associato alla povertà è quello della <i>casa</i>. Gli interventi più urgenti riguardano i <i>senza fissa dimora</i> per i quali è necessario intervenire potenziando la rete assistenziale. Tuttavia il fenomeno del disagio abitativo è più complesso e riguarda una fascia ampia di popolazione. L'Amministrazione intende intervenire sia sul sistema dell'offerta che della domanda di abitazione. Da un lato è</p>

Dimensioni	Macro-Obiettivi e strumenti di policy
	<p>necessario incrementare il numero di alloggi disponibili andando a potenziare l'edilizia residenziale pubblica e creando i presupposti per lo sviluppo di iniziative di social housing. D'altra parte è necessario creare i presupposti per un incremento della domanda di abitazioni introducendo nuovi strumenti finanziari a sostegno di soggetti economicamente fragili (es. giovani coppie, anziani, famiglie monoreddito, etc.). Infine un ultimo fattore emergenziale è legato al tema della legalità. L'incremento della povertà rappresenta da sempre una delle cause dell'incremento degli episodi di criminalità nelle città. Negli ultimi tempi a Bari si è avuto un aumento di tali fenomeni cui è necessario opporre un contrasto con iniziative di prevenzione e introducendo misure per incrementare la percezione di sicurezza nei cittadini anche con l'ausilio di nuove tecnologie (videosorveglianza, crime mapping,...).</p>

4. Azioni integrate nel PON Metro

4.1 Azione integrata: MOBILITÀ SOSTENIBILE (BA01)

L'azione si pone l'obiettivo di potenziare il processo di sviluppo di interventi innovativi e condivisi con i cittadini che portino alla rigenerazione ecologica della città, in ottica della trasformazione di Bari in una Smart City. In attuazione di quanto definito dalla Città di Bari nel proprio Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) l'azione mira a ridurre il consumo della CO₂ della città con interventi in materia di Mobilità. Dall'analisi delle emissioni di CO₂ prodotte dalla città (circa 1 milione di ton di CO₂) è emerso che circa il 40% è prodotto dal traffico urbano. Tale valore è ancora al di sopra della media riportata negli altri inventari delle emissioni sviluppati in Europa nell'ambito del patto dei sindaci. Questa evidenza ha spinto l'Amministrazione a volere ulteriormente intensificare gli interventi per la mobilità sostenibile.

Negli ultimi 10 anni nella città di Bari è stato sviluppato un programma di interventi che progressivamente ha portato ad una significativa riduzione del traffico cittadino. La strategia adottata si è sostanziata nella realizzazione di park and ride periferici, nel potenziamento delle piste ciclabili e nella realizzazione di sistemi intermodali ferro-gomma.

Nei prossimi anni l'impegno dell'Amministrazione dovrà focalizzarsi sui benefici ottenibili dall'implementazione di servizi che costituirebbero componenti fondamentali della rete di Trasporto Pubblico Locale (TPL), in quanto in grado di garantire l'interoperabilità/intermodalità tra gli spostamenti extra-urbani e quelli in città. In particolare alla definizione della suddetta rete concorrono tre componenti:

1. Il Servizio Ferroviario Metropolitano con le tratte interne alla città di Bari;
2. Una linea costiera il cui percorso sfrutta il sedime dismesso della linea RFI;
3. Una rete di trasporto su gomma in sede prevalentemente riservata che prende a riferimento i sistemi BRT (Bus Rapid Transit)

Per quanto riguarda il Servizio Ferroviario Metropolitano con l'apertura di una nuova linea (la Bari-Bitritto), il raddoppio di alcune linee esistenti e l'apertura di nuove fermate urbane (previste lungo il cosiddetto passante da Fesca a Executive) la città sarà dotata di una vera e propria rete con caratteristiche di metropolitana territoriale.

Relativamente all'asse costiero, la realizzazione di una linea con caratteristiche tranviarie garantirebbe un collegamento che partendo dal lungo mare sud (Torre a Mare) sfruttando il sedime dismesso della ferrovia e alcuni assi stradali da riconfigurare e riqualificare possa percorrere l'intero waterfront cittadino fino a nord (Fesca). Un collegamento strategico potrà essere realizzato connettendo attraverso l'asse costiero le due fermate urbane di Executive e Fesca.

La terza componente della rete di Trasporto Pubblico Urbano è costituita dal sistema BRT (Bus Rapid Transit) già sperimentato con successo in molte realtà europee, che risponde al meglio alle caratteristiche della città di Bari. Si tratta di un sistema flessibile che prevede l'adozione di veicoli su gomma a basso impatto ambientale, la priorità semaforica per il trasporto pubblico in corrispondenza delle intersezioni principali e la referenziazione della sede ovunque possibile. Ciò può essere realizzato sia ricavando corsie riservate sulla viabilità principale che destinando strade centrali a vocazione commerciale alla semi-pedonalizzazione e mantenendo su di esse il transito a senso unico o bidirezionale del trasporto pubblico.

In linea generale il sistema di TPL si potrà attuare solo se accompagnato da un ridisegno complessivo dello spazio stradale e del sistema dei parcheggi nonché dall'acquisto di nuovi mezzi pubblici.

La realizzazione di un sistema di parcheggi, sostitutivi alla sosta su strada, migliorerebbero l'efficienza della Rete di Trasporto Pubblico. In particolare è previsto il potenziamento di alcuni parcheggi periferici che possono incrementare l'intermodalità tra ferro e gomma. A regime, le aree di scambio più importanti dovranno essere: pane e pomodoro, Executive, Fesca e stazione centrale.



In particolare Executive e Fesca possono diventare le due porte della città collegate attraverso la linea ferrotramviaria e l'asse costiero.

Le soluzioni di sosta previste sono finalizzate a:

1. servire la domanda automobilistica di interscambio con la rete portante di trasporto pubblico (impianti prevalentemente ubicati in corrispondenza di stazioni o capolinea della rete di TPL);
2. soddisfare la domanda di interscambio "di prossimità" a servizio delle zone urbane, che non ricadano nell'area di influenza diretta pedonale delle stazioni/fermate della rete portante.
3. rispondere alla domanda automobilistica in accesso ai poli attrattori di rango metropolitano (ospedali, servizi amministrativi, poli scolastici e universitari ecc.), riducendo la sosta su strada sulla viabilità principale circostante i poli serviti;
4. garantire funzioni miste operativo/pertinenziali, potendo rispondere sia alla domanda di sosta breve che a quella semi-permanente a carattere residenziale;
5. assicurare esclusive funzioni pertinenziali (riservate esclusivamente alla domanda residenziale o assimilabile di attività insediate).

Le soluzioni miranti a promuovere modelli di mobilità sostenibile prevedono anche il potenziamento della rete ciclabile, attraverso l'individuazione di una serie di nuovi tracciati di percorsi ciclopedonali (situati sia all'interno del territorio comunale che in prossimità dei comuni limitrofi in area metropolitana). A tal proposito il comune di Bari ha redatto un Biciplan (Cycling Mobility Plan Of The City of Bari) dove è indicata l'intera rete di piste ciclabili in parte già realizzata e in parte da realizzare entro il 2020.

Lo sviluppo di un sistema di TPL efficiente potrà altresì permettere la progressiva chiusura al traffico del centro cittadino (quartiere Murat) comportando un beneficio notevole alle attività economiche in esso presenti. Il centro cittadino rappresenta lo snodo fondamentale da cui si dirameranno tutti i servizi di TPL offerti dalla città. Mediante percorsi ciclo-pedonali, la realizzazione di servizi navetta elettrici, piste ciclabili e una rete di car sharing elettrico (Bari è la prima città del sud ad avere un sistema composto da 50 colonnine elettriche) sarà possibile connettere la stazione al porto ovvero la linea ferrotramviaria con l'asse costiero.

4.2 Azione integrata: AGENDA DIGITALE E URBAN SERVICE HUB (BA04)

Il Comune di Bari ha avviato un percorso programmatico ("Bari Smart City") finalizzato alla conversione della propria realtà urbana a "smart" mediante l'attuazione di interventi finalizzati al miglioramento della qualità della vita dei cittadini rendendo al contempo più sostenibile la città dal punto di vista energetico. Tali interventi hanno come obiettivi principali quello di potenziare il processo in corso di dematerializzazione dei procedimenti tecnici ed amministrativi (e-government), il miglioramento dell'erogazione dei servizi al cittadino in termini di efficienza ed efficacia, il rinnovamento e l'efficientamento dei servizi pubblici.

Sulla base dei risultati di ricerca e delle sperimentazioni avviate dal Comune nell'ambito di progetti di ricerca nazionali ed europei finanziati nel periodo 2007-2013, si intende sviluppare una piattaforma innovativa, l'Urban Service HUB (USH) in grado di erogare, nell'ambito metropolitano, servizi dematerializzati destinati ai cittadini e imprese e nell'ambito della città di Bari, strumenti di supporto per la pianificazione ed il controllo urbano assicurando l'interoperabilità tra i sistemi informativi presenti all'interno del Comune, l'interconnessione della rete degli oggetti intelligenti presenti nell'ambiente urbano, una gestione ottimizzata delle infrastrutture impiantistiche e della loro manutenzione, una migliore mobilità, una efficace gestione della raccolta dei rifiuti, una migliore performance della forza lavoro impiegata sul campo.

A partire dalla piattaforma esistente per l'erogazione di servizi al cittadino (EGOV) si intende evolvere l'offerta dei servizi verso un più capillare efficiente accesso alle amministrazioni pubbliche estendendo la dematerializzazione dei servizi in diversi domini applicativi. Attualmente la piattaforma interessa i comuni



dell'Area Vasta Metropoli Terra di Bari e ha come obiettivo la diffusione omogenea dei servizi erogati dalla PA attraverso una loro standardizzazione, gerarchizzazione e valorizzazione. Nel particolare, i servizi erogati si rivolgono ai cittadini ed alle imprese e prevedono: la gestione informatizzata di atti amministrativi, servizi per l'interazione con imprese e cittadini, la consultazione e gestione di sportelli unici informativi di Anagrafe, SUE, SIT, SUAP, Tributi e strumenti per la pianificazione territoriale ed urbanistica. Tali servizi di EGOV dovranno essere estesi a tutta la città metropolitana ed eventualmente ampliati ai domini della e-participation, del welfare: casa, lavoro e servizi sociali e della gestione del patrimonio.

Per quanto riguarda la città di Bari si intende, inoltre, sviluppare una piattaforma innovativa per la gestione ed il controllo dei Big Data in ambito urbano coerente con il paradigma dell'Internet Of Things. Tale iniziativa è frutto di una sperimentazione già avviata dall'Amministrazione Comunale (AC) da due anni, nell'ambito di Bari Smart City, con un programma di interventi denominato Urban Control Center (UCC).

La realizzazione dell'UCC nasce dell'esigenza dell'AC di realizzare un sistema di monitoraggio centralizzato innovativo della città in grado di acquisire quante più informazioni possibili dal contesto urbano e dai cittadini.

L'architettura dell'UCC prevede tre macro-sistemi: strumenti di analisi per effettuare valutazioni strategiche partendo dai dati della città di Bari (Sistemi di Business Intelligence); sistemi di acquisizione dei dati dalla cittadinanza e dagli oggetti presenti nella città secondo il paradigma delle IoT; sistemi informativi per l'integrazione dei sistemi informativi della città di Bari per renderli interoperabili.

La piattaforma UCC, in corso di realizzazione, è costituita da una complessa rete di oggetti (telecamere, paline intelligenti, semafori,...) integrata ad un sistema per l'acquisizione ed elaborazione delle informazioni provenienti direttamente dalla cittadinanza e dalla Amministrazione stessa. A tal proposito si sta realizzando un sistema per favorire l'interoperabilità tra tutti i sistemi informativi dell'Amministrazione e al contempo si stanno standardizzando formati e procedure per l'acquisizione ed elaborazione dei dati per alimentare l'UCC.

Con l'azione integrata prevista dal PON METRO si intende potenziare le funzionalità della piattaforma UCC ed integrarle con i servizi metropolitani di EGOV all'interno di un sistema più ampio denominato Bari Urban Service Hub.

Le funzionalità di gestione e controllo della piattaforma riguarderanno diversi domini. In ambito energetico sarà possibile centralizzare i dati relativi al consumo di acqua ed energia provenienti da edifici e sarà possibile gestire la pubblica illuminazione adottando strategie di efficientamento energetico e sostituendo gli attuali punti luce con sistemi smart e ad alta efficienza. Al fine di migliorare la gestione degli impianti, delle concessioni, del patrimonio dell'AC e della manutenzione urbana verranno implementati innovativi sistemi di controllo e monitoraggio georeferenziato per tutti i processi autorizzativi e di manutenzione anche a partire dal recupero delle informazioni già esistenti nell'AC e nell'ambito urbano. Per il presidio del territorio e la salvaguardia dell'Ambiente verranno sviluppati strumenti per il monitoraggio e controllo sulla base dei dati provenienti dai sistemi di videosorveglianza e sensoristica distribuiti sul territorio cittadino. In ambito culturale, grazie alla dislocazione di paline intelligenti e la creazione di percorsi turistici interattivi sarà possibile incentivare l'offerta turistica. Per la mobilità, grazie all'utilizzo di parcometri intelligenti, sistemi di e-ticketing per la sosta tariffata, permessi e il trasporto pubblico e ad una gestione centralizzata della rete dei semafori intelligenti e un efficace sistema di city logistics sarà possibile ottimizzare il traffico urbano sulla base delle informazioni real-time provenienti dai sistemi di monitoraggio. Colonnine di ricarica di veicoli elettrici a due e quattro ruote e integrate con la smart-grid incentiveranno la mobilità elettrica. L'utilizzo di sistemi di workforce automation per le forze di lavoro che agiscono sul campo permetterà l'efficientamento delle procedure e l'ottimizzazione dei percorsi e dei carichi di lavoro. Nell'ambito della raccolta dei rifiuti l'utilizzo di sistemi di tracciamento permetterà una innovativa gestione delle raccolte stradali e un potenziamento del modello porta a porta.

Un fattore decisivo per garantire l'efficacia della piattaforma sarà la presenza di una rete urbana a Banda Ultra Larga in grado di connettere tutti gli oggetti della città. Alla luce degli interventi in programmazione



sulle smart grids e dell'opportunità di utilizzare i cavidotti esistenti della Pubblica Illuminazione di proprietà comunale, l'AC sta valutando l'ipotesi di realizzare una rete di connettività urbana, integrata con l'infrastruttura della pubblica illuminazione, con la rete BT di Enel Distribuzione e con dispositivi radio (sistemi wireless). Tale rete dovrà garantire la centralizzazione dei dati provenienti dagli oggetti (pali della PI, semafori, sensori di traffico, telecamere,...) e la connessione tra tutti i punti sensibili quali uffici pubblici, scuole, hotspot wireless pubblici, percorsi turistici. Tale rete rappresenterà l'elemento portante del Bari Urban Service Hub e dovrà essere realizzata parallelamente a tutti gli interventi previsti dal PON METRO per potenziare la dotazione di Oggetti Intelligenti nella città di Bari e per creare la piattaforma.

4.3 Azione integrata: RIGENERAZIONE URBANA E INNOVAZIONE SOCIALE (BA02)

L'azione insiste sul tema della rigenerazione urbana, culturale e sociale delle aree semiperiferiche con il duplice obiettivo di ricucitura urbana e di riqualificazione sociale prevista dalle programmazioni. In particolare si individua come quartiere bersaglio a scala metropolitana il quartiere Libertà che con i suoi 60.000 abitanti rappresenta la "città" più estesa su scala metropolitana.

Il Quartiere Libertà nasce dalla prima espansione ad Ovest della Città come segno territoriale di un'esigenza di insediare funzioni produttive e infrastrutturali tra le quali nel tempo la Regia Manifattura dei Tabacchi: qui sorgeranno tra gli anni '20 e '30 i blocchi delle case popolari per gli 'alluvionati', gli operai, i primi isolati di case d'affitto per studenti. Un processo di concentrazione produttiva interrotto agli inizi degli anni Trenta da un Piano che prevede una forte polarità verde e di servizi nei pressi della nascente Fiera del Levante (Pineta San Francesco, Spiaggia urbana, Stadio) e che segnala il possibile riscatto del Quartiere, ricucendolo con le 'penisole' di San Girolamo, di San Cataldo e con il Porto Nuovo, proponendo un nuovo affaccio sul mare che rilegge il Quartiere come cerniera tra il mare e le aree interne (Asse Nord-Sud). L'opportunità di riscatto del Quartiere è breve, nuovamente interrotta dalle logiche di lottizzazione del dopoguerra che intensificano ulteriormente il fenomeno abitativo sulle grandi arterie interne di collegamento (via Brigata Regina) e dai fenomeni di sprawl urbano (dispersione) che distendono ulteriormente lungo la costa il territorio urbanizzato sino a coinvolgere l'ex-rione costiero Fesca (antico insediamento di cave) segnato progressivamente da fenomeni di edilizia spontanea e da un conseguente degrado abitativo e sociale. A partire dagli anni '70, il Quartiere avvia un processo di mescolamento interno tra classi sociali e morfologie territoriali, problematizzato ulteriormente dai percorsi di gentrificazione avviati durante gli anni '80 e '90 e dalle ondate migratorie dell'ultimo ventennio (Vlora). Oggi il Quartiere appare molto differenziato al proprio interno: da un'origine esclusivamente popolare e operaia, ha nel tempo arricchito la propria composizione sociale di una classe media, attraendo altresì – per prossimità e prezzi immobiliari - studenti universitari fuori sede e giovani immigrati. E' qui che si concentra la maggiore numerosità di famiglie (il cui 30% è composto da nuclei superiori ai 5 componenti) ed è certamente la più giovanile, considerando che i bambini sino a 9 anni rappresentano quasi il 10% dei residenti (+6% della media cittadina). Ed è qui che si stanno verificando numeri mutamenti anche fisici che il Comune di Bari ha in cantiere nei prossimi anni.

Data questa premessa l'azione si pone l'obiettivo di riconvertire alcune strutture strategiche del territorio attualmente non utilizzate, tra cui l'edificio di archeologia industriale ex Manifattura dei Tabacchi che recuperato in favore dei cittadini, potrebbe rappresentare, data la centralità nel quartiere, un volano per la rinascita sociale e il rilancio edilizio del quartiere stesso.

Gli immobili pubblici riqualificati dovranno, da un lato rivitalizzare il quartiere sviluppando funzioni di rango metropolitano in grado di attrarre giovani imprese innovative, dall'altro dovrà contrastare i fenomeni di marginalità sociale, particolarmente sviluppati in questa zona della città, attraverso interventi volti alla tutela di famiglie disagiate, immigrati, disoccupati, ed anziani, coinvolgendo anche i servizi sociali del territorio, in particolare le agenzie formative e i Centri di Ascolto per le Famiglie.



Il Comune di Bari, in collaborazione con le principali rappresentanze del partenariato economico-sociale territoriale e in coerenza con le misure adottate dal Piano Straordinario del Lavoro della Regione Puglia in materia di occupabilità, ha già avviato dei parziali interventi integrati presso la Manifattura dei Tabacchi per affrontare i nodi del lavoro e della tutela delle fasce sociali più deboli ed esposte alla crisi tra cui “Porta Futuro Bari” che avrà entro l’azione una forte centralità strategica.

Porta Futuro Bari – il cui primo stralcio è stato realizzato - è concepito come un Hub di servizi e un incubatore di impresa, disegnato sul modello delle migliori pratiche europee e orientato al supporto nella ricerca di lavoro e all’empowerment imprenditoriale, specie in ottica sociale. Una community animata e partecipata attivamente dalle principali sigle economiche e sociali che si propone un completamento della propria mission, attraverso l’attivazione di misure immateriali a sostegno dell’integrazione sociale e dell’occupabilità, nonché di funzioni fisiche di produzione collaborativa sulle nuove filiere della manifattura digitale e dei settori maggiormente trainanti dello sviluppo economico urbano (es. turismo, cultura, creatività, ict). Un contenitore in grado di garantire una presa in carico globale dell’utenza sottoccupata, favorendo il consolidamento di un ecosistema composto da formazione, matching, professionalizzazione, creazione di impresa e networking, il tutto in rete con le agenzie educative, la scuola, le università e le imprese del territorio.

Si individueranno soluzioni, inoltre, volte alla sperimentazione di forme di integrazione tra politiche di welfare, formazione e accompagnamento alla ricerca attiva del lavoro, considerate una necessità prioritaria vista l’elevata presenza nel quartiere di disoccupati, specie tra le fasce giovanili. Si prevede a questo proposito, entro l’intervento più ampio della riqualificazione della Manifattura, di realizzare insediamenti sociali di produzione e lavoro in grado di favorire le chance di professionalizzazione delle fasce più deboli per il posizionamento sul mercato e/o l’attivazione di nuova impresa artigianale.

4.4 Azione integrata: WELFARE MIX INTEGRATO E AGENZIA DELLA CASA (BA03)

Il momento storico che la città sta attraversando è caratterizzato da una forte crisi di carattere economico ed occupazionale che ha generato una forte frammentazione sociale e ampliato la platea delle esclusioni, specie dei più giovani, che oggi interessa più del 46% della popolazione giovanile residente nell’Area Metropolitana di Bari. Una condizione di emergenza sociale che costringe il sistema delle autonomie locali ad interrogarsi sul proprio ruolo di promotore attivo di politiche attive di welfare mix, di sviluppo e di tutela, maggiormente ispirate ai principi di collaborazione e sussidiarietà orizzontale, da condividere con i principali attori economico-sociali impegnati sul territorio. Oggi, più che ieri, infatti, è necessario acquisire a Bari la consapevolezza di essere una Comunità. Una Comunità che si riconosca in un modello di crescita sensibile alle disuguaglianze e ai diritti. Una Comunità che riesca a disegnare politiche adeguatamente orientate all’integrazione e alla tutela dei più deboli. Una Comunità che riesca a far convergere su obiettivi di coesione sociale, sviluppo ed equità non solo le istituzioni, ma anche gli attori economici e finanziari, le rappresentanze di categoria, la società civile, le associazioni, il terzo settore. Il tema della coesione sociale e dello sviluppo sarà una delle sfide centrali per la prossima Amministrazione del capoluogo e della Città Metropolitana. E l’efficacia dei modelli e delle policy da attuare, dipenderà anche e soprattutto dalla convergenza di obiettivi che gli attori territoriali sapranno darsi e dall’implementazione di un sistema unico e integrato di accesso ai servizi (PUA), in grado di gestire la presa in carico degli utenti e veicolare tempestivamente le istanze verso soluzioni e risposte adeguate.

L’azione individua altresì come punto qualificante della propria strategia lo sviluppo di nuovi processi di welfare rivolti al tema delle povertà, attraverso l’attivazione sociale nelle aree urbane segnate da una particolare concentrazione di condizione di marginalità estrema ed esclusione sociale, tra cui in primis il quartiere Libertà. Si tratta delle aree poste ai margini dei processi di sviluppo urbano virtuosi, nelle quali si osserva una maggiore pervasività di fenomeni illegali, comportamenti antisociali e di criminalità, che innescano un circolo vizioso tra illegalità ed esclusione. Proprio in queste aree, processi di attivazione

sociali fondati sulla sperimentazione di nuovi modelli di impresa sociale comunitaria (es. empori sociali, supermercati solidali, lavanderie ecc.) e di promozione del capitale umano (job centre, incubatori di impresa, laboratori e percorsi di innovazione sociale ecc.) possono attenuare gli effetti prodotti dalla relazione tra povertà, marginalità, disagio sociale, illegalità e criminalità, generando un senso collettivo di appartenenza al quartiere e alla comunità, rendendo gli stessi cittadini parte attiva nel meccanismo “di rottura” del circolo vizioso. L’azione, a tal proposito fa riferimento alle iniziative di insurgent city, nelle quali gruppi di cittadini sviluppano la capacità di auto-definire le proprie necessità e auto-gestire i propri relativi servizi (in maniera anche informale e non strutturata). Questa tipologia di iniziativa può trovare sostegno e sviluppo nelle pratiche di riqualificazione urbana prevista dall’Amministrazione presso l’ex Manifattura dei Tabacchi con il supporto di associazioni, terzo settore e gruppi locali di giovani professionisti, attraverso il coinvolgimento delle persone residenti e il coordinamento di gruppi di volontari. Dal punto di vista dell’offerta abitativa e dei servizi a carattere sociale, la città di Bari intende focalizzare il proprio intervento attraverso la costituzione di un’Agenzia della Casa. Grazie al contributo dello IACP e della Regione Puglia, il capoluogo ha realizzato numerosi interventi per incrementare il numero di abitazioni disponibili per le fasce più deboli ma il patrimonio edilizio è ancora in parte fatiscente e andrebbe recuperato e comunque non adeguato alla domanda sociale in crescita per via della crisi. Mentre infatti le fasce più povere hanno avuto accesso alla casa popolare, in questi ultimi anni si è venuta a creare una situazione di emergenza determinata dall’impoverimento progressivo delle famiglie con redditi medio-bassi, gravati dalla perdita di lavoro o dai carichi familiari eccessivi, segnati dalla presenza prolungata dei giovani disoccupati.

Per questo motivo l’azione integrata ha anche come obiettivo, quello di individuare servizi e soluzioni innovative volte a favorire l’accesso alla prima casa per le giovani coppie e per sostenere un fondo di solidarietà destinato alle famiglie che dimostrano di essere in gravi difficoltà a livello economico. In entrambi i casi è intenzione dell’Amministrazione agire sulla domanda di abitazione attraverso interventi per facilitare l’accesso al credito (e/o altro sostegno finanziario) per evitare gli sfratti per morosità incolpevole. E oltre a questi interventi si intendono supportare proposte innovative per promuovere nelle maglie di espansione e nel tessuto urbano iniziative pilota di housing sociale anche mediante l’attivazione di fondi di rotazione.

Sono previsti anche interventi mirati a diverse categorie particolarmente disagiate come gli immigrati per i quali si pone anche il problema dell’integrazione reale nel tessuto urbano (si pensi alla quasi inesistenza di mediatori interculturali presso tutte le strutture che erogano servizi essenziali, dalla Pubblica Amministrazione alla Sanità) e la stereotipizzazione sociale che è di ostacolo nella ricerca di casa. Con una incidenza di circa il 2,5% circa della popolazione barese complessiva, tale target di popolazione si concentra principalmente nei quartieri, Libertà, Madonnella e San Pasquale dove si addensa la maggior parte della popolazione immigrata che vive in edifici degradati o fatiscenti.

E per questi quartieri, non a caso, sono previsti altresì interventi mirati per riqualificare energeticamente gli edifici esistenti, avviare modelli sperimentali di co-housing e/o housing sociale e per realizzare interventi per riqualificare gli spazi pubblici e le aree a verde. In particolare nel quartiere Madonnella, San Pasquale e Carrassi sono presenti due aree a verde a ridosso degli edifici oggetto dell’azione integrata che necessitano di interventi di bonifica e riqualificazione: l’area ex fibronit e il parco Rossani.

Nel primo caso si tratta di un ex opificio industriale oggetto di bonifica dalla massiccia presenza di amianto che deve essere riqualificata e rifunzionalizzata a parco urbano e a centro polifunzionale per il welfare di prossimità. Nel secondo caso si tratta di una ex caserma da riqualificare per realizzare un parco urbano, l’accademia delle belle arti e spazi a disposizione delle associazioni culturali e dei giovani artisti