Piano Strategico Città Metropolitana di Bari

In questi anni abbiamo dato corpo e sostanza all'idea di un Ente, la Città metropolitana, che muoveva i primi passi provando a tracciare una sua identità istituzionale e politica. A questa sfida abbiamo avuto la forza di rispondere con il pragmatismo dei Sindaci, tutti insieme senza distinzioni politiche né territoriali, e con la visione di chi è consapevole di avere davanti a sé un'opportunità straordinaria. Mettere le basi di un lavoro nuovo, collettivo, dinamico, capace di essere resiliente, ma che fosse in grado di dotare tutti i Comuni dell'area metropolitana di una struttura solida a cui far sempre riferimento e un interlocutore costante nel lavoro di pianificazione e progettazione.

Dalla scelta di questo metodo di lavoro nasce l'idea del Piano Strategico della Città metropolitana: un'opera corale dei Comuni nel quale nessuno compete con l'altro, ma tutti concorrono al risultato finale.

Nel Piano Strategico sono state inserite certamente le opere, i finanziamenti, le strategie di intervento, le azioni avviate e quelle da avviare attraverso la declinazione di più Programmi di investimento nazionali, regionali ed europei a cui in questi anni abbiamo avuto accesso. In questo modo abbiamo cercato di avviare uno sviluppo integrato del territorio valorizzando i punti di forza e intervenendo sui punti di debolezza. Attraverso il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione sono stati finanziati 102 progetti, tutti cantierati, per un importo di oltre 412milioni di euro. Inoltre, i 48 progetti del programma 'Periferie aperte' che hanno potuto contare su 102milioni di euro, risultano già realizzati per circa i due terzi. A questa importante mole progettuale si devono aggiungere i progetti PNRR, dove Bari è tra i contesti territoriali che ha ottenuto il più alto livello di progetti finanziati per un importo che supera 1,2miliardi di euro. Il nostro obiettivo, deve essere quello di andare oltre l'elenco dei progetti, seppur puntuale, ma offrire agli amministratori locali e ai cittadini una visione d'insieme sul futuro della comunità della Terra di Bari. Il Piano strategico della Città metropolitana di Bari, infatti, riguarda la vita di 1 milione e duecentomila abitanti, il lavoro di 41 Sindaci e centinaia di operatori, associazioni, ragazze e ragazzi che hanno partecipato con le loro idee e i loro progetti a tutti i confronti e momenti di partecipazione avviati in questi anni. Questa è solo una tappa di un percorso cominciato nel 2015 e diventato sempre più robusto e concreto grazie alla scelta che tutti i Sindaci hanno fatto di lavorare insieme provando a traguardare un orizzonte comune.

Antonio Decaro

Sindaco della Città Metropolitana di Bari

Indice

1. Quadro normativo, statutario e regolamentare di riferimento 4

2. Il Piano Strategico di Bari: un cantiere aperto (2015-2024) 5

3. Il Piano Strategico della Città Metropolitana di Bari: le tappe del percorso..... 10

3.1 Le basi del percorso.....10

3.2. Le fasi partecipative 17

3.3. La scrittura del nuovo piano strategico metropolitano 26

3.4. Gli indirizzi fondativi del piano strategico metropolitano.....27

3.5 Sintesi del percorso di piano.....33

4 Quadro conoscitivo generale.....37

4.1 Carta d'identità della Città Metropolitana di Bari 37

4.2 Territorio, ambiente e mobilità sostenibile.....38

4.3 Benessere e inclusione sociale 61

4.4 Economia, Conoscenza e Connessioni 95

4.5 Turismo e cultura 108

4.6 Istituzioni, città e comunità declinate sui servizi pubblici..... 117

5 Il percorso partecipativo del Piano Strategico Metropolitano..... 157

5.1 Il metodo di partecipazione 157

5.2 Sintesi della prima fase del percorso di partecipazione.....166

6 Il quadro strategico 172

6.1 La struttura del quadro strategico..... 172

6.2 Gli assi del piano..... 173

6.3 Le azioni degli assi..... 239

6.4 I progetti bandiera.....280

6.5 I numeri del piano..... 283

7 Gli elementi di coerenza 286

7.1 Coerenza interna 286

7.2 Coerenza esterna 314

8 Gli strumenti di attuazione.....252

8.1 Il modello di governance 252

8.2 Il sistema di monitoraggio e valutazione nella pianificazione strategica.....268

8.3 Il piano di comunicazione come strumento attuativo 295

9 Ringraziamenti e riferimenti.....304

10 Allegati 305

1. Quadro normativo, statutario e regolamentare di riferimento

In quanto amministrazione pubblica e, nello specifico, ente locale, l'azione politica e gestionale della Città Metropolitana si inserisce nell'ampio contesto normativo, comunitario, nazionale e regionale, connotandosi per le peculiarità definite dal proprio Statuto e dalla regolamentazione interna.

Il quadro complessivo richiama, quindi, il complesso di disposizioni comunitarie vigenti; la Costituzione della Repubblica Italiana, con particolare riferimento al Titolo V, quale legge fondante dello Stato; il D. Lgs 267/2000 e ss.mm.ii. in quanto *Testo Unico sul funzionamento degli enti locali*; la legge n.165/2001 e ss.mm.ii., in quanto *Testo Unico sul Pubblico Impiego*, unitamente alle norme di settore che, nel tempo si sono susseguite nel disciplinare ogni singolo ambito di attività della Città Metropolitana di Bari.

Fondamentale, ai fini della compiuta descrizione dei principi ispiratori dell'azione posta in essere dalla Città Metropolitana di Bari, fin dalle origini e, in logica prosecuzione e in ottica di continuità, di quella che l'Ente si propone di realizzare attraverso la redazione del presente documento, è la legge istitutiva – legge n.56/2014.

Non meno significativi sono gli interventi legislativi regionali, atteso che con legge n.31/2015 e successiva legge n.9/2016, la Regione Puglia ha individuato le competenze specifiche della Città metropolitana di Bari, portando a compimento il processo di transizione dalla Provincia di Bari alla nuova realtà territoriale.

Emerge, poi la rilevanza degli atti interni all'Ente: Statuto; Modello di governance del processo di pianificazione strategica dello sviluppo del territorio metropolitano; Regolamento sulla partecipazione individuale e collettiva.

Non meno significativi, nella definizione del contesto operativo dell'Ente, sono i principali provvedimenti sovranazionali e nazionali, intervenuti nel corso del tempo a disciplinare aspetti specifici e/o a fornire occasioni di finanziamento indispensabili per la realizzazione delle iniziative ricomprese nel Piano Strategico Metropolitano.

Si fa, quindi, particolare riferimento all'Agenda ONU 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, programma d'azione sottoscritto nel 2015 dai 193 Paesi membri dell'ONU. Contiene 17 obiettivi declinati in 169 target che definisce un primo passo di un processo di governance finalizzato alla creazione di una visione incentrata sulla sostenibilità quale valore condiviso per affrontare la sfida globale di una strategia di crescita multilivello e multidisciplinare.

Si fa, ancora, riferimento alle politiche di coesione, ossia alle politiche poste in campo dall'Unione europea per ridurre le disparità di sviluppo fra le regioni degli Stati membri e per rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. In particolare, si richiamano due Regolamenti comunitari, riferiti rispettivamente alla programmazione 2014-2020 (Regolamento (UE) n. 1303/2013) e alla successiva programmazione 2021-2027 (Regolamento UE 2021/1060).

Si fa, infine, riferimento alle iniziative comunitarie avviate allo scopo di affrontare le sfide derivanti dalla crisi pandemica, nonché rispondere al rallentamento delle

economie dei paesi membri, l'Unione europea (nel quadro del *Next Generation EU*) ha introdotto il 19 febbraio 2021 il "*Dispositivo per la ripresa e la resilienza*" il cui funzionamento è disciplinato dal Regolamento n. 2021/241/UE. Il Dispositivo ha una dotazione di 723,8 miliardi di euro, di cui 338 miliardi di *grants* (sovvenzioni) e 385 miliardi di *loans* (prestiti). Tanto ha condotto, a livello nazionale alla presentazione, il 30 aprile 2021, del *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza* (PNRR), approvato con Decisione di esecuzione del Consiglio dell'UE del 13 luglio 2021, che comprende investimenti pari a circa 222 miliardi di euro, di cui 191,5 miliardi di euro finanziati attraverso il Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza e 30,6 miliardi di derivanti dalle risorse nazionali, che costituiscono, nel loro complesso, il *Piano Nazionale Complementare* (PNC).

Il contesto normativo, statutario e regolamentare sin qui sommariamente descritto, ben lungi dall'esaurire la trattazione dell'infinito insieme di norme che regolano la complessa attività dell'Ente, traccia la linea di azione di un'Amministrazione ormai diventata un punto di riferimento per l'area metropolitana di Bari e che ha ormai interiorizzato e trasfuso nella propria azione e in quella dei Comuni del territorio i principi di gestione condivisa, pianificazione strategica, partecipazione e coinvolgimento della cittadinanza attiva.

Per questo, completato definitivamente il processo di transizione dalla ex Provincia al nuovo Ente, affermato il proprio ruolo di soggetto coordinatore, definito il rapporto di strettissima collaborazione con i Comuni e, in particolare, con il Comune capoluogo, diventa ora possibile procedere alla stesura di un Nuovo Piano Strategico Metropolitano che proietti l'area metropolitana di Bari verso un futuro di crescita e benessere per la propria comunità.

2. Il Piano Strategico di Bari: un cantiere aperto (2015-2024)

L'elencazione degli strumenti normativi, statutari e regolamentari ricompresi nella sezione precedente del presente documento, di per sé consente di comprendere le ragioni che hanno spinto l'Ente a considerare il Piano strategico Metropolitano come un 'cantiere aperto' in cui far confluire le riflessioni sulla pianificazione territoriale, anche di settore.

Solo questo tipo di impostazione, infatti, consente di perseguire la finalità istituzionale maggiormente rappresentativa attribuita dalla legge n.56/2014 alle Città metropolitane - cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano – in ottica di condivisione e partecipazione.

Il punto di partenza è semplice: nella comunità metropolitana confluiscono le 41 Comunità dei Comuni ricompresi in Terra di Bari. Occorre, quindi, tracciare un percorso, fondato sull'ascolto delle esigenze dei cittadini, per poter giungere alla costruzione dell'identità metropolitana.

Questo è il fondamento della volontà espressa dai Sindaci, che permea l'intero Statuto, di proiettare l'intero territorio verso la costruzione di un'unica comunità policentrica. Un'unica comunità Metropolitana, costituita dai 41 Comuni, in grado di immaginare un

futuro condiviso, nel pieno rispetto della valorizzazione delle identità e della storia dei singoli territori.

Un percorso coraggioso, ma, secondo i 41 sindaci metropolitani, obbligato per fornire risposte efficaci ai reali bisogni dei cittadini nella convinzione che la scala dimensionale assume un peso sempre più rilevante. Le politiche di area vasta mirano a creare relazioni efficaci e a connettere i territori, ma anche i cittadini giovani ed anziani, donne e uomini, in un unico disegno di sviluppo futuro.

In una visione di crescita unitaria e condivisa, la riflessione dei Sindaci ha quindi preso il via dalla constatazione degli inevitabili limiti allo sviluppo di un'azione condotta da ognuno di loro nel proprio territorio di competenza.

Storicamente, il Campanile rappresenta la comunità locale, è il simbolo identitario di ogni Comune e, di conseguenza, rappresenta il fulcro della vita di comunità. Tuttavia, lo sguardo rivolto al Campanile limita la visione, poiché non consente di comprendere che la crescita di un territorio deve essere orientata verso un orizzonte più vasto. Quindi, proprio quel simbolo storico che, evidentemente rappresenta un valore da preservare, diventa contemporaneamente un limite da superare. Da qui la necessità, ben rappresentata dal Sindaco Decaro in uno dei primi discorsi rivolti alla Terra di Bari nel suo complesso, di "*salire sui campanili per guardare ad un orizzonte più vasto*".

Nel delineare l'azione di governo del nuovo Ente, i Sindaci hanno pienamente colto il significato dell'espressione "cura dello sviluppo" del territorio, utilizzata dal legislatore del 2014. Un concetto evidentemente ben distinto da quello di semplice gestione del territorio, dal momento in cui la parola "cura" riassume in sé i concetti di premura, di attenzione, di impegno assiduo e diligente nel perseguire l'obiettivo comune di creare valore per le proprie comunità.

Di qui l'esigenza di definire un'azione di governo del territorio improntata al principio di sussidiarietà verticale espresso dall'art.114 della Costituzione, con conseguente necessità di superare ogni tendenza autoreferenziale ed egoistica, nell'intento di intervenire preliminarmente, in ottica unitaria e condivisa, sulle disuguaglianze economiche, sociali, culturali, storiche inevitabilmente presenti nelle diverse zone che compongono un territorio vasto ed articolato quale l'area metropolitana di Bari, per poter poi avviare il successivo percorso di sviluppo.

All'epoca si profilava a livello locale, una sfida analoga a quella che le Nazioni hanno dovuto affrontare nella costruzione della comunità europea, quale comunità sovranazionale che opera nell'interesse di tutte le comunità degli Stati membri dell'Unione.

A livello mondiale, infatti, nel 2015, anno di subentro dell'Ente Città Metropolitana all'omonima Provincia, era ormai concluso il lungo periodo di considerazioni sulle politiche di mercato "iper-competitive" e sui loro benefici effetti sullo sviluppo. Si era conseguentemente affermata la consapevolezza che soltanto la più ampia cooperazione delle Nazioni avrebbe potuto consentire una nuova modalità di intendere lo sviluppo, in cui la crescita delle società moderne sarebbe diventata promozione dello sviluppo economico in ottica di sostenibilità e solidarietà.

In un mondo globale, appariva già allora, in maniera sempre più evidente l'insostenibilità del divario fra Paesi ricchi e Paesi poveri, con conseguente imperativa necessità di una seria riflessione sulla necessità di modificare l'azione di governo dei territori.

Anche nel contesto metropolitano, pertanto, l'attenzione dei sindaci si era soffermata su analoghe considerazioni, portando all'evidenza la priorità di definire una modalità di intervento che, contemporaneamente, rendesse la diversità non un limite ma un valore da preservare, in un'area territorialmente vasta, che spazia dal mare alla collina, in vocazione turistica, agricola, manifatturiera, si coniugano in un connubio unico dalle vastissime potenzialità.

Emergeva in questo modo la rilevanza, ai fini dell'impostazione di un'azione di governo diretta al progresso e al benessere della comunità nel suo complesso, di un Ente che non è semplicemente subentrato ad un altro assorbendone le funzioni: esso ha definito un nuovo modello di intervento, nel quale il ruolo di soggetto coordinatore dei Comuni delineava la presenza di una vera e propria "cassa di risonanza" dell'azione posta in essere dagli stessi, amplificando le occasioni di creazione di valore pubblico.

Si giungeva, in questo modo a delineare un *modus operandi* che, allontanandosi dalla tradizionale visione up-down del *government* diventava visione bottom-up della *governance*, fondata sui principi di creazione di valore pubblico, orientamento al risultato, condivisione, ascolto, partecipazione.

Si trattava, evidentemente, di un obiettivo molto ambizioso già in partenza. Se pianificare e progettare in maniera partecipata è già di per sé complesso poiché la decisione condivisa richiede una notevole capacità di mediazione fra posizioni inizialmente anche molto distanti, le difficoltà sono state acuite dagli eventi che hanno caratterizzato gli ultimi anni e che stanno delineando un futuro fortemente incerto, in cui la ricostruzione delle economie nel periodo post-pandemico è ostacolata dagli attuali scenari internazionali di guerra.

Tuttavia, la CMB ha continuato e continua a credere che la progettazione partecipata sia l'unico modo per costruire una visione di sviluppo che metta al centro il benessere dei cittadini e che indirizzi azioni di policy efficaci.

Partecipazione intesa a livello istituzionale come co-pianificazione e co-progettazione, con i Comuni e con le Amministrazioni pubbliche, a vario titolo coinvolte nel processo di crescita dell'area metropolitana ma, anche come coinvolgimento della cittadinanza attiva, del mondo delle associazioni e dei giovani del territorio.

Tutti i documenti approvati nel corso del tempo – dal Modello di governance al Regolamento sulla partecipazione individuale e collettiva, fino all'insieme degli accordi sottoscritti per la disciplina di singole attività – hanno, nel loro complesso, consentito un continuo scambio di idee, opinioni e visioni future provenienti da ogni angolo della comunità, sviluppatesi nel tempo e che, di fatto, hanno segnato l'avvio di fatto del *Nuovo Piano Strategico Metropolitano*.

Sono sempre questi documenti che hanno consentito la sperimentazione e poi l'affermazione di di quel *modus operandi* ormai diventato prassi consolidata nella relazione fra CMB e Comuni, la cui valenza è stata attestata da tempo dal

riconoscimento da parte del Ministero dell'Interno di "*Buona pratica con segnalazione*, anno 2021".

Nel corso di questi dieci anni dalla costituzione della Città metropolitana di Bari si è operato costantemente nel perseguire la visione iniziale dei Sindaci, attraverso la definizione di un processo di elaborazione del Piano strategico come 'cantiere di lavoro' che, ben lungi dall'assumere la connotazione di collezione di progetti singoli, giunge alla definizione di un disegno organico: una bussola in grado di guidare la progettazione verso obiettivi precisi e tangibili.

Per questo, finora, per sottolinearne il ruolo nel ciclo di programmazione della Città metropolitana di Bari, il Piano Strategico è stato integrato nel *Documento Unico di Programmazione* (DUP) dell'Ente e, di conseguenza, è stato trasfuso, a far data dal 2021, nel *Piano Integrato di Attività e Organizzazione* (PIAO). Si è assicurata, in questo modo, la logica continuità fra la fase decisionale e quella esecutiva, mediante l'assegnazione, per competenza, ai Servizi metropolitani di obiettivi strategici riferiti ad ogni programma ricompreso nel Piano strategico.

L'impostazione così definita consente ora, nel 2024, a conclusione di un ciclo di vita dell'Ente durante il quale si è realizzata e conclusa la transizione dalla ex Provincia e si è determinato un quadro normativo consolidato, di giungere ad una nuova fase del processo di Pianificazione strategica: la sistematizzazione del percorso e la redazione del documento di Piano.

È divenuto indispensabile, allo stato, allontanarsi dall'impostazione tradizionale descritta del ciclo della programmazione e della conseguente integrazione del Piano Strategico metropolitano nel Documento Unico di Programmazione (DUP), per poter giungere alla qualificazione del Piano Strategico Metropolitano quale guida fondamentale all'azione che la Città Metropolitana di Bari intende realizzare per la crescita del territorio e il benessere della comunità.

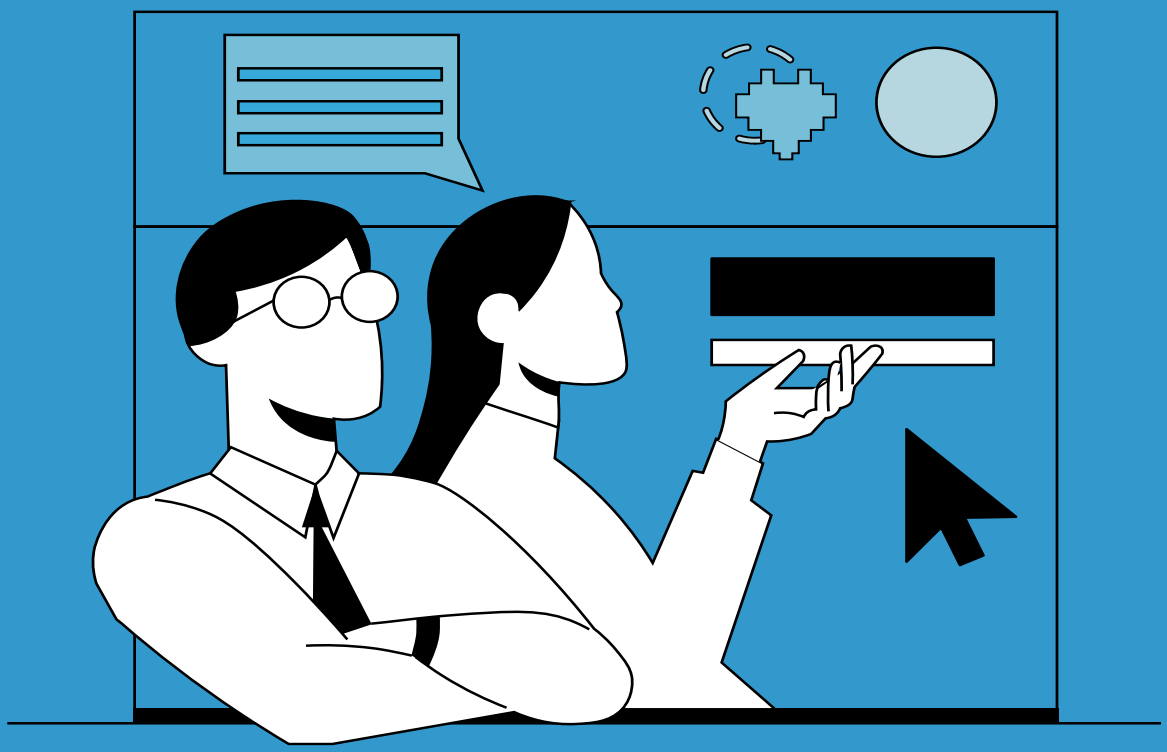
Di qui la rilevanza di un orizzonte temporale ben più vasto del triennio tipico della programmazione, nonché l'importanza della flessibilità di uno strumento che, per sua natura, deve essere in continua evoluzione, per rispondere adeguatamente ai mutamenti delle aspirazioni che, nel corso del tempo, si manifesteranno nelle 41 comunità che compongono la comunità metropolitana, attingendo alle visioni collettive, integrando obiettivi sociali, economici, culturali e ambientali.

Tracciato il punto di arrivo all'anno 2030, è possibile ricondurre l'operatività dell'Ente in frazioni temporali rispondenti al ciclo della programmazione, prevedendo l'approvazione, da parte del Consiglio metropolitano del Piano Strategico di durata triennale, con aggiornamento annuale dei contenuti, in un percorso logico che assicuri continuità all'azione già in questa fase definita.

Il presente documento deve, pertanto, continuare a leggersi in maniera dinamica: una fotografia dello stato attuale utile a leggere il territorio e allineare l'intero partenariato sul processo pianificatorio in atto.

La definizione di un piano così strutturato costituisce una sfida complessa e ambiziosa, e per molti versi rappresenta un'eccezione nel panorama delle pianificazioni strategiche delle città metropolitane, resa possibile da una ferma e oramai radicata

convinzione che la progettazione partecipata debba essere non solo auspicata, ma ricercata e valorizzata.



3. Il Piano Strategico della Città Metropolitana di Bari: le tappe del percorso

3.1 Le basi del percorso

Legge N.56/2014

A far data dal 1° gennaio 2015, la Città Metropolitana di Bari è subentrata all'omonima Provincia, succedendo ad essa in tutti i rapporti attivi e passivi.

In questa affermazione, contenuta nell'art.1 della legge n.56/2014, si rinvengono alcuni elementi fondamentali per l'avvio del percorso del nuovo ente: la data di operatività delle disposizioni normative e la logica di continuità con la ex Provincia, sia pur nella fondamentale visione innovativa delineata dalle successive disposizioni contenute nella medesima legge.

In realtà, con l'approvazione della legge 7 aprile 2014, n.56, il legislatore ha conferito operatività ad un ente locale - la Città Metropolitana – inserendo nella dimensione locale delle amministrazioni pubbliche italiane una realtà territoriale innovativa, la cui mission istituzionale è fortemente orientata al coordinamento dell'azione dei Comuni ricompresi nel proprio territorio di riferimento.

Con la detta legge, si afferma, quindi, il concetto di ente territoriale di secondo livello, quale dimensione locale che non si limita a subentrare all'omonima provincia a far data dal 1° gennaio 2015, succedendo ad essa in tutti i rapporti attivi e passivi, ma giunge a definire e attuare un nuovo modello di governo del territorio, nel fondamentale intento della creazione di valore pubblico.

Questo è evidente dall'elencazione delle finalità istituzionali dell'ente Città metropolitana, riportata nell'art.1: "*cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano; promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse della città metropolitana; cura delle relazioni istituzionali afferenti al proprio livello, ivi comprese quelle con le città e le aree metropolitane europee*".

Al concetto di "*cura dello sviluppo strategico del territorio*" si ricollegano le funzioni dell'Ente, contenute nei successivi commi del medesimo art.1 in una logica successione che, in ogni punto, richiama i concetti fondamentali di condivisione e partecipazione che costituiscono i pilastri fondanti del Piano Strategico metropolitano.

Di qui la declinazione del Piano, che sarà evidenziata nelle diverse sezioni del presente documento, in assi strategiche, azioni strategiche, progetti bandiera che, indipendentemente dalla fonte di finanziamento, si ricollegano ad una o più funzioni istituzionali di questa Amministrazione, come declinate dalla legge:

- Piano strategico del territorio metropolitano di carattere triennale, quale atto di indirizzo per i comuni del territorio;
- Pianificazione territoriale generale, comprese le strutture di comunicazione, le reti di servizi e delle infrastrutture;
- Strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici, organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito metropolitano;
- Assolvimento delle funzioni di Stazione Unica Appaltante;
- Promozione e coordinamento dello sviluppo economico e sociale;
- Promozione e coordinamento dei sistemi di informatizzazione e di digitalizzazione in ambito metropolitano.

I citati concetti di ente di secondo livello e ente di area vasta risultano evidenti, nella legge n.56/2014, anche nell'individuazione degli organi politici dell'Ente.

Infatti, nel momento in cui il legislatore definisce la Conferenza metropolitana come organo collegiale composto dai Sindaci dei Comuni del territorio, attribuendole compiti tipicamente consultivi, evoca la presenza dei Comuni, attraverso i loro primi cittadini, nei processi decisionali dell'Ente.

Laddove il Consiglio metropolitano, organo collegiale di indirizzo politico, è composto da Sindaci e Consiglieri comunali, eletti da un corpo elettorale composto dai medesimi Sindaci e Consiglieri in un'elezione di secondo livello, si richiamano i principi di democrazia rappresentativa e, pertanto, il legame fiduciario fra la comunità e i propri rappresentanti politici.

Infine, la scelta della legge n.56/2014, confermata dallo Statuto della Città Metropolitana di Bari, di individuare quale Sindaco metropolitano il Sindaco del Comune capoluogo, sottolinea l'elevato valore simbolico di un soggetto istituzionale, di per sé significativo in quanto primo cittadino del Comune più rappresentativo del territorio, che diventa punto di riferimento per l'intera collettività metropolitana.

Il dettato normativo richiama, quindi, in ogni sua parte la vocazione di ente proteso allo sviluppo del proprio territorio e, di conseguenza, all'innalzamento dei livelli di benessere della comunità, sotto il profilo economico, sociale, culturale, consente alla Città metropolitana di Bari di inserire a pieno titolo l'azione posta in essere finora e, in logica continuità, quella che ci si propone di realizzare nei prossimi anni.

2014 – Lo statuto della Città Metropolitana di Bari

L'operatività, a far data dal 1° gennaio 2015, ha richiesto un intervento, da parte dei 41 Sindaci dell'area metropolitana precedente a tale data, volto a dotare l'Ente di un proprio Statuto, approvato con deliberazione della Conferenza metropolitana n.1/2014.

In quanto documento fondante dell'Ente, lo Statuto della Città Metropolitana di Bari delinea un ente di secondo livello, dedito al perseguimento delle finalità istituzionali proprie, retto dagli Organi individuati dalla stessa legge n.56/2014 – Sindaco metropolitano, Consiglio metropolitano, Conferenza metropolitana – e definisce gli ambiti di competenza e le modalità di relazione con le amministrazioni del territorio e con la comunità.

L'essenza dell'Ente si riassume nell'art.1, laddove si definisce la Città metropolitana di Bari quale "*ente territoriale di area vasta dotato di autonomia normativa, amministrativa e finanziaria*", che "*rappresenta la comunità, ne cura gli interessi, promuovendone lo sviluppo sociale, culturale ed economico*". Non meno significativo è il contenuto dell'art.2 che, nell'elencare i principi ispiratori dell'attività dell'Amministrazione dichiara che "*La Città Metropolitana si propone come centro di connettività, creatività ed innovazione al servizio dello sviluppo delle comunità locali che la compongono*".

Si delinea quindi, l'operatività di un ente in una dimensione sovracomunale, che agisce nel proprio territorio in ottica di creazione di valore pubblico, con un evidente richiamo ai principi costituzionali di uguaglianza – sia formale che sostanziale, nonché di sussidiarietà – sia in senso verticale che in senso orizzontale.

Ne deriva che i concetti chiave che permeano l'intero Piano strategico metropolitano sono riassunti nell'espressione: "*connettività, creatività ed innovazione*".

Incisivi sono, anche, i riferimenti alla dimensione europea dell'istituzione, nella consapevolezza che pianificare lo sviluppo del territorio, nel nuovo contesto mondiale, significa intessere

relazioni in ambito nazionale e comunitario che, sia pur nel rispetto delle peculiarità locali, possano contribuire, come dichiara, l'art.2, a "*porre la propria collettività ai più alti livelli della civiltà urbana europea*", contribuendo in questo modo, in ossequio ai successivi articoli, a collaborare "*con le istituzioni comunitarie per il miglior conseguimento degli obiettivi strategici*", riconoscendo quali interlocutori privilegiati le Città metropolitane europee, gli altri enti territoriali dell'Unione Europea e le comunità dei Paesi dell'area mediterranea.

Nel complesso, si delinea un documento in cui si coniugano, felicemente, il rispetto delle caratteristiche del territorio e delle tradizioni, con le esigenze di progresso, ponendo in primo piano i principi fondanti del *modus operandi* dell'ente, già individuati: condivisione e partecipazione.

Tanto è evidente, non solo, nella sezione del testo dedicata ai rapporti esterni ma, anche, nella definizione della relazione fra Sindaco metropolitano e Consiglio metropolitano, ossia fra legale rappresentante e organo collegiale di indirizzo politico.

Infatti, dal raffronto fra lo Statuto dell'Ente e quelli di altre Città metropolitane emerge una scelta di fondo, ben precisa, che conferma il coinvolgimento attivo dei territori e nega ogni autoreferenzialità della Città metropolitana di Bari. Significativa è l'elencazione delle competenze dei due organi, laddove si attribuisce la funzione deliberante al Consiglio e di rappresentanza al Sindaco, ammettendo che solo nelle situazioni di necessitò e di urgenza, laddove non via sia modo di rispettare la ritualità della convocazione del Consiglio, il Sindaco possa assumerne le funzioni, mediante l'adozione di decreti d'urgenza con valore di deliberazione consiliare, alvo ratifica da parte del Consiglio medesimo, entro i sessanta giorni successivi, pena la decadenza del provvedimento approvato.

2015 > 2016 – Le leggi regionali

Se la legge n.56/2014 ha delineato il profilo dell'Ente Città metropolitana, ai fini della configurazione specifica della Città metropolitana di Bari, assumono particolare rilievo le successive disposizioni legislative regionali successive - legge n.31/2015 e legge 9/2016 - a cui si deve l'attribuzione di deleghe e, di conseguenza, la definizione dell'assetto del nuovo ente, a completamento del processo di transizione dall'ex Provincia di Bari.

La lettura delle disposizioni in commento rivela la particolarità di un ente che, fra l'altro:

- A differenza delle altre Province del territorio pugliese ha mantenuto un autonomo Corpo di Polizia locale: la Polizia metropolitana;
- Assolve a funzioni specifiche in materia ambientale;
- Gestisce importanti contenitori culturali – Pinacoteca "*Corrado Giaquinto*", Biblioteca "*De Gemmis*"; Museo archeologico di "*Santa Scolastica*";
- gestisce una propria *Orchestra Sinfonica metropolitana*.

2015 – Visione dei sindaci e operatività

Dal 1° gennaio 2015, l'Ente diventa pienamente operativo. Prosegue il continuo e costante confronto fra i 41 Sindaci del territorio, anche con l'ausilio del Formez e si introducono alcuni ulteriori tasselli che si riveleranno fondamentali per lo sviluppo successivo delle attività dell'Ente.

La transizione da Provincia a Città metropolitana, infatti, ha comportato inevitabilmente una riorganizzazione interna dell'Ente, connessa alle esigenze di trasferimento di funzioni ad altre amministrazioni e assolvimento di nuove funzioni, in adempimento dele disposizioni della legge n.56/2014.

Nel medesimo anno, si introduce, a livello sperimentale, una basilare innovazione gestionale: la costituzione delle Unità di progetto-gruppi di lavoro.

Costituite con appositi decreti sindacali e coordinati dal Segretario/Direttore generale, in detti gruppi di lavoro confluiscono professionalità mista di natura tecnica-contabile-amministrativa-legale provenienti da tutti i Servizi dell'Ente, a cui è affidato il compito di analizzare determinate problematiche e/o criticità e verificare le concrete possibilità di trovare soluzioni trasformando le stesse in occasioni di crescita per l'Ente.

L'azione di questo gruppo di lavoro consente di superare i tradizionali confini di competenza degli uffici metropolitani per giungere ad un'analisi complessiva di un problema, sotto ogni aspetto e ogni visuale in modo da ottenere una visione condivisa della soluzione, avvantaggiandosi dei punti di vista differenti, sulla base non solo della compresenza di diversi tipi di professionalità ma, anche, della provenienza da diversi Servizi.

In questo modo, una qualunque situazione portata all'attenzione dell'Unità competente per materia è analizzata, contemporaneamente, sotto il profilo della sostenibilità tecnica, contabile, legale, amministrativa in modo efficace ed efficiente nonché rispondente alle esigenze di celerità che la nuova configurazione della Città metropolitana richiede.

Negli anni successivi, attesi i lusinghieri risultati della fase sperimentale, le Unità di progetto e i gruppi di lavoro e, al loro interno, in particolare lo Staff di Pianificazione strategica sono diventati parte integrante della Macrostruttura della Città metropolitana di Bari e, a seguire, della Struttura PNRR.

2016 – Primo modello di governance

Da quanto detto, emerge chiaramente la peculiarità dell'azione politico-gestionale posta in essere dalla Città metropolitana di Bari, fin dal 2015. Emerge, quindi, la particolarità del *modus operandi* descritto dal *Modello di governance del processo di pianificazione strategica dello sviluppo del territorio metropolitano*. Un modus operandi definito nel 2016, aggiornato nel 2020, sulla scorta delle esigenze medio tempore emerse, la cui valenza è stata attestata dal riconoscimento da parte del Ministero dell'Interno quale "*Buona prassi con certificazione*" nel 2021. Un *modus operandi* destinato, dopo la fase iniziale della sperimentazione e il successivo consolidamento, a diventare elemento trainante dell'intero percorso che si delinea nel presente documento.

In estrema sintesi, la Città metropolitana, quindi, definisce e attua la propria azione di governo del territorio in ottica *bottom-up* e non *up-down*, in un'azione costante e continua di coinvolgimento dell'intera comunità in ogni fase del processo di pianificazione dello sviluppo strategico dell'area metropolitana.

Nel rimandare alla sezione del presente documento dedicata al *Nuovo modello di governance*, la definizione degli aspetti di dettaglio, in questa sezione si ritiene opportuno richiamare la funzione che, a tal fine, assumono i Tavoli di lavoro (istituzionale – gestionale – partenariale).

Nella dimensione politico-gestionale della Città metropolitana di Bari rileva il concetto di "*comunità accudente*", di comunità che, nella consapevolezza e nel rispetto del ruolo assunto al proprio interno da ogni componente - sia pubblico che privato - indirizza l'operatività di ognuno verso il benessere collettivo.

Di qui il coinvolgimento delle istituzioni; la definizione del rapporto fra la dimensione politica e quella gestionale, fondata evidentemente sul binomio indirizzo-autonomia gestionale nell'attuazione di quell'indirizzo; le modalità di ascolto delle esigenze della cittadinanza attiva, quale apporto concreto all'assunzione delle decisioni.

L'analisi dell'azione condotta nei primi dieci anni di vita della Città metropolitana di Bari, che costituisce la base fondativa dell'azione che, nelle successive sezioni del presente documento,

viene descritta, evidenzia la molteplicità di convenzioni/accordi/protocolli d'intesa sottoscritti nel corso del tempo con i Comuni, le istituzioni, le organizzazioni sindacali e datoriali, il terzo settore, dimostrando quanto l'Ente abbia interiorizzato il concetto di *governo dei territori per accordi*.

Sulle fondamentali basi del documento in esame, si è giunti alla definizione del nuovo Modello di governance che disciplinerà il presente Piano e che sarà descritto nell'apposita sezione a ciò dedicata.

2016 – Progetto Periferie Aperte

Nel 2016, sulla scorta del Modello di governance su descritto, viene avviata la sperimentazione delle attività di co-pianificazione e co-progettazione con i Comuni, in occasione della pubblicazione, da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri del Bando per la presentazione di progetti per la predisposizione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia.

Si dà vita, in questo modo, al progetto "*Periferie Aperte*", iniziativa complessa e integrata di 36 interventi strategici di riqualificazione dello spazio pubblico (2 sub-interventi integrati su Bari) più un intervento in capo della Città Metropolitana di Bari consistente in una forte azione di sistema sul tema dell'arte pubblica, complessivamente volto alla valorizzazione dello spazio pubblico aperto quale struttura di supporto alla dimensione relazionale di prossimità della cittadinanza mediante l'attuazione di un quadro di interventi suddivisi fra:

- Piazze (per gli interventi sullo spazio pubblico con una forte relazione di prossimità con l'edificato);
- Parchi urbani polifunzionali, (per gli interventi estesi di rigenerazione di aree con valenza ecologica all'interno e/o ai margini dell'insediamento);
- Greening urbano, (per gli interventi di qualificazione dello spazio pubblico interstiziale con elementi vegetazionali);
- Aree sportive attrezzate (per gli interventi di dotazione sportiva di aree verdi ex novo o preesistenti);
- Sicurezza urbana (per gli interventi di innalzamento della sicurezza attraverso sistemi di videosorveglianza, illuminazione pubblica e/o sistemi di gestione dello spazio pubblico);
- Mobilità sostenibile e assi stradali (per gli interventi che introducono e/o riqualificano in chiave relazionale vettori di mobilità ciclo-pedonale e/o garantiscano la sicurezza pedonale di assi stradali destinati prevalentemente alla mobilità veicolare).

L'ammissione al finanziamento per l'intero importo di circa 40 milioni di euro e, soprattutto, la collocazione del progetto al primo posto della classifica redatta dalla stessa Presidenza del Consiglio dei Ministri, conferma la validità del modus operandi e pone le basi per la definizione di ogni azione futura posta in essere dall'Ente, nel settore della pianificazione strategica.

2016 – Patto per lo Sviluppo della Città Metropolitana di Bari

Con l'espressione "politiche di coesione" si fa riferimento alle politiche poste in campo dall'Unione europea per ridurre le disparità di sviluppo fra le regioni degli Stati membri e per rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

- Dal 2015 ad oggi, sul tema sono intervenuti due Regolamenti comunitari, riferiti rispettivamente alla programmazione 2014-2020 (Regolamento (UE) n. 1303/2013) e alla successiva programmazione 2021-2027 (Regolamento UE 2021/1060);

- Le politiche così definite hanno avuto e continueranno ad avere una rilevanza assolutamente fondamentale nel percorso di crescita dell'area metropolitana di Bari, in ragione dei cospicui finanziamenti posti a disposizione della Città metropolitana di Bari e, a cascata, dei Comuni metropolitani, a tal fine;
- In particolare, il Regolamento UE 2021/1060 contiene disposizioni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta, al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura, e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo, migrazione e integrazione, al Fondo Sicurezza interna e allo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti.

Rispetto alla precedente, una delle novità della programmazione 2021-27 è un maggior attenzione ai territori come soggetti deputati alla programmazione (approccio "place based") in coerenza con quanto previsto dall'Agenda territoriale europea 2030, focalizzata su governance multilivello, impatti territoriali coordinati e coerenza delle politiche settoriali e forte cooperazione tra i territori.

L'art. 5 "Obiettivi Strategici" richiama gli Obiettivi di Policy (OP) per il 2021-2027. Secondo il Regolamento sulle disposizioni comuni, gli OP sono cinque e si richiamano a:

a) un'Europa più competitiva e intelligente attraverso la promozione di una trasformazione economica innovativa e intelligente e della connettività regionale alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC);

b) un'Europa resiliente, più verde e a basse emissioni di carbonio ma in transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio attraverso la promozione di una transizione verso un'energia pulita ed equa, di investimenti verdi e blu, dell'economia circolare, dell'adattamento ai cambiamenti climatici e della loro mitigazione, della gestione e prevenzione dei rischi nonché della mobilità urbana sostenibile;

c) un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità;

d) un'Europa più sociale e inclusiva attraverso l'attuazione del pilastro europeo dei diritti sociali;

e) un'Europa più vicina ai cittadini attraverso la promozione dello sviluppo sostenibile e integrato di tutti i tipi di territorio e delle iniziative locali.

f) Il Regolamento prevede all'art. 28 le forme attuative per uno sviluppo territoriale integrato, prevedendo al successivo art. 29 che le strategie territoriali contengano:

g) l'area geografica interessata dalla strategia;

h) l'analisi delle esigenze di sviluppo e delle potenzialità dell'area, comprese le interconnessioni di tipo economico, sociale e ambientale;

i) la descrizione dell'approccio integrato per dare risposta alle esigenze di sviluppo individuate e per realizzare le potenzialità dell'area;

j) la descrizione del coinvolgimento dei partner in conformità dell'art. 8 nella preparazione e nell'attuazione della strategia.

k) In particolare, l'Obiettivo strategico di Policy 5 (OP5) Un'Europa più vicina ai cittadini' è il luogo in cui si organizza il sostegno che i Programmi offrono alle Strategie Territoriali

(ST) urbane e non urbane. Ciascuna ST esplicita un progetto di cambiamento condiviso dalla comunità locale, a seguito di un processo deliberativo.

L'importanza e l'impatto della normativa in commento per lo sviluppo del territorio metropolitano è attestata dal *Patto per lo sviluppo della Città Metropolitana di Bari* "*Attuazione degli interventi prioritari e individuazione delle aree di intervento strategiche per il territorio*", sottoscritto fra la Presidenza del Consiglio dei ministri e la Città Metropolitana di Bari in data 17 maggio 2016 e tuttora in corso, nella nuova veste di *Piano di Sviluppo e Coesione (PSC) della Città metropolitana*, insieme di progettualità per un ammontare complessivo di € 230.000.000,00, poi incrementato di ulteriori € 3.000.000,00 in virtù di un ulteriore finanziamento dedicato alla realizzazione di Asili Nido nel Comune capoluogo.

il Patto *per Bari (ora PSC)* rimane tuttora il documento simbolo della strategia di sviluppo dell'area metropolitana, ispiratrice del presente documento. L'iniziativa costituisce tuttora il fulcro centrale del Piano Strategico metropolitano in quanto il confronto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri è stata l'occasione per definire le priorità strategiche – Infrastrutture, Ambiente e territorio, Sviluppo economico e produttivo, Turismo e Cultura, Riqualificazione sociale e Servizi metropolitani – dell'azione di governo dell'area metropolitana di Bari.

Le priorità così individuate sono poi declinate in azioni strategiche e, all'interno di esse, in progetti bandiera, in un contesto complessivo in cui le singole progettualità rispondono ad una delle tre tipologie di intervento:

1. Interventi strategici di rango metropolitano, anche classificati come progetti di rete, i quali necessitano di una regia metropolitana per la fase progettuale ed eventualmente anche attuativa, che sono affidati alla Città Metropolitana di Bari;
2. Progetti la cui attuazione è affidata ad altri Enti, attraverso specifici accordi siglati con la Città Metropolitana di Bari;
3. Iniziative riservate ai Comuni o Unioni di Comuni, ai fini d'attuazione di singole progettualità afferenti ai già citati progetti di rete.

Tutti gli interventi ricompresi nel Patto, infatti, indipendentemente dall'area tematica e/o dall'individuazione del soggetto attuatore, si collocano nella progettualità complessiva come tasselli di una visione unitaria, fondata sulla co-pianificazione e co-progettazione con i Comuni.

Questo ha consentito di operare, in ognuna delle *Linee di Sviluppo e relative aree di intervento*, concordate tra la Presidenza del Consiglio dei ministri e la Città Metropolitana di Bari, sono le seguenti:

1. Infrastrutture: asse strategico in cui sono compresi gli interventi che si prefiggono l'obiettivo di migliorare la mobilità urbana ed extraurbana potenziando il TPL ed i collegamenti tra i principali hub logistici e produttivi dell'area Metropolitana: Porto commerciale di Bari, Aeroporto, Interporto e area ASI;

2. Ambiente e Territorio: asse strategico che racchiude gli interventi per la riqualificazione e rigenerazione del waterfront metropolitano, il consolidamento della costa e la mitigazione dell'erosione costiera;

3. Sviluppo economico e produttivo: asse strategico i cui interventi si compongono di azioni finalizzate a promuovere lo sviluppo economico e produttivo, la crescita del sistema d'impresa e l'occupazione, dotando la città di Bari e l'area Metropolitana di servizi a rete innovativi per le smart cities, strumenti per l'attuazione dell'Agenda

digitale Metropolitana, nonché realizzando strutture che promuovano la conoscenza e lo sviluppo di competenze per i fabbisogni del sistema produttivo locale;

4. Turismo e cultura: asse strategico finalizzato a migliorare l'accessibilità alle aree ad alta vocazione turistica; istituire un sistema integrato per la fruizione dei beni culturali; promuovere uno sviluppo turistico integrato e sostenibile anche attraverso la realizzazione di ciclovie e il recupero di aree di interesse naturalistico, realizzare un polo didattico ed artistico metropolitano con l'Accademia delle Belle Arti;
5. Riqualificazione sociale e servizi metropolitani: asse strategico il cui obiettivo è il miglioramento della capacità amministrativa, attraverso la realizzazione del nuovo polo della Giustizia presso le caserme dismesse Capozzi e Milano di Bari e di altri edifici pubblici, funzionali a garantire la sicurezza e la legalità nei territori; realizzare servizi a sostegno dell'abitare sociale, dell'innovazione sociale e dell'inclusione attiva.

2017 – Il regolamento sulla partecipazione individuale e collettiva

Altro tassello fondamentale della strategica posta in essere dalla Città metropolitana di Bari per lo sviluppo del proprio territorio e il perseguimento del benessere dalla propria comunità è il *Regolamento sulla partecipazione individuale e collettiva*, che costituisce un'evidente declinazione dei principi di condivisione e partecipazione sanciti, prima dallo Statuto e, a seguire, dal *Modello di governance*.

La particolarità della normativa regolamentare in commento, rispetto ad analoghi provvedimenti approvati da altre amministrazioni, risiede nel ruolo attribuito al Comitato Economico-Sociale. Si individua, infatti, in un contesto partecipativo che, comunque, richiama le tradizionali modalità di interazione fra Amministrazione e Cittadino – dalla petizione al sondaggio – la presenza di un organismo permanente, la cui azione si dipana durante l'intero processo decisionale.

Un organismo la cui operatività è stata sancita dalla sottoscrizione di un apposito *Protocollo d'intesa, costituito dai rappresentanti delle principali associazioni datoriali e sindacali* operanti in Terra di Bari che costituisce, nell'ambito del Tavolo partenariale previsto dal Modello di governance, un Tavolo permanente di lavoro la cui funzione è di apportare al processo decisionale punti di vista alternativi a quello puramente istituzionale che possano indurre a riflessioni condivise sulle azioni da intraprendere.

3.2. Le fasi partecipative

2018 – Avvio dei processi partecipativi

Non meno significativo, in ragione dei già descritti principi ispiratori dell'azione della Città Metropolitana di Bari – condivisione, partecipazione, connettività, innovazione - è stata l'azione diretta al coinvolgimento della cittadinanza attiva. Sono state rese partecipi del processo di scrittura del Piano Strategico metropolitano, in quanto coinvolte direttamente nella fase decisionale, le associazioni datoriali e sindacali, attraverso la stesura di documenti quali il Protocollo d'intesa con il Comitato Economico-Sociale o il Protocollo di legalità sottoscritto con i Sindacati maggiormente rappresentativi operanti in terra di Bari.

Un'attenzione particolare è stata riservata all'ascolto dei cittadini, delle fasce giovanili della popolazione di riferimento, nella convinzione che la visione del futuro dei giovani cittadini costituisca un indiscutibile valore aggiunto nella definizione del percorso di crescita del territorio.

Ai giovani cittadini metropolitani sono state dedicate, nel corso del tempo, iniziative volte alla raccolta di opinioni, interessi, esigenze, favorendo momenti di espressività da parte degli studenti, nonché di confronto e di dialogo. Sono state realizzate, in questo modo le iniziative descritte nel dettaglio nell'allegato 4 al presente documento, fra le quali si ricordano, in particolar modo:

- nel 2018, il concorso fotografico destinato alle scuole superiori dei 41 Comuni della Città Metropolitana di Bari, dal titolo "UrbanInsta", contest fotografico sulla riqualificazione delle periferie", finalizzato alla pubblicazione su Instagram di fotografie amatoriali sulle periferie oggetto degli interventi di riqualificazione previsti nel progetto "Periferie Aperte";
- nel 2019, dopo la pubblicazione dell'avviso pubblico finalizzato all'acquisizione di manifestazioni di interesse a partecipare alle attività del Tavolo dei Talenti e delle Giovani Generazioni, l'"Evento Zero", iniziativa di lancio del medesimo Tavolo articolata in due giornate di lavoro che hanno prodotto un primo documento di sintesi e di orientamento di visione generale sullo stato dell'arte dello sviluppo dei macro-temi caratterizzanti il Piano Strategico. A conclusione delle attività, sul finire dell'anno, si è tenuto il convegno dal titolo "L'anno che verrà", che ha consentito un primo bilancio del percorso informativo e formativo del tavolo dei Giovani e i progetti per il 2020.

Fondamentale, per la definizione e la realizzazione dei processi partecipativi è stato il *Protocollo sottoscritto con il Politecnico di Bari e l'Università degli Studi Aldo Moro di Bari* per la realizzazione di iniziative di animazione del Tavolo dei Talenti e delle Giovani Generazioni.

Se l'entusiasmo, la freschezza, la fantasia dei giovani nell'immaginare la città del futuro è indubbiamente un valore aggiunto particolarmente rilevante, il conferimento di concretezza a questo apposto così significativo richiede un intervento professionale. Di qui l'importanza del ruolo assolto dai Tutor di ogni gruppo di lavoro in cui è stato articolato il Tavolo, selezionati appunto dagli Atenei suindicati, la cui attività ha condotto alla redazione di una prima bozza, poi rielaborata sulla scorta del confronto istituzionale con i Comuni del territorio e ricompresa, per quanto compatibile con le iniziative programmate e in corso, nel presente documento.

2020 – L'attività durante la pandemia da Covid-19

Nel 2020, l'insorgenza della pandemia da COVID-19 e le conseguenti necessità di distanziamento sociale, volte a contenere la diffusione del contagio, determinano inevitabilmente un rallentamento nella realizzazione dei programmi.

L'attività di pianificazione strategica dello sviluppo del territorio metropolitano, comunque, non si interrompe ma prosegue nelle modalità consentite. Sono privilegiati i contatti a distanza ed emerge il ruolo fondamentale della tecnologia informatica.

La Città Metropolitana, di conseguenza, potenzia la propria strumentazione e adegua la propria normativa interna, consentendo di gestire le sedute del Consiglio metropolitano, della Conferenza metropolitana in modalità distance. Viene agevolato e potenziato il lavoro agile e si organizzano incontri di lavoro, sedute operative, corsi di formazione e informazione per i componenti del Tavolo dei Talenti e delle Giovani Generazioni, incontri di partecipazione in modalità videoconferenza.

2021 – Un nuovo inizio dopo la pandemia – manifesto dei sindaci

A conclusione dell'emergenza sanitaria da COVID-19, la quale ha evidentemente rallentato le possibilità di interazione fisica, il nuovo slancio dovuto alla riconquistata possibilità di svolgere attività in presenza, ha condotto, nel luglio del 2021, a formalizzare l'impostazione del Piano, attraverso la sottoscrizione, da parte dei 41 Sindaci metropolitani del *Manifesto dei Sindaci*: documento costituito da 10 punti su cui basare il futuro della comunità.

Riprende vigore, quindi, l'azione sinergica dei Sindaci, quale fonte di ispirazione di ogni tappa del percorso che ha condotto alla stesura del presente documento, consentendo di apportare gli indispensabili aggiornamenti che hanno consentito alla Città metropolitana di Bari di dotarsi di un Piano rispondente alle esigenze manifestatesi nel corso del tempo, ad ogni livello.

Particolarmente significativa, a tal proposito, è la decisione di sottoporre al Consiglio metropolitano la proposta, poi approvata di dotarsi di un'*Agenda Metropolitana per lo Sviluppo Sostenibile.* Questo ha, infatti, consentito di orientare il Piano Strategico Metropolitano al rispetto delle linee di indirizzo presenti nelle Strategie Nazionale e Regionale per lo sviluppo sostenibile, modellandole sul territorio di attuazione attraverso un modello multi-attore, multi-settore e multilivello, orientando la sostenibilità nelle sue declinazioni ambientali, sociali, economiche e di governance.

Di basilare importanza, in fase di nuovo impulso alle attività di co-pianificazione e co-progettazione nello scenario post-pandemico, è la sottoscrizione, in data 28 luglio 2021, del *Manifesto dei Sindaci della Città metropolitana di Bari*. In tale occasione, i primi cittadini, in coerenza con l'Agenda Metropolitana per lo sviluppo sostenibile, hanno proposto un «*piano a sviluppo iterativo, mai conclusivo, inteso come un laboratorio permanente per la costruzione di visioni di futuro metropolitano che mirino a sincronizzarsi continuamente con le grandi sfide culturali, ambientali, economiche e sociali davanti a cui il confronto alla scala globale necessariamente ci pone*».

Nasce quindi, un Manifesto "aperto" per una strategia Metropolitana partecipata, sottoscritto anche dal Partenariato Economico-Sociale e dalla Università del territorio, con l'obiettivo di affrontare insieme le nuove sfide future in uno scenario globale profondamente modificato dalla pandemia. Si conferma, in questo modo, la comune volontà di proseguire nel percorso avviato nel 2015, in un rinnovato accordo costituito da 10 punti essenziali su cui basare il futuro della comunità Metropolitana.

Il Manifesto Pone al centro dell'attenzione l'Area Metropolitana, epicentro di un grande processo di investimenti pubblici che devono trovare un'efficace sintesi con gli investimenti privati in un quadro istituzionale, economico e sociale di concreto coinvolgimento delle rappresentanze pubblico-private, sempre con l'obiettivo di affrontare insieme le nuove sfide future in uno scenario globale profondamente modificato dalla pandemia. Il manifesto, si legge al punto dieci, orienta la condivisione di un più generale obiettivo di costruzione di un "senso metropolitano" condiviso, inteso come immaginario territoriale collettivo cui far riferimento in termini di identità, appartenenza e ambizione di sviluppo comunitario.

Il manifesto dei sindaci

Di seguito viene riportato il Manifesto aperto sottoscritto dai Sindaci della Città Metropolitana di Bari in 10 punti:

1. **Il Piano Strategico: lo strumento per la ripartenza**

Il Piano Strategico Metropolitano (PSM) è uno strumento fondativo della città Metropolitana di Bari che si è evoluto nel tempo in modo iterativo e mai conclusivo, un laboratorio permanente impegnato nell'elaborazione di nuove visioni di futuro sincronizzate con le grandi sfide del futuro e che ci impone ora il confronto con uno scenario globale profondamente modificato dal COVID19. Il PSM si pone, ora, l'obiettivo di costruire strategie basate su misure sistemiche di lunga gittata concettuale, atte a rispondere alla crisi pandemica che ispirandosi all'Agenda

2030 per lo sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite e al NEXTGENERATION EU, a innescare la ripartenza e a supportare la ripresa fino almeno al 2030.

2. **La Città Metropolitana è i suoi Sindaci**

Istituita dalla Legge n. 56 del 7 aprile 2014 col preciso obiettivo di curare lo sviluppo strategico del territorio metropolitano, La Città Metropolitana di Bari lavorerà per consolidare il proprio ruolo nel governo del territorio di area vasta a servizio dei comuni e delle comunità dell'area Metropolitana. A questo scopo ampia rilevanza è data al ruolo dei 41 Sindaci, chiamati a imbastire un continuo e proficuo dialogo tra le identità e le istanze locali che rappresentano, e tra queste e i livelli di governo sovraordinati (Regione e Stato). Il loro compito è quello di definire nuovi campi di azione e competenza sui quali la Città Metropolitana, in continuità coi processi in corso, potrebbe fruttuosamente realizzare la sua missione.

3. **Governance orizzontale: co-pianifichiamo e co-progettiamo il nostro futuro**

La Città Metropolitana di Bari intende dotarsi di una governance condivisa e ispirata a principi di forte orizzontalità. Si pone così come coordinatrice di una rete di 41 comuni di pari dignità, il cui scopo è consolidare una coesione del territorio di area vasta basata su un processo di co-pianificazione e coprogettazione non competitiva, strutturata piuttosto sulla reciproca valorizzazione di differenze e specificità. In un'ottica di compensazione, complementarità e interoperabilità di infrastrutture e sistemi urbani, si riducono i divari di sviluppo e opportunità tra centri e periferie, tra aree costiere e interne, tra ambiti urbani e rurali.

4. **Insieme con il Partenariato Economico-Sociale**

Il Partenariato Economico-Sociale è parte integrante e attiva del processo di pianificazione strategica in quanto le azioni e i progetti del Piano Strategico devono essere anche espressione dei settori produttivi e socioeconomici del territorio. Il Partenariato Economico-Sociale e i 41 sindaci attiveranno percorsi di condivisione di idee, proposte e progetti che possano contribuire alla crescita sociale, economica e culturale della Città Metropolitana.

5. **La rete della Ricerca per esaltare lo spirito innovativo del Piano Strategico**

La Città Metropolitana – insieme alle Istituzioni di area vasta – collabora con il mondo dell'Università e della Ricerca sia pubblica che privata, per garantire innovatività al processo di pianificazione e progettazione. Si consolida così il principio della "Tripla Elica", oggi considerato pilastro imprescindibile dell'innovazione e della creatività nelle principali istituzioni a livello globale. Enti di ricerca e imprese private sono quindi chiamate a rilanciare e aggiornare le ambizioni di sviluppo del territorio e, attraverso i patrimoni di conoscenze, competenze e relazioni che rappresentano, a garantire l'efficacia e l'innovatività delle politiche disegnate.

6. **Un processo partecipato incardinato sulle giovani generazioni**

Sin dalla sua costituzione, il modello di governance Metropolitana è imperniato su una decisiva componente partecipativa, ispirata ai principi di trasparenza e condivisione. Il coinvolgimento diretto delle comunità locali punta a migliorare progressivamente la coesione sociale e identitaria, il dialogo politico, la cura del territorio e l'efficacia delle misure implementate. In quest'ottica le nuove generazioni sono il cuore dell'intero processo, chiamate a stimolare gli indirizzi e le azioni del Piano Strategico con un ruolo attivo e di progressivo protagonismo in un percorso partecipato proiettato al futuro.

7. **Ripartiamo dagli 11 assi strategici del patto per Bari Metropolitana**

Il Piano Strategico Metropolitano, in continuità con quanto stabilito nei sindaci nel Patto per Bari, si compone di 11 assi necessari ad interpretare le dinamiche evolutive del territorio e coordinati da un intervento trasversale per la definizione di una Governance multilivello:

- Asse 1: Agenda Digitale Metropolitana "Dalla Smart City alla Smart Land"
- Asse 2: Mobilità sostenibile "Diritto alla mobilità sostenibile"
- Asse 3: Turismo e cultura "Destinazione Terra di Bari"
- Asse 4: Ecosistema dell'istruzione, ricerca e lavoro "Più competenze, meno divari"
- Asse 5: Housing first, inclusione attiva e innovazione sociale "Tutti, nessuno escluso"
- Asse 6: Mare "Un unico waterfront metropolitano"
- Asse 7Periferie aperte "Nessuno è periferia"
- Asse 8: Centristorici ed economie urbane "Identità metropolitane"
- Asse 9: Agricoltura, Paesaggio rurale e transizione alimentare "Valore terra"
- Asse 10: Transizione Verde e adattamento ai Cambiamenti Climatici "Comunità sostenibili"
- Asse 11: Competitività "Conoscenza al centro"

8. Le 3 Priorità Trasversali

Secondo un approccio affine al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, agli 11 assi strategici sono affiancate 3 Priorità Trasversali che individuano le sfide-chiave connesse allo sviluppo del Piano Strategico e al raggiungimento degli obiettivi del governo metropolitano e sono così identificate:

Pari opportunità generazionali. L'insieme delle misure e degli interventi volti a offrire alle giovani generazioni opportunità di crescita, formazione e lavoro e garantire loro migliori standard di qualità della vita.

Ecologia integrale. L'insieme delle misure e delle azioni atte a valorizzare e tutelare l'ambiente metropolitano come bene comune e luogo del "buon abitare" per tutte le comunità territoriali. Gli ecosistemi naturali e le espressioni sociali, culturali ed economiche del territorio dovranno interagire, e si dovrà porre particolare attenzione alla crisi ecologica e ai cambiamenti climatici proponendo soluzioni su scala Metropolitana.

Capitale culturale. Il complesso delle azioni e delle politiche orientate allo sviluppo del capitale di energie, conoscenze e competenze espresse dal territorio metropolitano, anche in termini di attrattività e di relazione economica e sociale a livello europeo e globale.

9. Il Patto Etico per il lavoro

Il governo della Città Metropolitana accoglie e conferma i valori di legalità e rispetto dei diritti dei lavoratori strutturando le sue azioni per il sostegno alle economie e all'occupazione. Il funzionamento delle sue strutture istituzionali è ispirato ai principi di massima trasparenza ed equità rifiutando ogni forma di sfruttamento e discriminazione. Sono considerati prioritari i principi di responsabilità sociale nei rapporti economici con il sistema delle imprese con il fine di garantire un uso trasparente, efficiente ed efficace delle risorse pubbliche. Il lavoro, in quanto principale strumento di esercizio dei diritti costituzionali, si intende al servizio dell'utilità sociale e allo scopo della promozione del benessere della collettività. In qualità di ente territoriale, la Città Metropolitana si pone quindi a garante dei suddetti valori, impegnandosi a porre in atto ogni accorgimento idoneo a garantire la tutela e la promozione occupazionale.

10. La costruzione del Senso Metropolitano: una comunità di destino

Il presente Manifesto orienta quindi la condivisione di un più generale obiettivo di costruzione di un "senso metropolitano" condiviso, inteso come immaginario territoriale collettivo cui far riferimento in termini di identità, appartenenza e ambizione di sviluppo comunitario. La Città Metropolitana si pone quindi come nuova e più grande casa della propria ampia comunità e, a questo scopo, costruirà specifiche politiche di coesione e interoperabilità tra i contesti locali, nonché progetti culturali e strategie di comunicazione politica e sociale volte a consolidare in via prioritaria questo nuovo messaggio

2021 > 2022 – Un nuovo inizio dopo la pandemia – percorso partecipativo

Parallelamente, riprende vigore il percorso partecipativo, in un rinnovato contesto di riferimento. Nel dicembre 2021, si realizza evento RestartBA2030, diretto alla raccolta di proposte e contributi da parte di studenti e giovani professionisti dell'area metropolitana per la redazione del piano strategico metropolitano Ba20>30. Dal percorso partecipativo sono emerse le indicazioni per elaborare l'Agenda Metropolitana per lo sviluppo sostenibile, in cui è delineata la visione del piano strategico ed è stato avviato il processo di redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

Le opportunità create dal Piano di Ripresa e Resilienza (PNRR) offerte in settori chiave come la digitalizzazione, l'innovazione, la transizione ecologica e la mobilità sostenibile, hanno consentito di dare un ulteriore spinta ai processi di pianificazione partecipata, per cui è stata realizzata nel 2022 l'iniziativa denominata "City in Tour", un viaggio itinerante del Piano strategico tra le piazze e gli eventi estivi dell'area metropolitana al fine di diffondere informazioni circa i progetti e gli interventi di sviluppo proposti dall'Ente.

2021-2022 – Il ruolo del PNRR

Allo scopo di affrontare le sfide derivanti dalla crisi pandemica, nonché rispondere al rallentamento delle economie dei paesi membri, l'Unione europea (nel quadro del *Next Generation EU*) ha introdotto il 19 febbraio 2021 il "*Dispositivo per la ripresa e la resilienza*" il cui funzionamento è disciplinato dal Regolamento n. 2021/241/UE. Il Dispositivo ha una dotazione di 723,8 miliardi di euro, di cui 338 miliardi di *grants* (sovvenzioni) e 385 miliardi di *loans* (prestiti).

L'Italia ha presentato il 30 aprile 2021 il proprio *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza* (PNRR), approvato con Decisione di esecuzione del Consiglio dell'UE del 13 luglio 2021, che comprende investimenti pari a circa 222 miliardi di euro, di cui 191,5 miliardi di euro finanziati attraverso il Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza e 30,6 miliardi di derivanti dalle risorse nazionali, che costituiscono, nel loro complesso, il *Piano Nazionale Complementare* (PNC).

Le progettualità previste si suddividono in *sei Missioni principali*, ciascuna con una serie di obiettivi specifici da raggiungere entro il 31 dicembre 2026 (data di conclusione del processo di attuazione del PNRR):

- Digitalizzazione, Innovazione, Competitività, Cultura: Con un budget totale di 40,29 miliardi, integrato da 0,8 miliardi da React EU e 8,73 miliardi dal Fondo complementare, questa missione mira a promuovere la trasformazione digitale, sostenere l'innovazione nel settore produttivo e investire nei settori del turismo e della cultura;
- Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica: Con un finanziamento complessivo di 59,46 miliardi, integrato da 1,31 miliardi da React EU e 9,16 miliardi dal Fondo complementare, l'obiettivo è migliorare la sostenibilità e la resilienza economica attraverso una transizione ambientale equa e inclusiva;

- Infrastrutture per una Mobilità Sostenibile: Con un budget di 25,40 miliardi, integrato da 6,06 miliardi dal Fondo complementare, questa missione punta allo sviluppo di infrastrutture di trasporto moderne e sostenibili su tutto il territorio nazionale;
- Istruzione e Ricerca: Con un finanziamento di 30,88 miliardi, cui si aggiungono 1,93 miliardi da React EU e 1 miliardo dal Fondo complementare, si mira a potenziare il sistema educativo, le competenze digitali e scientifiche, nonché la ricerca e il trasferimento tecnologico;
- Inclusione e Coesione: Con un budget di 19,86 miliardi, accresciuto da 7,25 miliardi da React EU e 2,77 miliardi dal Fondo complementare, l'obiettivo è favorire l'accesso al mercato del lavoro attraverso la formazione, rafforzare le politiche attive del lavoro e promuovere l'inclusione sociale;
- Salute: Con un finanziamento di 15,63 miliardi, cui si aggiungono 1,71 miliardi da React EU e 2,89 miliardi dal Fondo complementare, si prevede di potenziare la prevenzione e i servizi sanitari, modernizzare il sistema sanitario e garantire un accesso equo alle cure.

Le regioni del mezzogiorno sono destinatarie di circa il 40% dei fondi derivanti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR): ciò rappresenta un'opportunità determinante per il territorio, dunque, allo scopo di assicurare il corretto svolgimento delle differenti procedure è stato previsto un approccio di governance olistico, il quale potesse favorire la collaborazione tra tutte le parti interessate, inclusi il governo centrale, le autorità regionali, le comunità locali, il settore privato e la società civile.

Per quanto riguarda la Regione Puglia, le modalità adottate per la preparazione del Piano seguono i principi della governance multilivello che caratterizzano l'elaborazione e l'attuazione delle politiche regionali, sia stato promosso un processo partecipativo (con enti provinciali/metropolitani, comuni, ANCI, UPI, etc.) atto a mappare le esigenze derivanti dall'analisi territoriale per individuare le procedure che richiedessero un sostegno prioritario al fine di garantire l'attuazione rapida e efficace delle azioni previste dal PNRR.

Il PNRR ha giocato, quindi, un ruolo fondamentale nella definizione del Nuovo Piano Strategico poiché, nel nuovo contesto, la Città metropolitana di Bari è intervenuta con l'ormai consolidato *modus operandi* già ampiamente descritto, giungendo, d'intesa con i Comuni del territorio di riferimento, alla definizione di una serie di iniziative progettuali, in riscontro agli appositi Bandi pubblicati dalle Amministrazioni Centrali, competenti per materia.

Questo ha consentito al territorio barese di progettare per oltre 1,2 miliardi di euro, dato che posiziona la Città Metropolitana di Bari al primo posto per entità di progettazione PNRR.

Si è dato quindi avvio alle attività di co-pianificazione, co-progettazione e realizzazione delle progettualità afferenti iniziative nei diversi settori di competenza dell'Ente che, nel periodo di vigenza del presente documento acquisteranno una rilevanza assolutamente fondamentale ai fini della "*cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano*", che saranno descritte nel dettaglio nelle successive sezioni del Presente Piano e che, qui di seguito, si citano per comodità di lettura:

- Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare (PINQUA) - Missione M5C2 - Componente C2 -Investimento 2.3
- Piani Urbani integrati (PUI) - Missione M5C2 – Investimento 2.2;
- *Tutela e valorizzazione del verde urbano ed extraurbano* - Misura 2 - Componente 4 - investimento 3.1;

- *Costruzione di nuove scuole mediante sostituzione di edifici* - Missione 2 – Componente 1 – Investimento 1.1
- *Piano per le infrastrutture per lo sport nelle scuole* - Missione 4 – Componente 1 – Investimento 1.3
- *Piano di messa in sicurezza e riqualificazione dell'edilizia scolastica* - Missione 4 – Componente 1 – Investimento 3.3
- *Miglioramento dell'accessibilità dei servizi pubblici digitali* – Missione 1 – Componente 1 - Investimento 1.4.2.

L'Agenda di sviluppo sostenibile metropolitana e la visione del piano

Come già accennato nelle precedenti sezioni del presente documento, uno dei riferimenti di assoluto rilievo nel percorso di redazione del Piano Strategico Metropolitano è l'Agenda ONU 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, ambizioso programma d'azione sottoscritto nel 2015 dai 193 Paesi membri dell'ONU, in cui sono individuati 17 obiettivi, declinati in 169 target.

Per un Ente quale la Città Metropolitana di Bari, il recepimento dei contenuti dell'Agenda ONU nei propri documenti di programmazione ha rappresentato il primo passo nella di una visione incentrata sulla sostenibilità quale valore condiviso per affrontare la sfida globale di una strategia di crescita multilivello e multidisciplinare.

Peraltro, a seguito della sottoscrizione, nel giugno 2017, della Carta di Bologna per l'ambiente - diretta derivazione dell'Agenda ONU - le Città metropolitane sono tenute a inserire nelle loro Agende metropolitane otto obiettivi di riferimento da raggiungere nei prossimi anni per conseguire il SDG numero 11 dell'Agenda 2030: i) uso sostenibile del suolo; ii) economia circolare; iii) adattamento ai cambiamenti climatici e riduzione del rischio; iv) transizione energetica; v) qualità dell'aria; vi) qualità delle acque; vii) ecosistemi verde urbano e tutela della biodiversità; viii) mobilità sostenibile.

Il richiamo diretto alle Città metropolitane e l'identificazione di obiettivi mirati e riferiti alle aree metropolitane e le aree urbane, peraltro in piena coerenza con i contenuti della legge n.56/2014, spinge all'identificazione di percorsi di sviluppo da attuarsi coerentemente le prospettive di dimensione nazionale e, per l'effetto, alla pianificazione di dinamiche territoriali dirette alla promozione e alla gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione.

Di qui, a conferma dell'attenzione posta dall'Ente agli obiettivi e dei target individuati dall'ONU, l'approvazione, nel 2022, dell'*Agenda per lo Sviluppo sostenibile della Città metropolitana di Bari* e l'integrazione del documento nel *Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) 2022-2024*.

L'agenda è, pertanto, uno strumento di programmazione – flessibile - a supporto della pianificazione e della programmazione delle politiche dei 41 Comuni, all'interno della quale vi è descritto e definito il sistema di aggiornamento, monitoraggio. Un monitoraggio costante e di reporting del set di obiettivi e indicatori proposto per l'Agenda della Città Metropolitana di Bari volto a consentire:

1. La valutazione dell'andamento degli indicatori di contesto scelti per misurare gli obiettivi a partire dagli ultimi dati disponibili a livello nazionale, regionale e metropolitano con il metodo delle frecce di Eurostat;
2. L'aggiornamento delle azioni degli Scenari Programmatico e Obiettivo ai livelli nazionale, regionale e metropolitano;
3. La valutazione dell'andamento degli indicatori di contesto collegati agli obiettivi relativamente al Comune di Bari, alle aggregazioni intercomunali e ai singoli Comuni,

con il supporto della Città Metropolitana e aggiornamento delle relative azioni degli Scenari Programmatico e Obiettivo;

4. La valutazione dell'andamento degli indicatori specifici ai diversi livelli.

Anche nella stesura dell'Agenda l'Ente ha operato nella logica del "gruppo di lavoro", costituendo, con Decreto del Sindaco metropolitano n.77 del 25/02/2022 una Cabina di Regia multidisciplinare. Il lavoro finale è quindi frutto della cooperazione degli uffici metropolitani con il mondo accademico – con specifico riferimento al Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura del Politecnico di Bari e al Centro di Eccellenza di Ateneo per la Sostenibilità dell'Università degli studi di Bari "A. Moro". L'operatività del gruppo di lavoro è stata supportata da ASVIS "*Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile*", soggetto individuato a seguito dell'esperimento di procedura di evidenza pubblica.

Il risultato finale è un documento connotato da un ampio quadro delle conoscenze, che parte da una ricognizione degli obiettivi per lo sviluppo sostenibile e dei relativi indicatori nella normativa vigente a livello Internazionale e Nazionale per poi scendere di livello di scala, passando dal livello Regionale e Metropolitano, analizzando in ultimo i dati della Città di Bari. Il quadro delle conoscenze è ricco anche di confronti tra le città metropolitane italiane, grazie al quale è possibile individuare la posizione della Città Metropolitana di Bari nel panorama dello Sviluppo Sostenibile e delle politiche ed azioni messe in atto in questi anni. È stato poi definito un aperto e condiviso piano di lavoro, che ha permesso l'individuazione degli indicatori «core»; il monitoraggio dello stato di avanzamento dell'agenda 2030 nella città Metropolitana con gli indicatori di sviluppo sostenibile «core»; la presentazione e discussione con le amministrazioni locali, la ricognizione delle azioni già in atto o programmate relative agli obiettivi metropolitani; l'inclusione di indicatori connessi alla specificità della realtà in analisi; la definizione di obiettivi metropolitani ed individuazione dei relativi indicatori; la definizione di nuove politiche per il raggiungimento degli obiettivi individuati ed il monitoraggio dell'impatto delle politiche rispetto al raggiungimento degli obiettivi.

La Vision dell'Agenda per lo Sviluppo Sostenibile

Si riporta qui di seguito, per completezza, la Vision dell'Agenda per lo Sviluppo Sostenibile:

L'Agenda Metropolitana per lo Sviluppo sostenibile (AMSvS) della Città Metropolitana di Bari si propone di fornire un indirizzo strategico per l'area Metropolitana nel solco delle priorità e delle linee di indirizzo presenti nella Strategia Nazionale e in quella Regionale per lo sviluppo sostenibile. Attraverso un design sistemico coerente e una virtuosità multi-attore, multi-settore e multi-livello, l'AMSvS da un lato promuove la tutela ed il rispetto delle pari opportunità generazionali e di genere nonché del capitale umano e, dall'altro, intende dare concretezza al principio di territorialità nell'attuazione delle politiche per lo sviluppo sostenibile, il quale rappresenta una delle novità assolute dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

L'Agenda Metropolitana è uno strumento prodromico alla stesura del piano strategico della Città Metropolitana di Bari, in quanto dota l'intero percorso pianificatorio di linee strategiche coerenti con le politiche di sviluppo sostenibile.

In particolare, la fusione dei percorsi di partecipazione attiva messi in campo per il Piano Strategico Metropolitano e per l'Agenda ha costituito il fondamento per innestare la sostenibilità nelle sue declinazioni ambientali, sociali, economiche e di governance all'interno di una visione Metropolitana condivisa dai 41 sindaci e dalla comunità che rappresentano.

E per fare in modo che effettivamente tutti i cittadini metropolitani si sentano concretamente coinvolti, il principio di educazione allo sviluppo sostenibile, inteso come capacità di sensibilizzare, informare ed educare su buone pratiche di prevenzione della sostenibilità, fa e farà da sfondo all'intero processo di pianificazione che porterà la Città Metropolitana di Bari a contribuire al perseguimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite e del benessere multidimensionale della comunità Metropolitana.

Creare un'unica comunità Metropolitana, valorizzando le identità e la storia dei singoli territori che la compongono, ma allo stesso tempo rimarcando la volontà e la necessità di immaginare un futuro insieme, conseguibile attraverso progetti di interesse comune; questo è l'obiettivo che la Città Metropolitana di Bari si pone con il suo Piano Strategico Metropolitano (PSM), sostenuto dai contenuti dell'AMSvS. Strumento evoluto di programmazione multidisciplinare e di indirizzo operativo, il PSM si costruisce e trae alimento dalle connessioni e dal dialogo tra attori sociali e istituzionali, pubblici e privati, giovani generazioni e talenti, raccordando i 41 Comuni metropolitani.

La realtà complessa nella quale viviamo è caratterizzata da costanti cambiamenti ed evoluzioni, non sempre prevedibili, come purtroppo ci hanno insegnato i recenti eventi pandemici e gli attuali scenari internazionali di guerra.

Per dare risposte efficaci ai bisogni dei cittadini garantendo benessere per tutti e per ciascuno, tutti i sindaci dell'area Metropolitana di Bari hanno stabilito di dover superare i confini dei propri Comuni per concepire politiche di area vasta che possano abbracciare l'intero territorio metropolitano ed hanno sottoscritto un Manifesto insieme a tutte le forze economiche e sociali del territorio.

Una policy Metropolitana che, a vantaggio anche delle future generazioni, fa della sostenibilità la propria priorità in piena coerenza con l'Agenda per lo Sviluppo Sostenibile dell'ONU, che possa connettere periferie e centro, paesaggio rurale e città, il mare con la Murgia e soprattutto che possa connettere tra loro tutti i cittadini: giovani, anziani, donne, bambini e persone con tradizioni e culture diverse, ma tutti accomunati da un unico destino metropolitano.

Come la storia recente dimostra, la Città Metropolitana di Bari si caratterizza per essere sempre più dinamica e in dialogo costante con il resto del mondo, anche grazie all'attivazione di processi di governance particolarmente innovativi. Lo sviluppo territoriale ed economico, registrato negli ultimi anni, anche a seguito di un notevole incremento dei flussi turistici, malgrado le problematiche innescate dalla crisi pandemica, non ha tuttavia ridotto le difficoltà, soprattutto delle giovani generazioni, che trovano evidenza nella disoccupazione e/o in un lavoro non realmente dignitoso, nonché nel perdurare di divari sociali e di squilibri territoriali (tra periferie e centro, tra capoluogo e comuni, tra aree interne e aree costiere). Tutto questo genera una problematicità costante, che spesso richiede un continuo monitoraggio da parte dell'amministratore e, talvolta, una necessaria rimodulazione di azioni e politiche intraprese.

Per questo, in coerenza con l'AMSvS, il PSM si propone quale «*piano a sviluppo iterativo, mai conclusivo*, inteso come un laboratorio permanente per la costruzione di visioni di futuro metropolitano che mirino a sincronizzarsi continuamente con le grandi sfide culturali, ambientali, economiche e sociali davanti a cui il confronto alla scala globale necessariamente ci pone» (Manifesto dei Sindaci della Città Metropolitana di Bari).

L'AMSvS e il PSM si pongono, dunque, come volano di sviluppo del territorio metropolitano, capace di rendere ciascuno dei 41 comuni che lo costituiscono, dal più piccolo al più popoloso, dal più periferico al capoluogo, laboratorio di innovazione sostenibile e modello per le altre realtà del Paese.

3.3. La scrittura del nuovo piano strategico metropolitano

2023 > 2024 – Scrittura del nuovo Piano Strategico Metropolitano

Le tappe fin qui illustrate evidenziano la complessità del percorso di redazione del Nuovo Piano Strategico Metropolitano, nonché l'importanza di un documento alla cui composizione ha contribuito – direttamente o per il tramite dei Tavoli di lavoro previsti nel Modello d governance – ogni soggetto istituzionale, ogni esponente della cittadinanza attiva, ogni Organo

Politico, ogni struttura gestionale della Città metropolitana di Bari e dei 41 Comuni dell'area metropolitana, nello sforzo comune di tracciare la direttiva di sviluppo del proprio territorio.

Il risultato preliminare dell'attività svolta, nell'ottica dell'affiancamento delle iniziative istituzionali e quelle partecipative, è stato presentato, nel mese di giugno 2023 in occasione dell'iniziativa *"Cosa sarà":* manifestazione della durata di tre giorni, durante i quali si son o susseguiti incontri istituzionali, talk, approfondimenti e spettacoli diretti alla presentazione della base di partenza del Piano strategico Ba20>30.

Nella medesima logica di costante e continua attività di interazione con le istituzioni e la comunità è stata avviata, nell'anno in corso, l'iniziativa "Cosa sarà…2030", riservata ai più giovani cittadini metropolitani, ossia gli studenti delle Scuole del territorio metropolitano.

Sono stati realizzati due contest con i quali si chiede, con il primo, alle classi quinte della scuola primaria e al primo anno delle secondarie di I grado e, con il secondo, alle classi quarte e quinte delle scuole di II grado della Città Metropolitana di Bari di immaginare la "città del futuro", attraverso la realizzazione nel primo caso di un fumetto e, nel secondo caso, di un video.

Si richiama, quindi, e si estende anche ai ragazzi e ai bambini, l'operatività del Tavolo dei Talenti e delle giovani generazioni previsto dal Modello di governance del processo di pianificazione strategica dello sviluppo della Città metropolitana di Bari. Tanto in quanto i bambini di oggi sono gli adulti del domani che, nella "Città del futuro" delineata dal presente Piano Strategico Metropolitano vivranno la propria vita lavorativa, affettiva, di comunità.

Il risultato della continua attività di condivisione, co-.pianificazione, co-progettazione, partecipazione è, pertanto,, riassunto nel presente documento in cui sono trasfusi tutti i Piani e le Linee di indirizzo per i Comuni che si sono innestati come pilastri sull'impianto inziale, arricchendolo e integrandolo in vista dell'indispensabile proiezione verso il futuro: *Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile* (PUMS) nell'ambito infrastrutture; le *Linee di indirizzo per la redazione dei Piani d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima* (PAESC), nell'ambito ambiente e territorio; il *Masterplan dell'Area di Sviluppo Industriale* (ASI), nell'ambito dello sviluppo industriale e competitività.

Il quadro complessivo evidenzia un'interpretazione del Piano Strategico Metropolitano non solo come un semplice documento, bensì come uno strumento di lavoro dinamico: uno strumento evoluto di programmazione multidisciplinare e di indirizzo operativo.

Nel perseguimento della stessa visione ci si propone poi di proseguire nell'attività, potenziando e arricchendo la dotazione di documenti a disposizione delle amministrazioni del territorio con altri fondamentali tasselli quali, a mero titolo di esempio, il completamento dell'Agenda Digitale Metropolitana, nell'ambito ambito transizione digitale e gli indirizzi per la redazione dei Piani sociali di zona, nell'ambito riqualificazione sociale e servizi metropolitani.

3.4. Gli indirizzi fondativi del piano strategico metropolitano

Sulla scorta degli indirizzi fondativi dell'Agenda ONU, della programmazione europea 2021-2027, nonché del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, il Piano Strategico Metropolitano fonda l'intera strategia di sviluppo del territorio su tre priorità trasversali.

Opportunità generazionali e di genere, ecologia integrale e capitale culturale e umano diventano, quindi, dimensioni fondanti del documento, nella definizione delle politiche orientate allo sviluppo sostenibile della Città Metropolitana di Bari.

Assumono rilevanza, per il benessere complessivo della comunità, il potenziamento dei servizi per la prima infanzia e la qualità dell'istruzione, il miglioramento dell'incontro tra offerta e domanda di lavoro, la promozione della costruzione di un sistema integrato della ricerca e il potenziamento degli interventi di innovazione sociale.

La società e il mercato del lavoro continuano a essere segnati da importanti divari. Il primo è senza dubbio quello tra le generazioni: nel nostro territorio il numero dei disoccupati e dei NEET, cioè coloro che non lavorano, non studiano (a scuola o all'università) né frequentano corsi di formazione, raggiunge percentuali purtroppo non in linea con la media europea. Un ulteriore divario, da non tacere. è quello di genere, profondamente connesso alle questioni LGBTQIA+ legate all'orientamento sessuale e all'identità di genere, soprattutto in considerazione del fatto che le donne e le ragazze, ancora lontane da pervenire a condizioni di empowerment adeguate, sono purtroppo spesso limitatamente inserite nelle dinamiche del mondo del lavoro e dei processi decisionali, di inclusione e di partecipazione.

Ridurre questi divari vuol dire garantire opportunità di sviluppo e capacitazioni non solo degli stessi giovani e delle donne, ma anche dell'intera comunità di riferimento, facendo in modo che quest'ultima diventi sempre più capace di dare valore e mettere a sistema le competenze ed i talenti a propria disposizione. Impegnarsi per garantire pari opportunità generazionali e di genere, vuol dire fare in modo che l'AMSvS e il PSM possano sempre prevedere misure, politiche e azioni volte a offrire a ciascuno e a ciascuna condizioni adatte di crescita, formazione e lavoro, nonché di raggiungimento di elevati standard di qualità della vita, uguali o migliori di quelle a disposizione delle generazioni precedenti.

Il dialogo e l'alleanza tra le generazioni sono il presupposto della seconda delle priorità trasversali delle policy metropolitane e del PSM: l'ecologia integrale. Tratteggiata e descritta nell'Enciclica *Laudato Sì* di Papa Francesco, l'ecologia integrale rappresenta una nuova visione paradigmatica della realtà, della storia e degli eventi che determinano l'una e l'altra e consiste in un approccio a tutti i sistemi in modo complesso, laddove la loro comprensione richiede di mettere in primo piano la relazione delle singole parti tra loro e con il tutto. L'ecologia integrale, applicata a misura Metropolitana, si configura allora come «*l'insieme delle misure e delle azioni atte a valorizzare e tutelare l'ambiente metropolitano come bene comune e luogo del "buon abitare*" per la molteplicità delle comunità territoriali, secondo un approccio complesso che include le interazioni tra gli ecosistemi naturali, la società e le sue culture, le istituzioni, l'economia. In questa interconnessione, andrà affrontata la crisi ecologica legata anche ai cambiamenti climatici, ricucendo la frattura profonda fra esseri umani e natura» (Manifesto dei Sindaci della Città Metropolitana di Bari) ma anche tra persone, ponendo particolare attenzione alle fragilità e a garantire equità e giustizia.

Nel riconoscere e creare connessioni tra le parti e il tutto, i saperi e la cultura giocano un ruolo determinante: il capitale culturale e umano rappresenta, nella società e nell'economia della conoscenza, un valore e un potenziale irrinunciabili. Per questo il PSM lo considera quale forma di capitale altamente strategico per lo sviluppo sostenibile del territorio e per questo, orientato nelle sue azioni dall'AMSvS , sarà alla base di politiche, azioni, misure opportunità orientate alla crescita di quelle forme di capitale che riconoscono nelle competenze, nelle conoscenze e nei saperi, anche della tradizione, espressi dal territorio metropolitano,

strumenti di attrattività e di sviluppo economico e sociale a livello nazionale, europeo e globale.

L'AMSvS e il PSM potranno accompagnare il territorio in questo percorso se avranno la forza e la lungimiranza di creare, attraverso l'approccio proprio dell'ecologia integrale, relazioni efficaci che dovranno svilupparsi in una duplice direzione. La prima direzione è quella orizzontale, per la quale vanno tenute assieme le diverse anime che compongono il sistema e il territorio metropolitano: istituzioni, terzo settore, imprese, mondo della ricerca e dell'educazione, cittadini e giovani che si scoprono parte attiva e significativa della comunità Metropolitana e che, assieme, costruiscono bene comune e valorizzano i beni comuni e il capitale naturale, generando benessere e buona qualità della vita per tutti di tutte le età. La seconda direzione è trasversale alla prima: sarà determinante promuovere relazioni verticali efficaci, capaci di legare la comunità di cui la CMB è espressione alle comunità nazionale, europea e globale, cogliendo i vantaggi che possono derivare dall'apertura alle diversità e la bellezza di garantire un futuro alla famiglia umana.

In un contesto quale quello delineato dalla legge n.56/2014, il perseguimento di questi ambiziosi obiettivi in ottica di uniformità sull'intera area metropolitana fa emergere l'importanza di un soggetto istituzionalmente dedito al raccordo e al coordinamento dell'azione dei comuni. Assume, per l'effetto, un ruolo prioritario la qualificazione di "centro di connettività" attribuita all'Ente dal proprio Statuto.

Evidentemente, la pianificazione degli interventi a svolgersi non può che proseguire nella logica ormai consolidata. Si richiamano, per l'effetto, i basilari principi di condivisione e di partecipazione per cui, nel periodo di vigenza del presente Piano la Città metropolitana si propone di proseguire, parallelamente, nel percorso di rafforzamento della propria capacità di governance complessive e nel percorso di promozione dell'Ente quale attore che favorisce il coordinamento e l'apprendimento fra i vari Enti coinvolti nella governance Metropolitana.

Diventa possibile, in questo modo, impostare l'azione di sviluppo in ottica complessiva e trasversale, fondata sull'avvio di azioni pilota innovative con un maggior potenziale di impatto sociale e che provino a lavorare in modo nuovo sul contrasto alla cronicizzazione dei diversi problemi sociali e sulla generazione di risorse inedite.

Cultura e turismo

Nell'ambito del PSM, la cultura ed il turismo rappresentano un pilastro dello sviluppo economico a cui viene rivolta particolare attenzione. Infatti, la Città Metropolitana di Bari ambisce a diventare una best practice a livello nazionale in cui sperimentare, per la prima volta, strumenti innovativi volti a fare sì che lo sviluppo del turismo e della cultura contribuisca al benessere economico, sociale e ambientale delle comunità e dei territori.

Tali strumenti innovativi spaziano dal monitoraggio sistematico degli indicatori di sostenibilità ambientale e sociale dell'industria turistica, al contrasto all'abusivismo, a un'attenta programmazione della capacità di carico turistica[1]. In tale cornice si inseriscono le strategie volte a potenziare l'apertura della destinazione turistica della Città Metropolitana di Bari ai mercati in termini di attrattività e accessibilità, migliorare la qualità dell'esperienza di visita in

[1] La capacità di carico turistica è definita dal WTO (World Tourism Organization) come "il numero massimo di persone che visitano, nello stesso periodo, una località turistica senza comprometterne l'ambiente fisico, economico e socio-culturale, e senza ridurre la soddisfazione dei turisti".

destinazione e favorire un alto livello di vivacità culturale e creativa. Tale strategia deve essere sviluppata in modo da valorizzare le ricchezze culturali, materiali e immateriali dei singoli Comuni metropolitani in un'ottica sinergica, di rete, al fine di veicolare il "senso metropolitano", superando le logiche campanilistiche e consentire il riconoscimento di un'unica comunità di destino ispirata ai principi di sostenibilità, inclusività, accessibilità ed estetica in coerenza con il paradigma del New European Bauhaus[2].

Piani di Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima

Il tema dell'ambiente e della sostenibilità risulta particolarmente sentito non solo in riferimento al settore turistico. La Città Metropolitana di Bari ha già intrapreso un programma per la razionalizzazione dei consumi di energia all'interno di tutte le strutture della pubblica amministrazione.

La Città metropolitana di Bari punta a diventare un modello per altre città, a livello regionale, nazionale ed europeo, dimostrando la possibilità di agire in maniera collettiva verso una trasformazione di successo per una Città Metropolitana del futuro.

L'ambizione è quella di definire una strategia per delineare gli obiettivi ed affrontare il cambiamento climatico e la transizione energetica in maniera congiunta, non indipendente, ma Metropolitana.

L'idea è, quindi, quella di superare la frammentazione territoriale attraverso l'approvazione sinergica di 41 Piani d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima comunali individuali, diversi per azioni calibrate sulle caratteristiche di ogni singolo comune, ma integrati, per generare strategie e obiettivi comuni su scala Metropolitana. Al fine di perseguire tale strategia, possono essere delineati focus specifici quali: sensibilizzazione della società per una mentalità più attenta e rispettosa all'ambiente, trasformazione radicale del sistema energetico, corretta gestione delle acque e sviluppo di un sistema basato sui principi dell'economia.

Mobilità sostenibile

Le politiche di sostenibilità di un territorio non possono essere implementate in modo compito senza considerare la mobilità, sia per la comunità residente che per tutti coloro che accedono al territorio per turismo, business, salute, studio, ecc.

Le azioni nell'ambito della mobilità sostenibile influiscono in misura maggiore sull'ecologia integrale, intesa come insieme di misure atte a valorizzare e tutelare l'ambiente come bene comune e del "buon abitare". In tale visione è fondamentale creare una connessione tra potenziamento del sistema di mobilità metropolitano e crisi ecologica legata ai cambiamenti climatici, conducendo ad un approccio complesso legato alla tutela degli ecosistemi naturali, sviluppo della società e valorizzazione delle culture, istituzioni ed economia. Ciò può essere conseguito favorendo il diritto alla mobilità con particolare attenzione all'accessibilità ai luoghi e alla sicurezza stradale, sensibilizzando i cittadini allo shift modale e all'abbandono del mezzo privato attraverso l'incremento dell'offerta di Trasporto Pubblico Locale ed il potenziamento

[2] Il paradigma del New European Bauhaus è iniziativa interdisciplinare della Commissione europea, basata sul Bauhaus storico, movimento culturale fondato nel 1919 in risposta ai profondi mutamenti sociali di allora. Complesse. Il fine del New European Bauhaus è legare il Green Deal europeo a una dimensione culturale, creativa e condivisa dalla società civile, sul presupposto del ruolo fondamentale della cultura nell'ambiente plasmato dall'uomo.

della rete ciclopedonale e sviluppando soluzioni di logistica urbana ed extra-urbana volte alla riduzione delle emissioni inquinanti prodotte dai trasporti.

Valorizzazione del waterfront

Un elemento caratterizzante della Città Metropolitana di Bari è l'imprescindibile relazione che questo territorio ha con il mare. Risulta pertanto evidente come tra le strategie di sviluppo delle CMB debba essere presa in considerazione la valorizzazione del waterfront e l'"economia blu".

Si può identificare tale relazione sia da un punto di vista fisico, nelle relazioni dirette tra i comuni costieri e la costa, che da un punto di vista economico, approfondendo gli aspetti legati ai settori che sfruttano il mare come risorsa.

L'identità marittima e la dimensione Metropolitana sono i due pilastri importanti per costruire il futuro della Città Metropolitana di Bari. Avere una nuova visione del mare apre nuove prospettive, nuove potenzialità e l'accesso a nuove risorse. La riqualificazione e la valorizzazione del litorale metropolitano dovranno essere basate sulla "consapevolezza marittima" e implementate sulla base di una visione di sviluppo sostenibile. La strategia Metropolitana intende, pertanto, sviluppare nuove connessioni tra la linea di costa e l'entroterra, proteggendo e risanando l'ecosistema costiero e marino, e costruire una nuova identità costiera in grado di coinvolgere tutti i Comuni della CMB.

Rigenerazione urbana

Il Piano Strategico Metropolitano deve, tra l'altro, veicolare programmi, strategie ed interventi volti alla rigenerazione economica e sociale degli ambiti urbani periferici della Città Metropolitana di Bari, promulgando un'accezione delle periferie quali patrimonio della città contemporanea, non dei luoghi privi di identità, un mero coacervo di criticità che da essere in principio insediative ed architettoniche hanno coinvolto aspetti sociali, economici e culturali, semanticamente contrapposte alle realtà di centro, quanto un fertile laboratorio di progettualità, un ambito d'intervento privilegiato per una città che intende rigenerarsi. In particolare, tali programmi, strategie ed interventi devono essere finalizzati da un lato a superare la dialettica centro-periferia, costruendo maggiore coesione tra i luoghi del policentrismo urbano, e dall'altro a valorizzare le specificità dei quartieri periferici tenendo conto dei differenti livelli di urbanizzazione, di sviluppo socioeconomico e di pressione insediativa. A tal riguardo, la questione si concentra sulla ricerca di modelli o anche più semplicemente argomentazioni atte a redigere i punti nodali di una strategia volta a raggiungere la sostenibilità, che da paradigma di crescita, sviluppo, benessere e rispetto verso l'ambiente, diventa il fine ultimo di ogni azione da applicare al territorio.

Inoltre, a partire dalla necessità di abbracciare il tema della riqualificazione dei centri storici in maniera organica, riconoscendo i centri storici come beni comuni "di area vasta" e con il fine di ridurre i possibili rischi sociali conseguenti, si intende programmare e gestire un processo di trasformazione urbana sistemico, generativo, equo e sostenibile ed intervenire in maniera permanente nei processi di terziarizzazione che investono i centri storici. Al centro dell'attività pianificatoria vi è, quindi, l'esigenza di agganciare alle trasformazioni urbane diritti, come quello alla casa e alla città di qualità, e il miglioramento dell'accessibilità ai luoghi e ai servizi da parte di tutti i cittadini. Il contrasto alla marginalità sociale presente in questi contesti prevede l'integrazione di forme di inclusione attiva anche ai processi di riattivazione economica. È importante considerare che, nonostante il quadro delineato sia unico e organico, si prevede che le strategie dovranno essere diversificate in base ad una clusterizzazione dei centri storici, basata sulle caratteristiche insediative, sociali, economiche ed ambientali dominanti.

Valorizzazione mondo agricolo e paesaggio rurale

L'immagine della visione Metropolitana è anche quella di ricostruire un'identità patrimoniale persa negli anni, ridando valore al mondo agricolo e al paesaggio rurale, conducendo le comunità verso contesti territoriali più vivibili e sostenibili, attuando azioni di sostegno economico, sociale e finanziario. In tale contesto, emergono chiavi di lettura come l'agricoltura nella sua multifunzionalità e il paesaggio nella costruzione condivisa di strategie necessarie per rivalutare l'attrattività del contesto metropolitano esaltando il senso di identità e di comunità. In risposta alla rinnovata esigenza di un nuovo modello agricolo visto non solo in termini di produzione e sostentamento alle comunità ma come modello hobbistico, di loisir all'interno della dimensione delle città contemporanee, sono stati delineati i seguenti obiettivi: sviluppare una qualità ambientale dell'ecosistema agricolo, valorizzare i paesaggi rurali, definire Linee Guida di qualità per uno sviluppo agroambientale metropolitano ed individuare strategie finalizzate all'attuazione della food policy Metropolitana.

Potenziamento sistema logistico-produttivo

Infine, attraverso il Piano Strategico Metropolitano, la Città Metropolitana di Bari delinea gli interventi prioritari per favorire la transizione verso un sistema logistico-produttivo innovativo e moderno per assicurare il progresso economico del territorio, sfruttando al meglio le grandi opportunità offerte dai Programmi Europei, Nazionali e Regionali, tra cui si darà maggior risalto al PNRR. In particolare, si intende aumentare la competitività del territorio, incrociando le filiere più promettenti e le Key Enabling Technologies (KET), favorendo investimenti per la loro transizione verso Industria 5.0, definire le infrastrutture strategiche quali asset abilitanti, attrarre investimenti per la creazione di nuove imprese a sostegno del sistema produttivo locale.

Sarà necessario prevedere un piano di investimenti strategici, destinati al rilancio economico all'interno del territorio metropolitano potenziando le infrastrutture industriali e logistiche e favorendo azioni di attrazione degli investimenti e di riduzione del consumo di suolo. Quest'ultimo fenomeno non potrà, difatti, essere demandato esclusivamente ai piani urbanistici, ma dovrà essere obiettivo di proposte strategiche che disegnano regole entro le quali soggetti pubblici e privati abbiano ben chiaro come poter trasformare un'area. L'utilizzo del suolo ha effetti sulla consistenza e sulla qualità di altri beni pubblici naturali o sulla fruizione di beni come il paesaggio.

Il suolo rappresenta una risorsa in chiave e multifunzionale: regolazione del ciclo idrologico, stoccaggio di sali minerali e di sostanza organica che a loro volta sono alimento per la vegetazione, ospitalità per numerose comunità animali, riduzione di alcune molecole complesse in semplici (il caso delle molecole azotate in azoto gassoso è emblematico) oppure sequestro di alcuni gas indesiderati come la CO2 ecc. Tutta la vegetazione, ivi inclusa quella delle colture agricole, e quindi tutto il mondo animale che nella vegetazione ha la sua più ampia scorta energetica del pianeta, dipende dal suolo, sia in quanto bene ambientale sia in quanto spazio fisico. Alla crescita delle aree urbane corrisponde una decrescita delle naturali e seminaturali, con conseguenti ripercussioni dal punto di vista ambientale, sociale ed economico.

La complessità delle argomentazioni che concorrono al consumo di suolo, suggeriscono un approccio capace di agire contemporaneamente su più fronti, concretizzando le politiche pubbliche sul contenimento dello sprawl urbano e sulla limitazione dei consumi, per raggiungere gli obiettivi che l'Europa e le Nazioni Unite prevedono, tra i quali: azzeramento del consumo di suolo netto entro il 2050, protezione adeguata del suolo entro il 2020, allineamento del consumo alla crescita demografica reale entro il 2030 e bilancio non negativo del degrado del territorio entro il 2030. Mediante l'attuazione di strategie graduali, in un

tempo ragionevole che passa dal riutilizzo di aree dismesse rispetto alla trasformazione dell'area agricola e dalle varianti APEA (Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata) rispetto alle grandi piattaforme industriali di solo asfalto e cemento.

Sulla scorta dell'analisi e delle considerazioni fin qui esposte, si è giunti all'impostazione di un Piano Strategico Metropolitano articolato in undici Assi, che costituiscono lo scheletro portante del Documento di Piano e si è impostata la prima parte del processo partecipativo. All'interno della cornice così definita, sono stati poi costruiti gli undici 'quadri logici' che costituiscono, di fatto, la struttura, articolata in obiettivi generali, specifici e linee di intervento, su cui andare ad innestare la progettazione territoriale.

3.5 Sintesi del percorso di piano

Le Componenti del Piano

Pilastri del Piano Metropolitano		
1	Patto per lo Sviluppo della Città metropolitana di Bari (ora Piano di Sviluppo e Coesione)	PSC
2	Iniziative Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza	PNRR
3	Agenda per lo Sviluppo Sostenibile	AmSvS
4	Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile	PUMS
5	Agenda Digitale Metropolitana	ADM
6	Linee di Indirizzo per la redazione dei Piani d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima	PAESC

Il Percorso del Piano

2014	**Legge n.56/2014 e Statuto metropolitano**
	Approvazione della legge istitutiva delle Città metropolitane Approvazione dello Statuto metropolitano

2015	**Entrata in vigore della legge n.56/2014**
	Avvio dell'attività istituzionale della Città metropolitana di Bari e, quindi, del percorso di pianificazione strategica dello sviluppo della Città metropoliana di Bari Costituzione delle prime Unità di progetto

2016	**Sperimentazione della progettazione partecipata**
	Approvazione del Primo Modello di Governance del processo di pianificazione strategica dello sviluppo del territorio metropolitano Approvazione del Progetto "Periferie aperte" Sottoscrizione con la Presidenza del Consiglio dei Ministri del Patto per lo sviluppo della Città metropolitana di Bari (ora Piano di Sviluppo e Coesione"

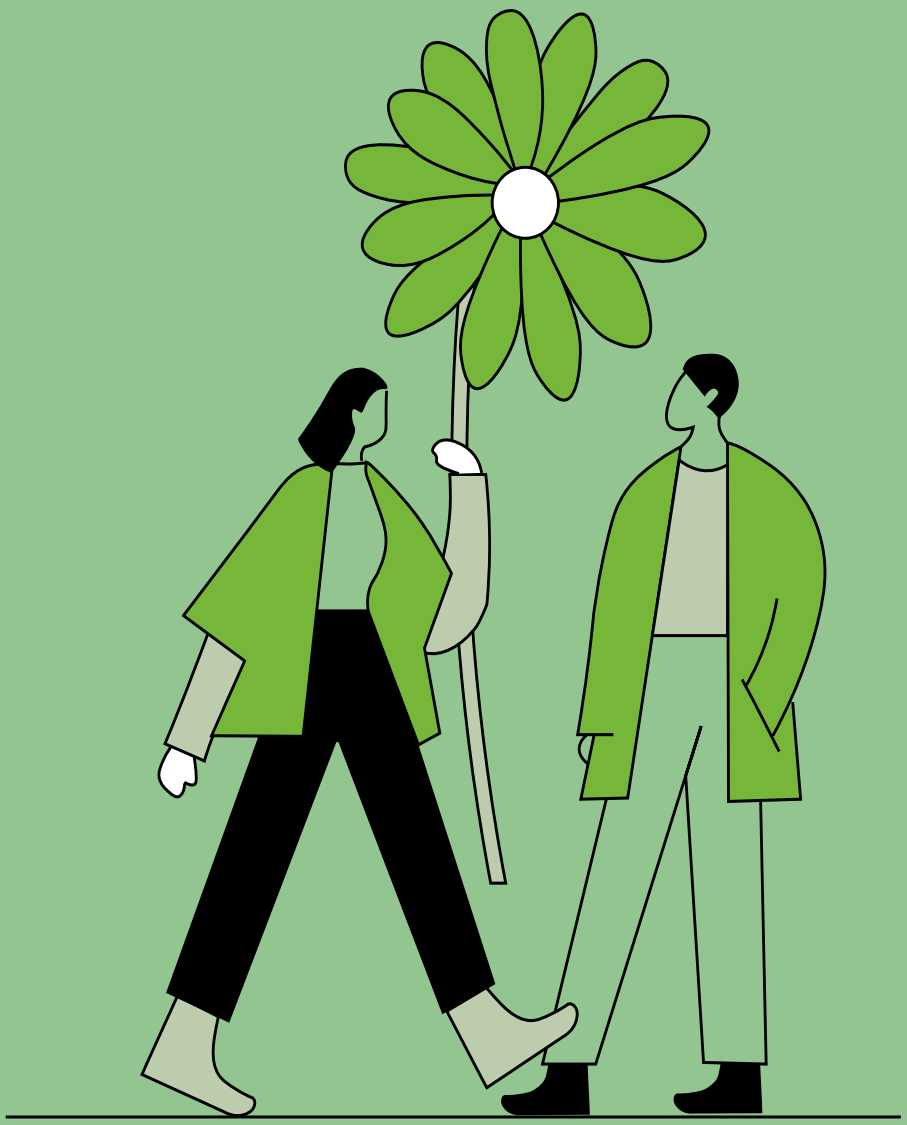
2017-2019	**Consolidamento del *modus operandi* finalizzato alla progettazione partecipata**
	Approvazione del Regolamento sulla partecipazione individuale e collettiva Sottoscrizione del Protocollo d'intesa con le associazioni datoriali e sindacali e costituzione del Comitato Economico-Sociale Avvio dei processi partecipativi, mediante la realizzazione di eventi diretti alla cittadinanza Potenziamento del Tavolo dei talenti e delle giovani generazioni, mediante sottoscrizione del Protocollo d'intesa con POLIBA e UNIBA

2020	**Attività durante l'emergenza sanitaria da COVID-19**
	L'insorgenza della pandemia da COVID-19 e le conseguenti esigenze di isolamento al fine di prevenire la diffusione del contagio, non costituisce causa di interruzione delle attività che, seppur in maniera più limitata, proseguono attraverso le potenzialità poste a disposizione dalla tecnologia. L'attività del Consiglio metropolitano, della Conferenza metropolitana, dei gruppi di lavoro e degli incontri istituzionali prosegue quindi, in modalità distance. Questo richiede l'aggiornamento e il potenziamento della strumentazione e delle dotazioni tecnologiche in uso all'Ente

2021 **2022**	**Riavvio e potenziamento del percorso partecipativo**
	Sottoscrizione Manifesto dei Sindaci Organizzazione evento Restart 2030 e City in tour

2022	**L'impatto del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**
	Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza offre nuove, ulteriori occasioni di sviluppo per l'area metropolitana. Il percorso di pianificazione strategica si arricchisce delle iniziative progettuali PINQUA, PUI, Riforestazione Urbana, Scuole
	L'Agenda Metropolitana per lo sviluppo sostenibile
	Sulla scorta delle indicazioni dell'Agenda 2030, la Città metropolitana di Bari si dota dell'Agenda Metropolitana per lo Sviluppo Sostenibile che, inserita nel Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PUAO) 2022-2024, diventa parte integrante dei documenti di programmazione dell'Ente.

2023-2024	**Il percorso di definizione del Nuovo Piano Strategico Metropolitano**
	Co-progettazione strategica e piani verticali Coinvolgimento dei sindaci, del Partenariato Economico e Sociale e delle principali Istituzioni per la definizione degli obiettivi e delle progettualità. Definizione delle progettualità in ottica di conformità, coerenza e integrazione delle iniziative in un'unica vision complessiva, indipendentemente dalla fonte di finanziamento. Approvazione, da parte del Consiglio metropolitano, del Nuovo Piano Strategico Metropolitano Il percorso ha richiesto l'azione sinergica degli uffici metropolitani, interessati per competenza, delle unità di progetto-gruppi di lavoro dedicati, dei tutor e dei componenti del Tavolo dei talenti e delle giovani generazioni, nonché del supporto tecnico-operativo degli operatori economici individuati, a tal fine, dalla Città metropolitana di Bari mediante adesione ad apposito Accordo Quadro CONSIP.



4 Quadro conoscitivo generale

4.1 Carta d'identità della Città Metropolitana di Bari

Mappa 1 - L'area Metropolitana di Bari

Carta d'identità della Città Metropolitana di Bari	
Amministrazione	
Capoluogo	Bari
Sindaco Metropolitano	Antonio Decaro
Data di istituzione	8 aprile 2014
Territorio	
Coordinate del Capoluogo	41°07'31"N 16°52'00"E
Altitudine	254 metri sul livello del mare
Superficie	3.825 km²
Abitanti	1.225.048 (ISTAT 2023)
Densità	320,27 ab./km²
Comuni metropolitani	41: Acquaviva delle Fonti, Adelfia, Alberobello, Altamura, Bari, 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, Sannicandro di Bari, Santeramo in Colle, Terlizzi, Toritto, Triggiano, Turi, Valenzano.
Province confinanti	Barletta-Andria-Trani, Brindisi, Taranto, Matera, Potenza

Altre informazioni	
Prefisso	080
Fuso orario	UTC+1
Codice Istat	272

4.2 Territorio, ambiente e mobilità sostenibile

Popolazione e territorio

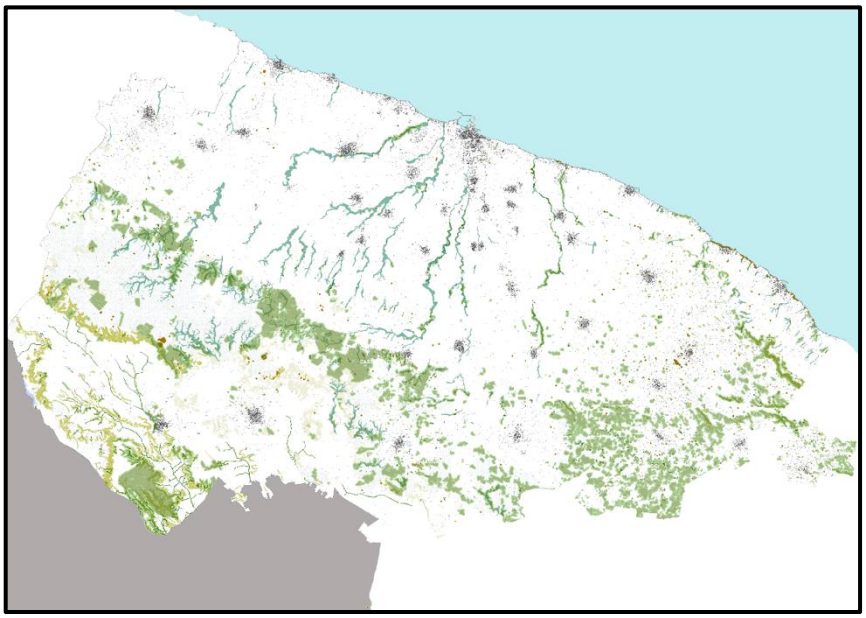
La Città Metropolitana di Bari si attesta specialmente lungo gli elementi morfologici costituiti dalla linea costiera e dal gradino murgiano nord-orientale, individuabile nella fascia altimetrica, compresa tra i 350 e i 375 metri slm.

L'altopiano delle Murge si suddivide in "Alta Murgia", in cui prevalgono la roccia calcarea cretacea, le depressioni e le valli cieche a fondo prevalentemente piatto, e "Bassa Murgia", in cui sono invece diffusi gli affioramenti rocciosi calcarenitici e sabbioso-argillosi.

Dal punto di vista idrogeomorfologico, il paesaggio metropolitano è caratterizzato dalla diffusione di valli fluvio-carsiche denominate "lame", che si allargano e diventano più profonde all'avvicinarsi allo sbocco a mare. Nel dettaglio, tutti i corsi d'acqua del versante adriatico hanno origine sulle alture dell'altopiano murgiano, dove la rete di drenaggio appare nel complesso più densa e ramificata, con percorsi generalmente poco tortuosi e non privi di discontinuità morfologiche.

I corsi d'acqua principali sono quelli afferenti alla cosiddetta "Conca di Bari": Lama Balice, Lama Lamasinata, Lama Picone, Lama Montrone, Lama Valenzano, Lama San Giorgio. L'inviluppo dei bacini imbriferi delle succitate incisioni forma una superficie a ventaglio in corrispondenza dell'abitato di Bari. In tal senso, significative le lame denominate "Ciappetta-Camaggi", situata al limite settentrionale dell'ambito, e Lama Giotta, presso il limite meridionale. Inoltre, un esteso tratto del reticolo idrografico del Torrente Tittadegna e uno più limitato del Canale della Piena delle Murge, affluenti in destra idraulica del Fiume Ofanto, denotano caratteri del tutto compatibili con quelli tipici dello stesso ambito.

Mappa 2 - Carta idro geomorfologica e vegetazionale - Fonte: Elaborazione Gruppo Lavoro Piano Strategico Metropolitano



Rilevanti le forme di versante legate a fenomeni di modellamento regionale, tra le quali si annoverano gli orli di terrazzi di origine marina o strutturale, fonte di percezioni suggestive della morfologia dei luoghi.

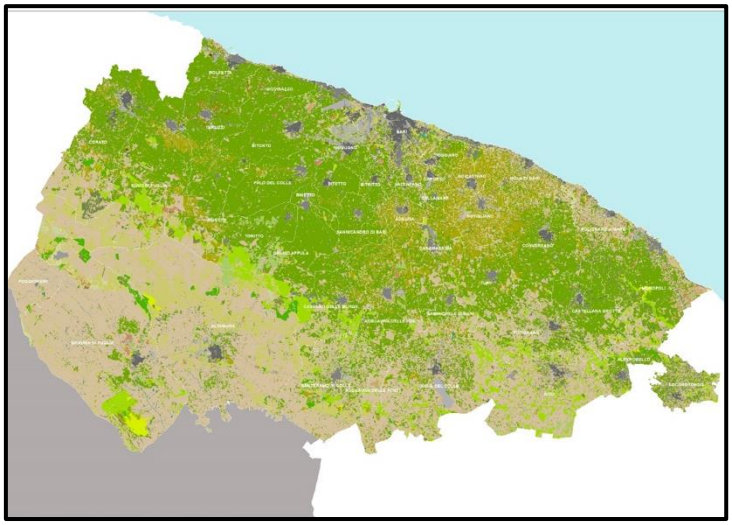
L'area più alta della Città Metropolitana (Alta Murgia) comprende la più vasta estensione di pascoli rocciosi a bassa altitudine di tutta l'Italia continentale, con una superficie stimata di circa 36.300 ha. Tale ambiente si conforma come l'habitat ideale per uccelli di grande importanza conservazionistica, tra i quali si annovera il Grillaio (Falco naumanni), un piccolo rapace che, con una popolazione di circa 15.000-20.000 individui, rappresenta circa il 10% di quella presente nell'Unione Europea.

Il sistema boschivo, che copre circa 17.000 ha, è caratterizzato principalmente da querceti caducifogli, con specie anche di rilevanza biogeografia, quali Quercia spinosa (Quercus calliprinos), rari Fragni (Quercus trojana), diverse specie appartenenti al gruppo della Roverella Quercus dalechampii, Quercus virgiliana e, recentemente, è stata segnalata con distribuzione puntiforme la Quercus amplifolia. Inoltre, nel corso degli anni, sono stati realizzati numerosi rimboschimenti di conifere, vegetazione alloctona, soprattutto in funzione di difesa idrogeologica.

Il tipo di vegetazione prevalente nell'area metropolitana di Bari è costituito da colture olivicole, viticole e cerealicole, con spazi di naturalità limitati a plaghe isolate di modesta estensione.

La dominante agricola della maglia olivetata viene interrotta in prossimità delle grandi infrastrutture ed intorno ai centri urbani, alterando così il rapporto storico tra città e campagna.

Mappa 3 - Carta dell'uso del suolo - Fonte: Elaborazione Gruppo Lavoro Piano Strategico Metropolitano



La Città Metropolitana di Bari ha un'estensione territoriale di 3.863 kmq, la quarta per dimensione tra le aree metropolitane del Paese. Un quarto della popolazione (26%) è concentrato nel comune di Bari, mentre i restanti abitanti sono insediati per il 20% nei comuni di prima corona, per il 25% nei comuni di seconda corona ed il restante 29% negli altri comuni metropolitani.

La densità abitativa metropolitana si attesta su 320 abitanti per kmq, inferiore di circa 1/3 rispetto alla media nazionale (460 ab. /kmq). All'interno del territorio sussistono differenze sensibili, con una maggiore densità nelle zone costiere, dove si registrano 982 abitanti per kmq, oltre 4 volte il valore delle restanti zone (221), con massimi a Capurso, Modugno, Triggiano e Valenzano, dove si superano i 1000 residenti per kmq.

Figura 4 - Popolazione residente nei comuni della Città Metropolitana di Bari al 2022 - Fonte: Dati ISTA

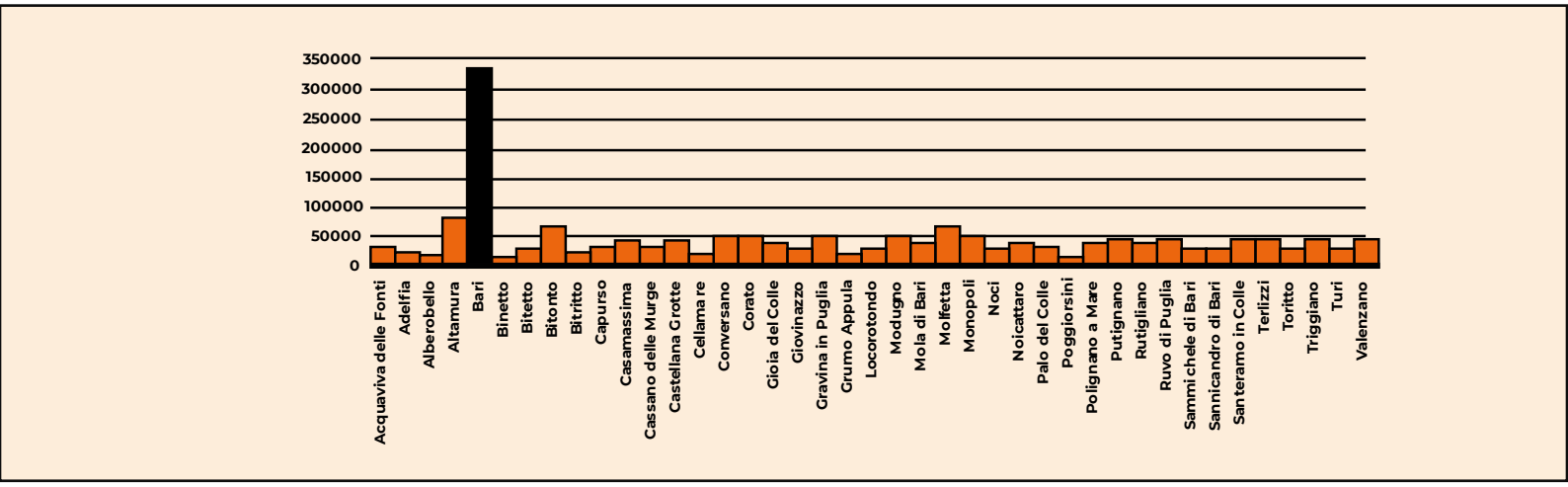


Figura 3 - Estensione territoriale delle città metropolitane nel 2021 (kmq) - Fonte: Elaborazione su dati Istat

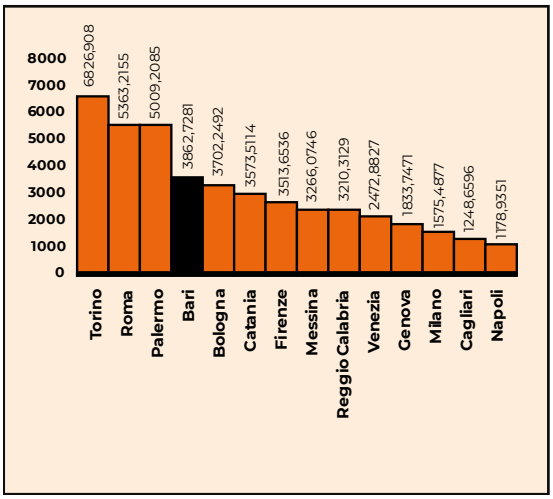
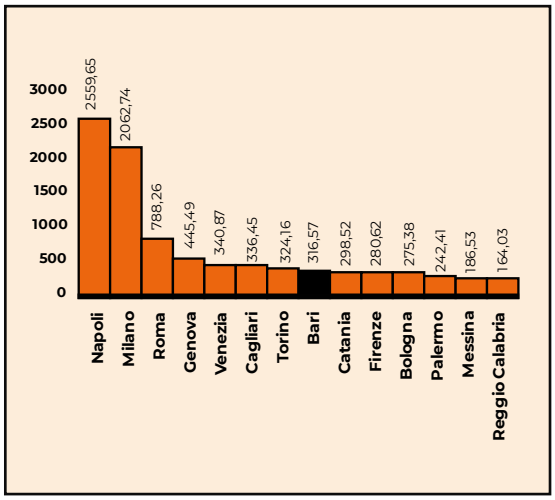


Figura 6 - Densità abitativa nelle città metropolitane nel 2021 (kmq) - Fonte: Elaborazione su dati Istat



La Città Metropolitana di Bari comprende 41 comuni, dei quali 14 (34,1% del totale) sono collocati sulla linea litoranea, caratteristica che la pone al quarto posto tra le realtà metropolitane italiane per esposizione costiera. In questa porzione di territorio vive circa il 40% della popolazione.

Il capoluogo pugliese si caratterizza inoltre per un grado di urbanizzazione intermedio. I quattro centri urbani classificati come città (Altamura, Bari, Bitonto e Molfetta) rappresentano circa il 10% del totale, a fronte di una predominanza di centri a densità intermedia (87%), il valore più elevato tra le città metropolitane. Nell'area è presente un unico comune classificato come

rurale (Poggiorsini), elemento che accomuna il barese con la Città Metropolitana di Napoli come i due contesti con la minore urbanizzazione in zone scarsamente popolate[3].

Nei quattro centri urbani vive poco più del 40% della popolazione, circa 1/3 in meno rispetto alla media Metropolitana (60%), attorno alla metà di quella osservata a Napoli e Milano. Quasi il 60% vive invece nei centri intermedi, una quota quasi doppia rispetto al 34% medio delle zone metropolitane. Marginale la popolazione residente nelle zone rurali, in totale 1.300 perone nel 2021.

Una popolazione che in assenza di zone montagnose o collinari litoranee si concentra in pianura (55% del totale) e in comuni situati in aree collinari interne (45%), con una incidenza seconda solo a Firenze e Bologna.

Figura 7 – Incidenza dei comuni litoranei sul totale - Fonte: Elaborazione su dati Istat

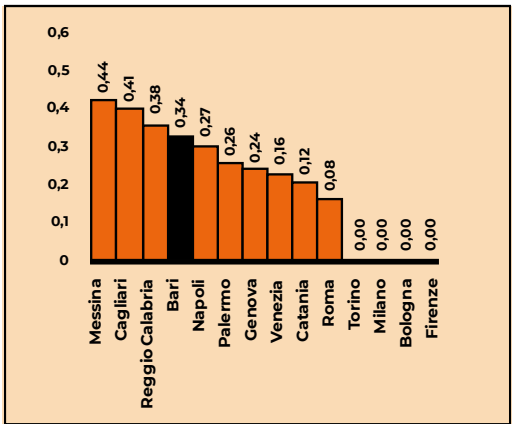
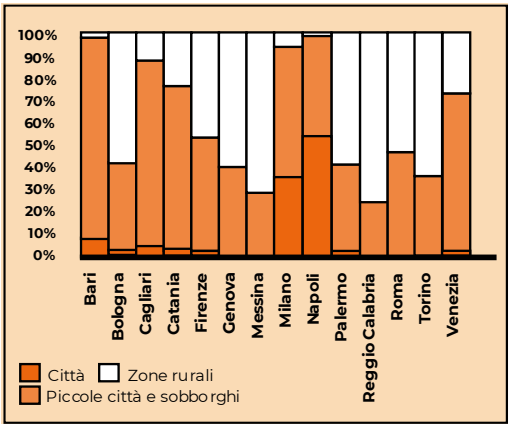


Figura 4 - Incidenza dei comuni litoranei sul totale - Fonte: Elaborazione su dati Istat



[3] La metodologia, si basa sul criterio della contiguità geografica e su soglie di popolazione minima della griglia regolare con celle da un km2 (Geostat 2011 Population Grid). A ciascun Comune è associata una o più celle di tale griglia. In base alla densità di popolazione nella griglia le celle sono classificate come "centri urbani" (nel caso in cui la densità sia non inferiore a 1.500 abitanti per km2 e la popolazione nelle celle contigue non inferiore a 50mila abitanti), agglomerati urbani (celle contigue di densità non inferiore a 300 abitanti per km2 e popolazione nelle celle contigue non inferiore ai cinquemila abitanti) e celle rurali (se non ricadono nei due casi precedenti). Nella classe "Città" rientrano i Comuni per i quali più del 50% della popolazione ricade in centri urbani. Nella classe "Zone rurali" rientrano i Comuni per i quali più del 50% della popolazione ricade in celle rurali. Negli altri casi i Comuni sono classificati come "Piccole città e sobborghi".

Figura 5 - Distribuzione della popolazione nelle Città metropolitane per grado di urbanizzazione nel 2021 - Fonte: Elaborazione su dati Istat

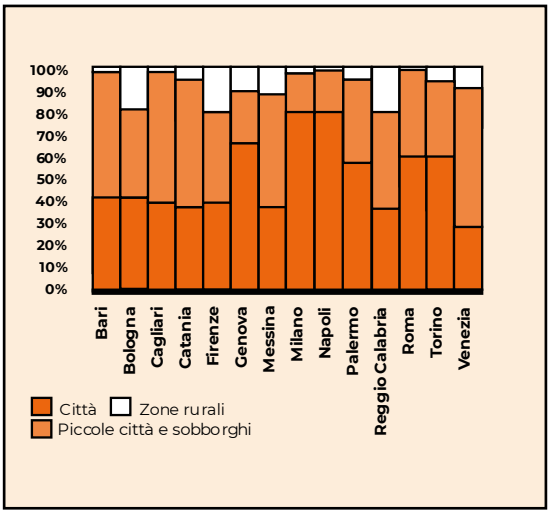
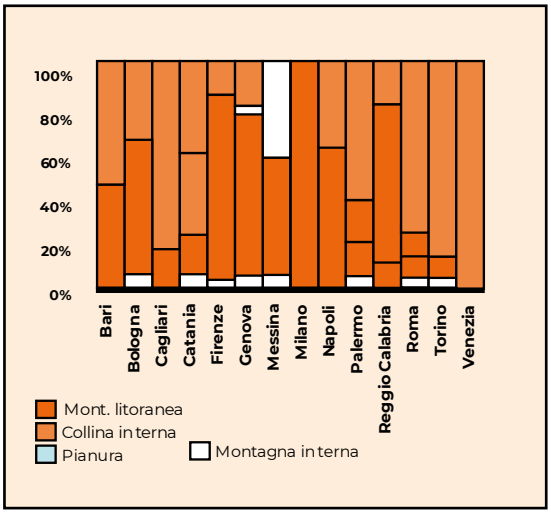


Figura 6 - Distribuzione della popolazione nelle Città metropolitane per zona altimetrica nel 2021 - Fonte: Elaborazione su dati Istat



Consumo del territorio

Anche per la sua caratterizzazione geografica, l'area metropolitana barese si connota come una delle meno vulnerabili, fatta eccezione per le criticità connesse all'erosione costiera concentrate nella zona del porto di Bari.

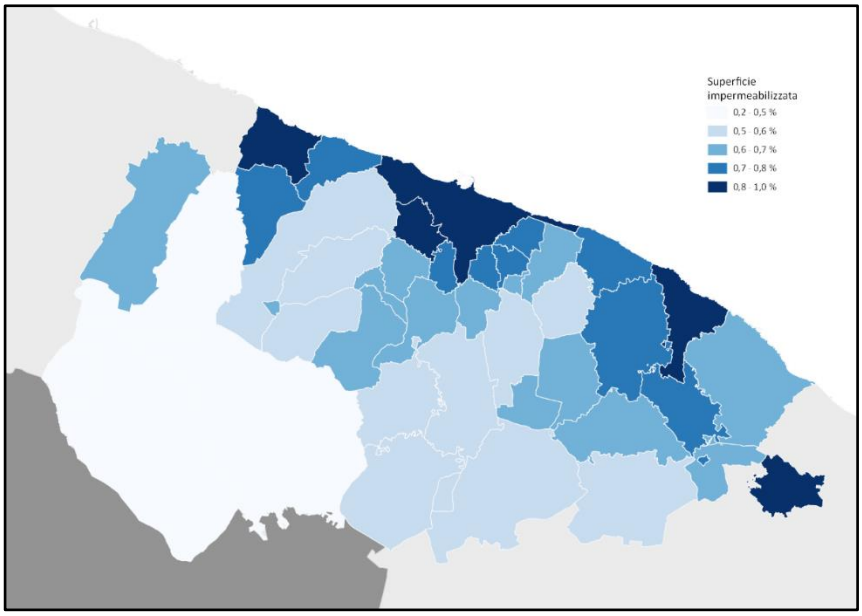
Le aree a rischio frane, in particolare, interessano circa 18 kmq di territorio, lo 0,5% del totale, il valore più basso tra le città metropolitane. Quelle che presentano un rischio idraulico ammontano a 276 kmq, il 7% del totale, il valore più basso dopo Palermo, Messina e Genova.

Sussistono piuttosto rischi legati alla impermeabilizzazione del suolo, concentrati nel comune capoluogo, alimentati dalla elevata presenza di spazi urbanizzati, con l'insediamento di attività industriali, commerciali e logistiche e la carenza di verde urbano. In tale contesto, la Città Metropolitana di Bari si posiziona alla quinta posizione per percentuale di suolo impermeabilizzato rispetto alla superficie, con un dato pari al 10,1%, poco al di sopra della media nazionale (7,6%).

Il suolo consumato nel 2021 nell'intera area Metropolitana risultava pari a 370 kmq, circa il 10% delle superficie territoriale complessiva; un valore che colloca il capoluogo pugliese al quinto posto tra le realtà metropolitane italiane, oltretutto in aumento rispetto al 2012 di circa 11 kmq, lo 0,3% del totale. Si tratta del sesto maggiore incremento tra le quattordici città metropolitane.

Il territorio del comune di Bari rappresenta la porzione maggiormente urbanizzata, con il 43% del suolo occupato, in aumento di 1,3 punti percentuali rispetto al 2012. Una situazione che si accompagna ad una presenza di verde urbano che non va oltre i 3 kmq, il 2,5% della superficie comunale, la quota più bassa tra le aree metropolitane dopo Messina.

Mappa 4 – Mappa percentuale di superficie impattata dalla presenza di coperture artificiali al 2021 (unità di misura % per comune) - Fonte dati per rappresentazione cartografica: Elaborazione Gruppo di Lavoro Piano Strategico Metropolitano



Pur trattandosi prevalentemente di verde fruibile, essendo assenti aree boschive o incolte, la quota pro-capite non supera gli 8,6 mq per abitante, tra le più basse a livello metropolitano.

Figura 7 - Quota di suolo consumato nelle città metropolitane nel 2021 - Fonte: Elaborazione su dati Ispra

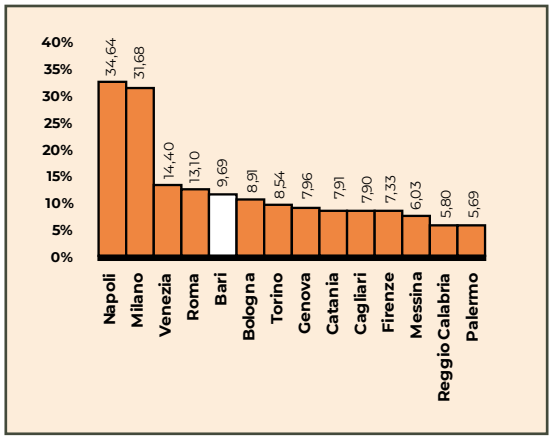


Figura 8 - Evoluzione della quota di suolo consumato nelle città metropolitane tra il 2012 e il 2021 - Fonte: Elaborazione su dati Ispra

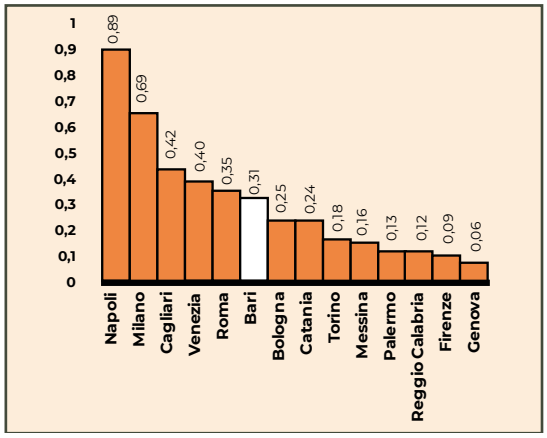


Figura 9 - Quota di verde urbano nei comuni capoluogo delle città metropolitane nel 2021 (incidenza percentuale sulla superficie comunale) - Fonte: Elaborazione su dati Ispra

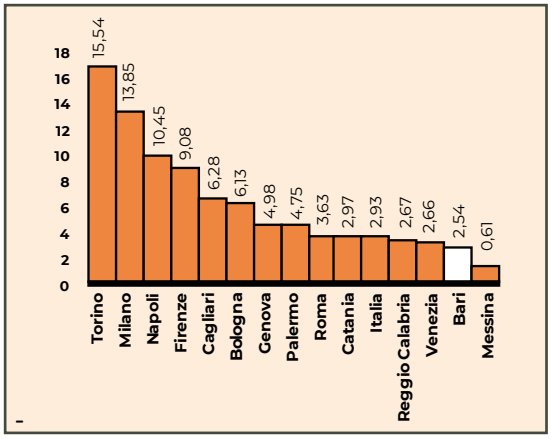
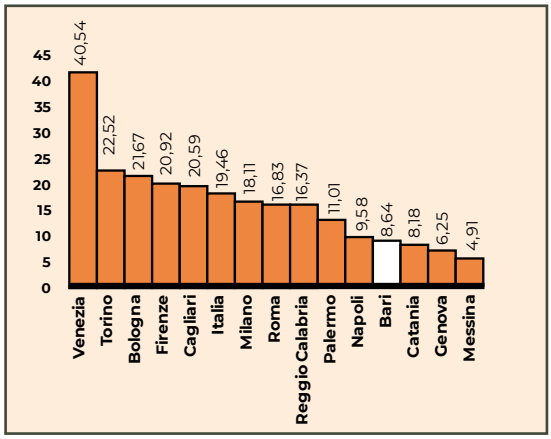


Figura 10 - Quota di verde urbano fruibile nei comuni capoluogo delle città metropolitane nel 2021 (mq per abitante) - Fonte: Elaborazione su dati Ispra



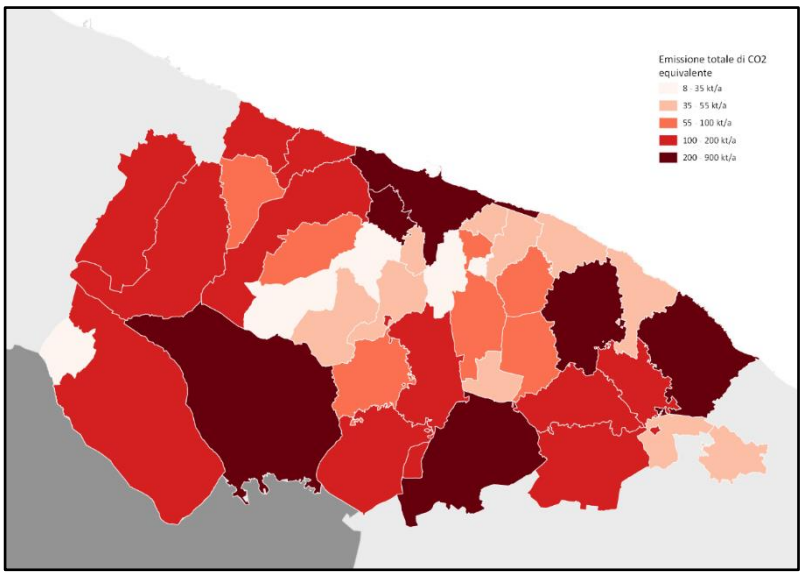
Antropizzazione e cambiamenti climatici

Sebbene soggetta ad alcuni fattori di antropizzazione elevata, la Città Metropolitana di Bari non presenta livelli di inquinamento critici, tenendo in dovuta considerazione che nel caso delle acque e del rumore ciò appare realisticamente legato ad una limitata attenzione al fenomeno.

Con riferimento alle principali sostanze inquinanti emesse in atmosfera, l'ARPA Puglia, attraverso l'Inventario Regionale delle emissioni in atmosfera, ha analizzato il livello di CO2 equivalente e delle polveri con diametro minore o uguale a 10 micron (PM10) all'interno della CMB.

Secondo i dati INEMAR Puglia del 2015, il Comune di Bari si classifica al primo posto per le emissioni di CO2 equivalente prodotte (889,52 Kt/a), seguito dal Comune di Monopoli (737,16 Kt/a) e dal Comune di Modugno (537,74 Kt/a). Allo stesso tempo, il Comune di Bari guida la classifica delle emissioni di PM10 con un dato pari a 454,27 t/a, seguito dal Comune di Bitonto (158,78 t/a) e dal Comune di Corato (121,07).

Mappa 5 - Emissioni totali di CO2 equivalente al 2015 (unità di misura kt/a per comune) - Fonte dati per rappresentazione cartografica: INEMAR Puglia



Relativamente alla presenza di PM10, nel 2021 il limite è stato superato per 14 giorni utilizzando i criteri del D. Lgs. 155/2010, valore che pone l'area barese agli ultimi posti nel raffronto metropolitano assieme a Cagliari, Genova e Firenze, come meno della metà degli episodi osservati a livello nazionale (30 giorni). Non molto diversa la lettura utilizzando i criteri più restrittivi dell'Oms, con cui si arriva 24 giorni, contro gli 80 nazionali, il sesto miglior risultato metropolitano.

Relativamente all'acqua, il territorio soffre di una inadeguata depurazione e della carenza nel sistema di monitoraggio. La quota di acque reflue depurate conformi alle norme di emissione si ferma al 78% del totale, la più bassa tra i comuni capoluogo metropolitani, dopo Palermo. Seppure quasi raddoppiata rispetto al 2009, resta ancora lontana dalle altre realtà metropolitane in cui si supera il 90% del totale.

Questa carenza non sembra riflettersi sull'acqua marina sotto costa, almeno fino al 2015, quando su 130 punti balneazione monitorati, 128 sono risultati di qualità eccellente e 2 di qualità buona, uno dei migliori risultati assieme a Cagliari e Venezia.

Appare invece inesplorata la situazione nei corsi d'acqua interni, nei quali non si rilevano stazioni di monitoraggio sulla qualità delle acque di superficie come peraltro non si registrano per quelle sotterranee.

Relativamente al rumore, a fine 2021, Bari risulta l'unico comune capoluogo di un'area Metropolitana privo di zonizzazione acustica. Nello stesso anno nessun controllo è stato effettuato, caso che accomuna Bari a Cagliari, Palermo e Reggio Calabria e nessun superamento dei limiti è stato, pertanto, riscontrato.

Per quanto riguarda inoltre l'inquinamento elettromagnetico, Bari comune si colloca tra quelli con la minore presenza di impianti di emissioni, 405 nel 2019, ovvero 1,05 per ogni abitante, con un'incidenza tra le meno elevate tra le città metropolitane disponibili.

Figura 11 - Quota di acque reflue depurate conformi alle norme di emissione nel 2018 (comune capoluogo) - Fonte: Elaborazione su dati Ispra

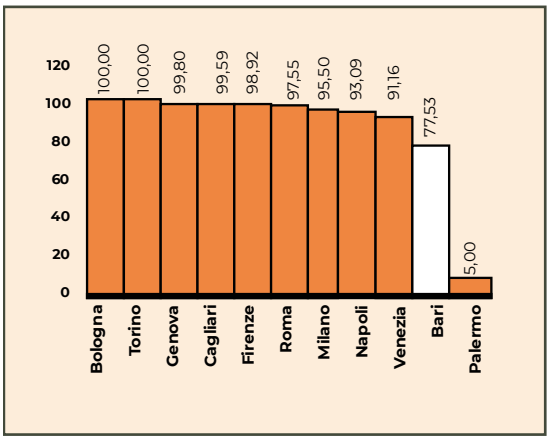
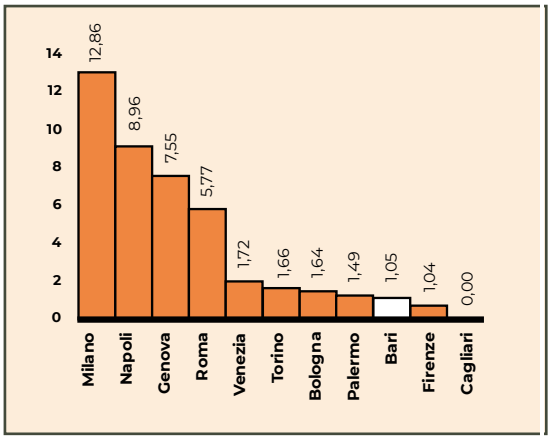


Figura 12 - Diffusione impianti RTW e RBS nel comune capoluogo nel 2019 (n. impianti per 1000 ab.) Fonte: Elaborazione su dati Ispra



Un importante indicatore volto ad analizzare la pressione antropica sugli ecosistemi è rappresentato dalla produzione pro capite dei rifiuti urbani. Nel dettaglio, secondo i dati 2020 dell'Osservatorio Regionale dei Rifiuti (ORP), i Comuni del barese hanno prodotto complessivamente 339.434,98 tonnellate di rifiuti urbani, corrispondenti all'1,17% del totale nazionale (28.945.094,416 tonnellate annue). A livello metropolitano, con un dato pari a 469 kg per abitante, Bari registra una quantità di raccolta dei rifiuti urbani tra le più basse del panorama nazionale, preceduta solo da Reggio Calabria, Cagliari e Messina. Tale risultato potrebbe essere legato al fenomeno dell'abbandono dei rifiuti che accomuna molte aree urbane, soprattutto nel Mezzogiorno.

La raccolta differenziata incide per il 58%, una quota in linea con il dato nazionale (61%), cresciuta di quasi 40 punti percentuali dal 2011, l'incremento maggiore a livello metropolitano.

Il 78% della raccolta differenziata avviene ancora su strada, una delle quote più elevate, dopo Genova e Firenze, quando ormai Milano e Messina sono passate esclusivamente al porta a porta, e le altre città sono in una fase mista o di transizione più spinta.

Figura 13 - Rifiuti urbani raccolti nel comune capoluogo nel 2019 (kg per ab.) - Fonte: Elaborazione su dati Ispra

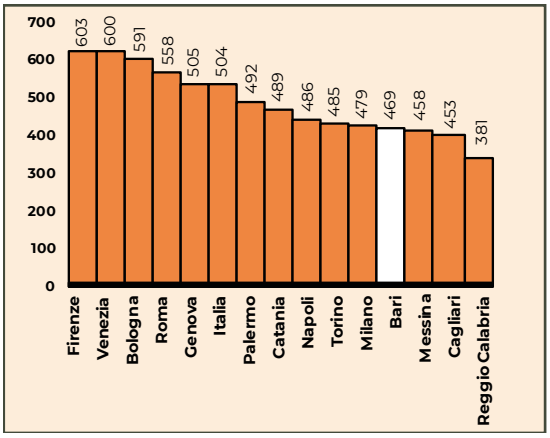
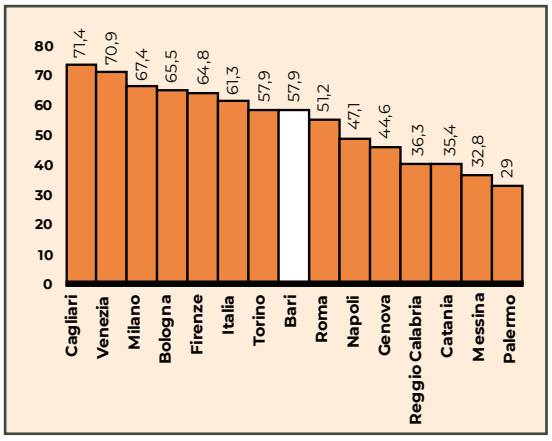
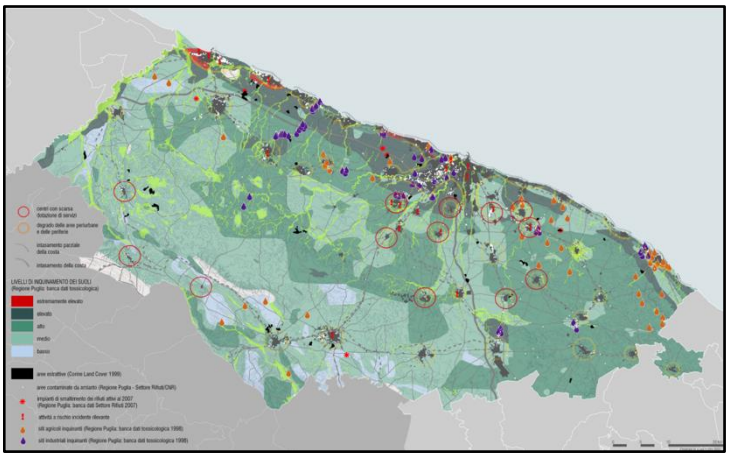


Figura 14 - Quota di raccolta differenziata nel comune capoluogo nel 2019 (percentuale) Fonte: Elaborazione su dati Ispra.



Ai fini della presente analisi, risulta pertinente porre il focus sullo stato di conservazione del suolo. Sulla base del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), si ravvisa che le zone caratterizzate da maggiori livelli di inquinamento sono quelle attigue sulla linea di costa, in particolar modo nel versante settentrionale della Città Metropolitana di Bari, dove si concentrano le attività turistico-balneari. Di contro, i territori meno inquinati sono quelli dell'entroterra, specialmente i Comuni di Altamura e Gravina in Puglia. Rilevante anche il dato inerente ai siti agricoli inquinati, concentrati per la maggior parte nell'area metropolitana meridionale, mentre i siti industriali più inquinati si registrano nell'area del Comune di Bari, a causa dell'alta concentrazione di attività commerciali.

Mappa 6 - Criticità del sistema insediativo e del territorio aperto - Fonte: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)



La consistente presenza antropica si accompagna con fenomeni legati al cambiamento climatico, seppure meno marcati che in altri contesti metropolitani. Tuttavia, per alcune tendenze risulta ancora difficile determinare la portata dei cambiamenti in corso. Certamente rileva la presenza di eventi estremi che hanno causato danni rilevanti, con un impatto maggiore nelle zone costiere maggiormente antropizzate.

Nell'ultimo decennio si osserva in particolare un tendenziale aumento delle temperature annuali che nel territorio del comune di Bari passano dai 16,8°C del 2010 ai 17,3°C del 2020, con un picco di 17,9°C nel 2018.

Un confronto su archi temporali più ampi evidenzia tuttavia come dai 17°C registrati in media tra il 1971 e il 2000, si sia saliti ai 17,5°C del periodo 2006-2015, per poi stabilizzarsi sullo stesso valore medio tra il 2016-2020.

Rispetto alle altre città metropolitane si evidenzia come nel lungo periodo, dato dal raffronto tra i valori dei periodi 2016-2020 e 1971-2000, il capoluogo pugliese registri l'incremento meno marcato (+0,5°C) e assimilabile solo a quello di Palermo, nettamente inferiore rispetto ai dati di Roma e Milano (dove si superano i 2°C).

Esiti analoghi emergono dal confronto più recente, tra il 2016-2020 e il 2006-2015, che restituisce una temperatura stabile nel comune di Bari, così come in quello di Palermo, quando a Catania, Roma e Bologna l'incremento supera 1°C.

La percezione di cambiamenti in atto è favorita dal fatto che, al di là dei valori medi, si rilevano delle modificazioni nei massimi e nei minimi. Al di là delle variazioni più recenti, in un confronto tra il periodo 2006-2015 e quello 1970-2000, Bari si contraddistingue come il comune in cui le minime scendono maggiormente (-1,6°C), una tendenza diffusa nel Mezzogiorno, seppure meno marcata, essendo di segno opposto a quella del Centro-Nord. Contestualmente a Bari sono aumentate le temperature massime (+1,2°C), i giorni estivi (+9) e le notti tropicali (+20). Tutti fenomeni diffusi nelle altre città metropolitane, anche in maniera più accentuata, dove ad esempio i giorni estivi sono oltre 20 giorni a Torino, Cagliari, Roma e Milano.

Figura 15 – Trend temperature annuali nella Regione Puglia tra il 2010 e il 2020 (valori assoluti in gradi Celsius) - Fonte: Elaborazione dati su Arp

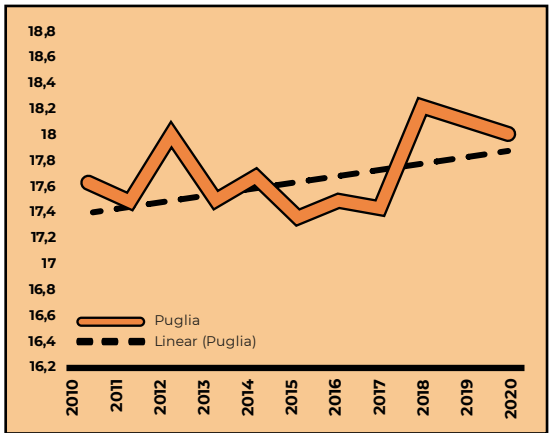
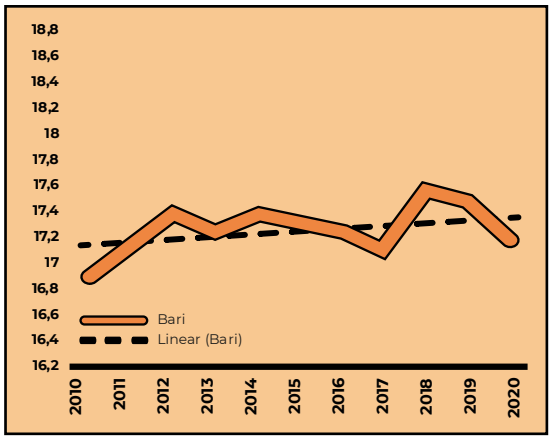


Figura 16 - Trend temperature annuali nel Comune di Bari tra il 2010 e il 2020 (valori assoluti in gradi Celsius) - Fonte: Elaborazione dati Ispra

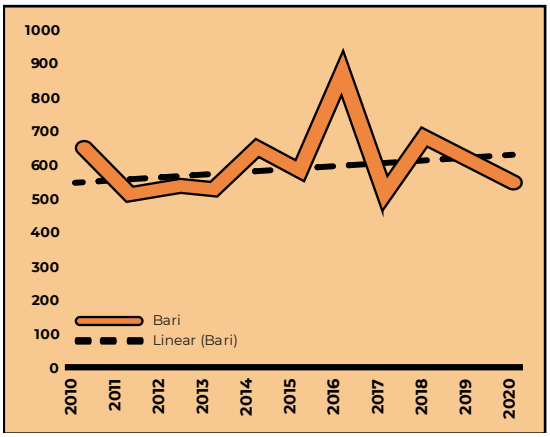


Non diverso lo scenario relativo alle precipitazioni, con un trend nel decennio scorso lievemente positivo, nonostante la contrazione dell'ultimo biennio, e il 2020 che con 508 mm di pioggia si attesta su un valore pari a quasi il 20% inferiore alla media decennale.

L'unica alterazione climatica degna di nota su questo tema è la riduzione nel lungo periodo del numero di giorni senza pioggia (-6) che a Bari come nel Mezzogiorno potrebbe accompagnarsi

a minori problemi di approvvigionamento se non si dovesse fare i conti con una rete idrica tra le più problematiche del Paese (come si vedrà nel capitolo Istituzioni, città e comunità).

Figura 17 - Piovosità totale nel comune capoluogo tra il 2010 e il 2020 (mm) - Fonte: Elaborazione su dati Ispra



Ciò non toglie importanza agli eventi estremi che si sono verificati negli anni. Sulla base dei dati del rapporto 2022 "Il clima è già cambiato" pubblicato dall'Osservatorio Città-Clima di Legambiente, nell'arco temporale 2010-2022, in Puglia sono stati riscontrati circa 116 eventi estremi, ovvero il 7% dei casi nazionali. Significativo il dato regionale del 2022, durante il quale è stato registrato un incremento di eventi estremi pari a circa il 30% rispetto ai valori del 2012. Tra il 2010 e il 2022, Legambiente ne rileva ben 42 solo a Bari con 20 allagamenti da piogge intense, 3 piogge intense con danni alle infrastrutture, 17 trombe d'aria o da raffiche di vento, una grandinata e una mareggiata, che hanno causato danni materiali. Si tratta comunque di eventi che dalle rilevazioni risultano avere una frequenza non diversa da quella storica.

Agricoltura

Meno incerti gli effetti dei cambiamenti climatici e dell'urbanizzazione nell'uso del territorio. La superficie agricola totale della CMB, secondo i dati del 2010, era pari a 2834 kmq, corrispondenti ad oltre il 73% della superficie territoriale Metropolitana, la quota più elevata in regione dopo la provincia di Foggia e la più alta tra le aree metropolitane italiane. Il Capoluogo pugliese si caratterizzava inoltre per la maggiore quota di superficie utilizzata (il 93% del totale), e la minore quota di terreno lasciata incolta (3,3% contro il 5,7% nazionale).

Il 44% della superficie era coltivata a seminativi, ma la vocazione era quella arborea, grazie all'olivicoltura, a cui era destinato il 41% della SAU, la quota più elevata dopo Reggio Calabria e Napoli. A vite era coltivata il 6,8% della superficie, una quota inferiore solo a quella di Firenze e Napoli. Il terreno a pascolo (7,6% della SAU) era tra le più basse nelle aree metropolitane e quasi 20 punti percentuali al di sotto della media nazionale.

In attesa della diffusione dei dati del Censimento generale del 2020, si rileva già un notevole decremento della superficie agricola di circa 1/4 rispetto al 2000, trainato da meno estese coltivazioni legnose come l'olivo (-28%), i seminativi (-23%) e i pascoli (-12%) a cui si contrappone un aumento degli incolti del 37%, favorito anche dalla diffusa pratica degli incendi dolosi. Secondo i dati ARPA del 2020, l'area metropolitana barese presenta una prevalenza di

coltivazioni foraggere (194.860 ettari), seguite da uliveti (99.450 ettari), seminativi (67.870 ettari), coltivazioni legnose (31.117 ettari), vigneti (18.050 ettari), orticole (14.709 ettari) e industriali (584 ettari). Da un confronto con i dati regionali, la CMB contribuisce per il 54% nelle coltivazioni foraggere e per il 26% nelle coltivazioni di olivo pugliesi.

Figura 18 - Quota di superficie agricola totale nelle città metropolitane nel 2010 - Fonte: Elaborazione su dati Istat

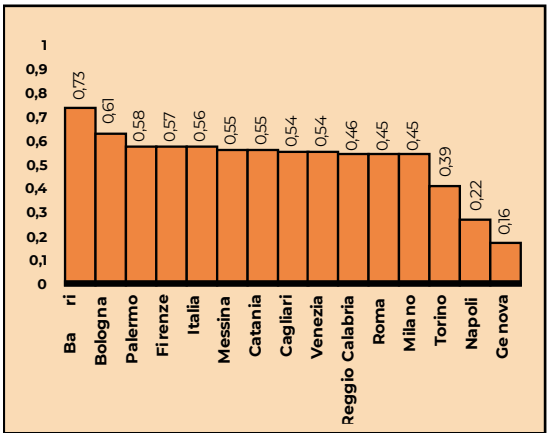
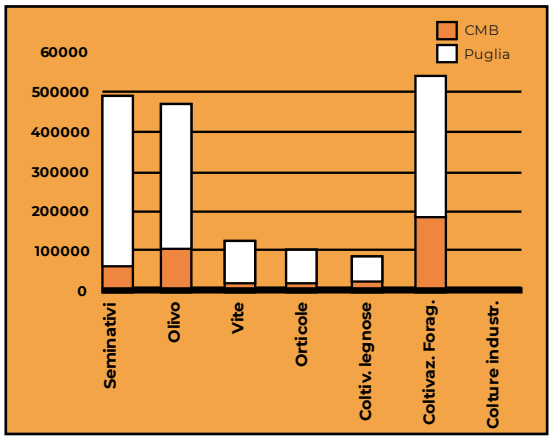


Figura 19 - Superficie produttiva per tipologia di coltivazione (ha) - Fonte: ARPA, 2020



L'agricoltura barese si caratterizza inoltre dalla presenza di produzioni di qualità. Il territorio di Bari esprime 9 produzioni a denominazione di origine4, non lontana dalla media metropolitana, in cui spiccano realtà come Bologna con 22 produzioni. L'impatto economico è stimato in 57 milioni di euro grazie soprattutto all'olio 'Terra di Bari' Dop, che nel 2021 registra un valore della produzione di 20 milioni. Nel contesto pugliese, nona regione per rilevanza della 'Dop economy', l'area barese è ultima per rilevanza, dove spicca Taranto con 273 milioni di impatto economico.

Figura 20 - Impatto economico delle produzioni Dop, Igp e Stg nelle province della Puglia nel 2021 (milioni di euro) - Fonte: Elaborazioni su dati Mipaaf

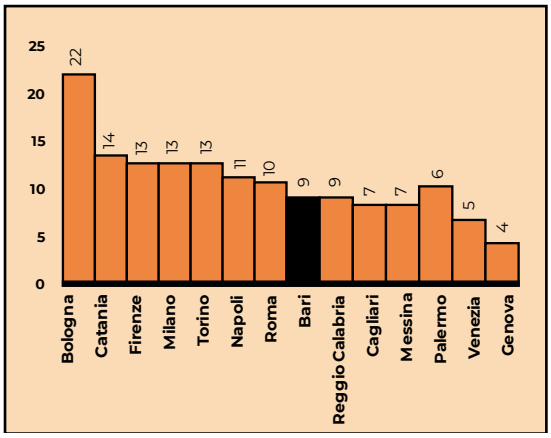
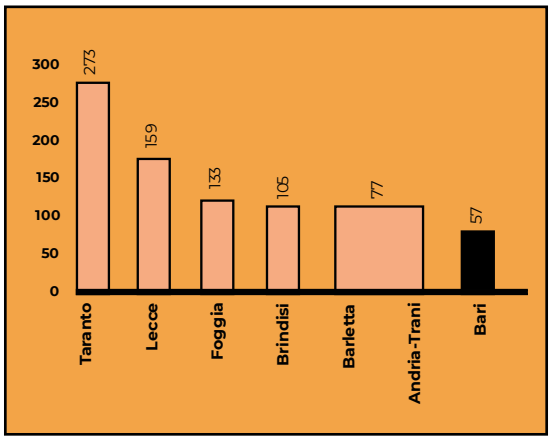


Figura 21 - Impatto economico delle produzioni Dop, Igp e Stg nelle province della Puglia nel 2021 (milioni di euro) - Fonte: Elaborazioni su dati Ismea



[4] Nello specifico: la Burrata di Andria, il caciocavallo silano, il canestrato pugliese, la lenticchia di Altamura, la mozzarella di Gioia del Colle, l'olio di Puglia, l'olio 'Terra di Bari' e l'uva di Puglia.

Mobilità

La maggiore antropizzazione ha comportato inoltre alterazioni alle dinamiche di mobilità all'interno dei contesti urbani.

L'accresciuta antropizzazione, seppure caratterizzata da un recente calo demografico, moltiplica la frequenza degli spostamenti, anche in considerazione del fatto che nella Città Metropolitana nel 2019 insistevano oltre 40 mila individui non residenti, cosiddetti city users, il 3,4% della popolazione. Il volume di spostamenti giornalieri generati e attratti nel territorio metropolitano è caratterizzato da un forte auto contenimento, ovvero da spostamento aventi origine e destinazione nei 41 comuni metropolitani. Nel 2019 il rapporto tra i flussi interni ai comuni della Città Metropolitana[5] ed è risultato superiore alla media nazionale (53%). Considerando soltanto i flussi con origine e destinazione nel perimetro metropolitano[6], superiore alla media nazionale (60%); la maggior parte degli spostamenti giornalieri metropolitani gravitano attorno al capoluogo, anche in termini di spostamenti generati e attratti da e per i comuni di seconda cintura o di altre province o regioni.

A ciò si aggiunge che nel capoluogo pugliese sono presenti nodi di traffico importanti per la generazione della domanda di merci e passeggeri, quali i porti di Bari e Monopoli, l'aeroporto di Bari, l'interporto e i terminal intermodali.

In riferimento al traffico marittimo portuale, i dati di traffico mostrano come il porto di Bari sia un nodo infrastrutturale particolarmente importante con circa 1,5 milioni di passeggeri in ingresso o uscita nel 2022, di cui circa il 70% relativo a traghetti e il 30% a crociere. Il numero medio giornaliero di passeggeri in arrivo o in partenza registrato nel 2022 è di circa 4.100. Tale dato è soggetto a stagionalità ed è più alto nei mesi estivi, in cui si registra una media di 9.200 passeggeri al giorno (in arrivo o partenza nei mesi estivi 2022).

Il porto di Bari è un nodo importante anche per il traffico merci in considerazione dei numerosi collegamenti con i paesi dei Balcani, la Grecia e la Turchia. Oltre il 90% del traffico merci della Città Metropolitana transita per il porto di Bari. La componente di traffico marittimo maggiormente significativa è quella del trasporto Ro-Ro (traghetti), seguita dalle rinfuse solide e dai container. L'impatto della domanda generata dal porto risulta pertanto significativo sulla viabilità della Città Metropolitana, e in particolare della città di Bari, in quanto la componente di traffico Ro-Ro si traduce in un numero di mezzi pesanti in ingresso e uscita dal porto (si stimano circa 200 mila mezzi nel 2022 a cui corrispondono oltre 500 mezzi al giorno), con conseguente impatto anche sulla viabilità di connessione tra il capoluogo ed il territorio circostante.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, si evidenzia che nell'ultimo decennio il sistema aeroportuale italiano è stato caratterizzato da una crescita significativa del traffico aereo point

[5] Incidenza di individui dinamici con mobilità all'interno del proprio comune per lavoro/studio rispetto al totale degli individui dinamici con mobilità all'interno del proprio comune e in uscita dal proprio comune per lavoro/studio. Fonte: ISTAT.

[6] Incidenza di individui dinamici con mobilità all'interno del proprio comune per lavoro/studio con destinazione all'interno della Città Metropolitana rispetto al totale degli individui dinamici con mobilità all'interno del proprio comune e in uscita dal proprio comune per lavoro/studio con destinazione all'interno della Città Metropolitana. Fonte: ISTAT.

to point, grazie principalmente allo sviluppo dei vettori low cost che hanno seguito strategie di sviluppo volte a favorire collegamenti diretti sia a livello nazionale che internazionale, senza passare dagli hub di Roma e Milano. L'aeroporto di Bari ha saputo cogliere le opportunità offerte dal mercato e nel 2022, dopo due anni di contrazione del traffico a causa della pandemia, l'aeroporto di Bari ha registrato un traffico record di oltre 6 milioni di passeggeri.

In termini di traffico generato dall'aeroporto di Bari, il numero medio giornaliero di passeggeri in arrivo o in partenza registrato nel 2022 è di circa 17.000. Tale dato è soggetto a stagionalità ed è più alto nei mesi estivi, in cui si registrano picchi di circa 24.000 passeggeri al giorno (registrati in arrivo o partenza nel mese di agosto 2022).

Lo sviluppo dell'aeroporto di Bari è molto importante per il territorio della Città Metropolitana di Bari in quanto consente di perseguire due obiettivi fondamentali: il primo, di garantire la mobilità dei residenti (traffico outgoing); il secondo, di contribuire allo sviluppo economico del territorio attraendo flussi turistici o migliorando le opportunità di incontro tra imprese (traffico incoming). Risulta pertanto fondamentale che lo sviluppo del traffico aeroportuale sia accompagnato da una strategia di sviluppo dei servizi di mobilità di connessione (ad esempio secondo una logica multimodale), al fine di garantire un'esperienza positiva sul territorio sia per i passeggeri incoming, sia outgoing.

Complessivamente, la domanda di trasporto si distribuisce sulle principali direttrici di traffico presenti nel territorio metropolitano, suddivisa per modalità di trasporto.

In riferimento al traffico sulla rete stradale di autoveicoli, i dati relativi alla domanda nell'ora di punta mostrano che il 95% del traffico è relativo a spostamenti con origine-destinazione nei comuni della Città Metropolitana e la maggioranza del traffico è di tipo intra-comunale, con una intensificazione del traffico sulle principali direttrici di ingresso e uscita dal Comune di Bari.

Per quanto riguarda gli spostamenti dei veicoli pesanti, il traffico risulta più intenso in corrispondenza dei più importanti nodi logistici (in particolare, l'interporto e i terminal intermodali, il porto di Bari, le zone industriali di Bari e Modugno) e delle principali aree industriali, come quelle di Bari, Modugno e Molfetta.

Per quanto riguarda, inoltre, il trasporto ferroviario dei passeggeri, la Città Metropolitana è servita da quattro operatori che gestiscono differenti reti di trasporto ferroviario tra loro non interconnesse per una estensione complessiva nella CMB di circa 432 km (i.e. Trenitalia, Ferrovie del Sud Est, Ferrotramviaria e Ferrovie Appulo Lucane). La direttrice a maggiore densità è quella nord-sud lungo l'asse adriatico, caratterizzata da oltre il 50% di spostamenti intercomunali. Anche per il traffico ferroviario, la maggior parte degli spostamenti hanno origine e destinazione all'interno della città Metropolitana (circa il 70%), seppure in misura inferiore rispetto agli spostamenti su strada. Si evidenzia che una quota significativa di spostamenti con la modalità ferroviaria è relativa a flussi dalle altre province pugliesi verso la Città Metropolitana (circa il 19%) mentre l'aliquota degli spostamenti generati dalla Città Metropolitana verso le altre province ha un peso minore (circa l'8%). [7]. Anche per quanto concerne il TPL su gomma, la maggior parte del traffico è relativo a spostamenti all'interno

[7] Sono noti i dati aggiornati al 2019 basati sulle bigliettazioni comunicate dai gestori ferroviari: Trenitalia, FAL e FT mentre non sono disponibili dati relativi alle stazioni ferroviarie site lungo le linee gestite da FSE.

della Città Metropolitana (circa l'80%) con un numero di spostamenti comunque significativo generato da altre province pugliesi (circa il 10%).

La maggior parte della domanda di trasporto stradale e ferroviario della Città Metropolitana si registra all'interno della regione e converge nella città di Bari. Gli spostamenti nelle due ore di punta del mattino:

1. Con auto privata sono in larga parte intra-comunali, soprattutto nel capoluogo e nei comuni non vicini allo stesso,
2. Tramite servizio ferroviario sono generalmente intercomunali, ad eccezione di Bari, dove avvengono in misura maggiore all'interno del medesimo comune,
3. Tramite TPL su gomma sono quasi sempre intercomunali, tranne nel capoluogo.

In merito alla ripartizione modale degli spostamenti nelle ore di punta del mattino, l'auto privata è il principale mezzo con cui vengono effettuati sia gli spostamenti intercomunali, con un'incidenza del 66% sul totale (seguita da treno, 21%, e autobus extra-urbano, 13%), che intra-comunali, scelta ben nel 94% degli spostamenti[8].

Gli spostamenti sono realizzati attraverso un numero di autovetture per abitante piuttosto basso, in particolare se confrontato con le altre città metropolitane italiane e con un parco veicolare circolante composto per lo più da autovetture datato ed appartenente a classi ambientali caratterizzate da alti tassi di inquinamento (di cui la maggior parte a gasolio), soprattutto nei comuni più interni e poco connessi al capoluogo mediante servizi TPL (sud-est Barese e Alta Murgia).

Il parco veicolare utilizzato nel barese si posiziona al settimo posto per dimensione tra le città metropolitane[9]. A livello metropolitano, il comune che maggiormente contribuisce alla composizione del parco veicolare è il capoluogo, in cui circolano il 25,6% dei mezzi dell'intero territorio.

Rispetto alle città metropolitane italiane, nel 2021 il rapporto tra il numero di autovetture ed il numero di abitanti nella Città Metropolitana si ferma a 0,59[10], ricoprendo l'undicesimo posto per dimensione dopo Firenze con un valore pari allo 0,8, seguita da Catania e Reggio Calabria. Per quanto riguarda l'anzianità del parco veicolare ed il livello di emissione di gas climalteranti dei veicoli, nell'ambito metropolitano, il parco veicolare risulta complessivamente costituito da veicoli Euro4 per il 26%, veicoli Euro5 per il 15% ed Euro6 per il 19%. Il restante 40% è

[8] Si tratta di un'analisi effettuata dalla Regione Puglia, propedeutica alla costruzione dello scenario di Piano del Piano Regionale dei Trasporti 2021-2027. Tale analisi valuta la domanda nelle ore di punta del mattino.

[9] Il parco veicolare circolante in un determinato territorio è dato dal numero complessivo di mezzi stradali che si spostano in un'area e fornisce il quadro complessivo delle potenziali pressioni ambientali che scaturiscono dal trasporto stradale.

[10] Fonte: ACI.

costituito da veicoli obsoleti, altamente inquinanti e, dunque, prossimi a drastiche limitazioni di circolazione[11].

Un parco veicolare limitato e obsoleto non favorisce la sicurezza stradale, tanto che la Città Metropolitana di Bari è il territorio maggiormente caratterizzato dal fenomeno incidentale in rapporto alla popolazione. Nel 2021 si sono verificati 3.082 incidenti stradali, di cui l'1,4% con lesioni a persone[12]. Mentre, alcuni comuni della cinta barese ed i Comuni di Poggiorsini e Alberobello appartengono alla fascia più bassa di intensità del fenomeno incidentale[13].

Il trasporto pubblico locale resta poco sviluppato nell'area barese, oltretutto in declino nel decennio passato come peraltro in quasi tutte le realtà metropolitane.

Nel 2019 i posti per km offerti ammontavano a 2.849 per ogni residente, circa il 40% in meno la media nazionale. Rispetto al 2010 l'offerta si è ridotta di 371 posti, l'11,5% del totale. Una contrazione, questa, diffusa a livello nazionale (-7,1%) e nelle zone metropolitane, con l'eccezione di Messina e Napoli dove si arriva a punte del 46%. I vincoli di bilancio degli enti pubblici spingono ad una riduzione dei sussidi e quindi dell'offerta disponibile, deprimendo la domanda.

Il Comune di Bari già a fine decennio, con 82 passeggeri per abitante/anno trasportati, si colloca agli ultimi posti per dimensione della domanda di Tpl, con una tendenza che ragionevolmente si amplierà negli anni successivi per effetto di una minore inclinazione delle persone all'uso dei mezzi pubblici determinata dall'emergenza sanitaria.

Figura 22 - Posti-km offerti dal Tpl nelle città metropolitane nel 2019 (valori pro-capite) - Fonte: Elaborazione su dati Istat

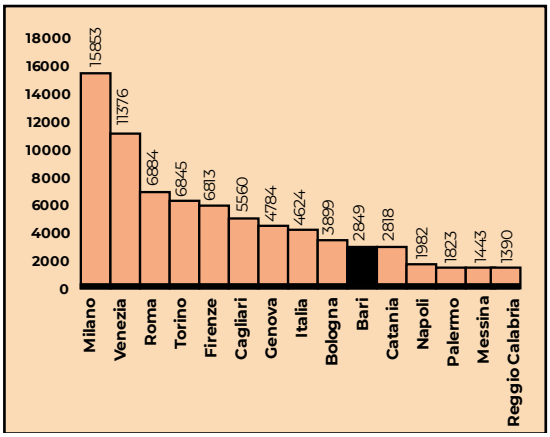
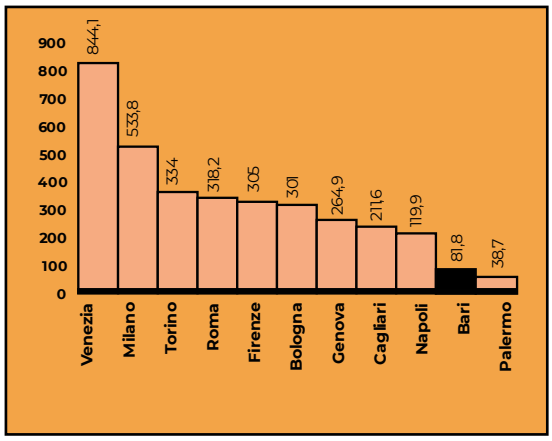


Figura 23 - Numero di passeggeri per abitante all'anno trasportati dal TPL nelle città metropolitane nel 2019 - Fonte: Elaborazione su dati Istat



[11] Fonte: Elaborazione dati ACI.

[12] Fonte: ISTAT.

[13] Fonte: ASSET, ISTAT.

Logistica

Le infrastrutture logistiche della Città Metropolitana di Bari includono tre porti commerciali (i.e. Bari, Monopoli e Molfetta) un aeroporto di rilevanza nazionale e internazionale (ie Aeroporto Karol Wojtyla), aree per la logistica distributiva (es. Interporto) e terminal intermodali strada-ferrovia collegati alla rete ferroviaria nazionale.

Per quanto riguarda il sistema portuale a servizio della CMB, il porto di Bari concentra al suo interno la maggior parte del traffico marittimo commerciale. In particolare, oltre il 90% del traffico merci transita per il porto di Bari. La domanda di trasporto marittimo di merci nel periodo 2018 - 2022 è riportata nella seguente tabella per i porti di Bari e Monopoli[14].

La componente di traffico marittimo maggiormente significativa è quella del trasporto RoRo e RoPax, seguita dalle rinfuse solide e dai container. L'impatto della domanda generata dal porto risulta pertanto molto significativo sulla viabilità della città metropolitana in quanto la componente di traffico RoRo e RoPax si traduce in un numero significativo di mezzi pesanti in ingresso e uscita dal porto (si stimano circa 200 mila mezzi nel 2022 a cui corrispondono oltre 500 mezzi al giorno)

Tabella 1 - Traffico merci nel porti di Bari – Fonte: Assoporti

	Unità di misura	2018	2019	2020	2021	2022[15]
Rinfuse liquide	Tonnellate	-	1.146	-	-	2.307
Rinfuse solide	Tonnellate	1.456.186	1.965.124	2.179.003	1.877.708	1.422.903
Merci varie (a+b+c)	Tonnellate	4.833.524	4.135.751	4.665.510	5.426.720	6.207.461
Container (a)	Tonnellate	695.771	666.149	559.001	752.242	758.023
Ro-Ro (b)	Tonnellate	4.093.681	3.421.584	4.090.570	4.664.399	5.420.639
Altre merci varie (c)	Tonnellate	44.072	48.018	15.939	10.079	28.799
Totale	**Tonnellate**	**6.289.710**	**6.102.021**	**6.844.513**	**7.304.428**	**7.632.671**
Container	Nr	68.262	82.627	71.233	70.254	69.779
Unità RoRo	Nr	158.018	166.070	160.056	176.850	199.064

[14] Fonte: Assoporti.

[15] Stimato il valore annuale sulla base dei dati del periodo gennaio settembre 2022.

Tabella 2 - Traffico merci nel porto di Monopoli - Fonte: Assoporti

	Unità di misura	2018	2019	2020	2021	2022[16]
Rinfuse liquide	Tonnellate	175.301	315.639	218.112	322.774	352.520
Rinfuse solide	Tonnellate	190.267	200.754	183.995	183.347	192.346
Merci varie	Tonnellate	20.131	1.449	9.228	15.036	12.789
Altre merci varie	Tonnellate	20.131	1.449	9.228	15.036	12.789
Totale	**Tonnellate**	**385.699**	**517.842**	**411.335**	**521.157**	**557.655**

In aggiunta all'offerta infrastrutturale dei porti di Bari e Monopoli, il completamento del porto commerciale di Molfetta consentirà nei prossimi anni di attrarre una ulteriore domanda di traffico e di incrementare ulteriormente i traffici gestiti dai porti della CMB.

I terminal intermodali presenti nella CMB hanno registrato un traffico crescente grazie a un costante aumento dell'offerta di servizi intermodali ferro-gomma da/verso la CMB. Complessivamente, i terminal intermodali di scalo Ferruccio e Lamasinata gestiscono un flusso settimanale di circa 50 coppie di treni la settimana con origine / destinazione sia nazionale che internazionale, (con particolare riferimento ai traffici con O/D i Balcani, la Grecia e la Turchia.

Per quanto riguarda il trasporto delle merci, il traffico generato dell'aeroporto di Bari risulta limitato a servizi postali e solo in parte a air cargo, anche per effetto della competizione del trasporto su gomma e intermodale. La domanda di trasporto aereo di merci per il periodo 2018 - 2022 è riportata nella seguente tabella per l'aeroporto di Bari[17].

Aeroporto di Bari	2018	2019	2020	2021	2022	CAGR
Cargo (tonnellate)	1.762	2.273	2.514	2.402	2.430	8,4%

Per quanto riguarda i nodi principali di interscambio per le merci si riporta di seguito una descrizione delle principali caratteristiche infrastutturali:

- Le principali infrastrutture portuali:

- **Porto di Bari**: situato a nord del centro abitato del capoluogo, è costituito da due aree: il porto storico, destinato alle attività commerciali e legate alla pesca, ed il porto nuovo a funzione prevalentemente commerciale. I collegamenti marittimi dal Porto di Bari

[16] Stimato il valore annuale sulla base dei dati del periodo gennaio settembre 2022.

[17] Fonte: Assaeroporti.

sono prevalentemente diretti verso la penisola Balcanica ed il Medio Oriente.

- **Porto di Molfetta**: è attualmente un porto merci-peschereccio. La realizzazione del nuovo porto commerciale donerà al porto di Molfetta un importante ruolo strategico per l'area adriatica del nord barese in quanto connesso con la Zona Economica Speciale (ZES) adriatica, con l'infrastruttura stradale attraverso la SS 16 e con quella ferroviaria innestata nella linea ad alta velocità Bari-Napoli.
- **Porto di Monopoli**: è un porto secondario della Regione ed i suoi traffici comprendono tutto il bacino mediterraneo. Il porto di Monopoli, conosciuto ai più come prevalentemente turistico e peschereccio, è parzialmente interessato da flussi di merci.

- **Interporto regionale per la Puglia**: è la prima infrastruttura di tale tipologia nell'area adriatica meridionale in grado di servire il mercato locale e di intercettare i traffici merci provenienti e diretti sia verso l'area balcanica, in relazione ai collegamenti RO/PAX attivi dal Porto di Bari, sia con il Far-East e l'area mediorientale grazie alla costante crescita di nuovi servizi di linea dal medesimo scalo portuale. La sua posizione strategica sul corridoio VIII trans europeo Bari-Varna ed in prossimità della piattaforma intermodale Ferruccio permette una triangolazione delle merci tra l'aeroporto internazionale "Karol Wojtyla" di Bari, il porto di Bari e il più vicino casello autostradale, che dista meno di 5 km.

- **Terminal strada-ferrovia**: il traffico intermodale strada-ferrovia viene gestito presso lo scalo merci Bari Lamasinata e il terminal Bari Ferruccio. I due terminal servono direttici di traffico di rilevanza nazionale e internazionale.

- **Aeroporto di Bari Karol Wojtyla**: fra i principali d'Italia ed il più importante della Puglia per traffico passeggeri e merci è caratterizzato da un trend di crescita dalla sua messa in esercizio ad oggi. Il flusso di merci in transito nell'aeroporto di Bari riguarda principalmente merce sfusa e posta.

La domanda di trasporto si distribuisce sulle principali direttrici di traffico presenti nel territorio metropolitano, suddivisa per modalità di trasporto. Le immagini seguenti mostrano la distribuzione della domanda nelle due ore di punta del mattino su rete stradale, con particolare riferimento sia ai veicoli che ai mezzi pesanti.

Per quanto riguarda gli spostamenti dei veicoli pesanti, il flussogramma mostra una intensificazione del traffico in corrispondenza dei più importanti nodi logistici (in particolare, interporti e terminal intermodali, porto di Bari, zona industriale di Bari e Modugno) e delle principali aree industriali, come quelle di Bari, Modugno e Molfetta.

Mappa 7 - Veicoli pesanti nella CMB durante l'ora di punta del mattino su rete stradale - *Fonte*: CMB

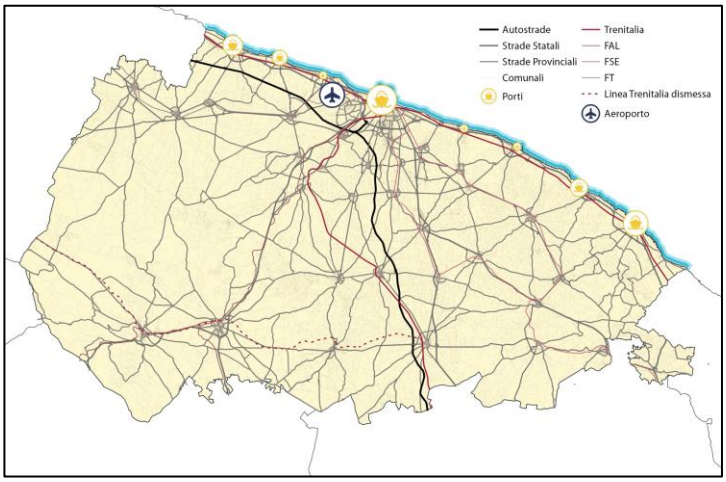
Oltre ai nodi logistici precedentemente indicati (i.e. porti, aeroporto e terminal intermodali), l'offerta di infrastrutture di trasporto della Città Metropolitana di Bari include importanti assi della rete stradale e ferroviaria.

Il territorio metropolitano risulta un importante nodo stradale caratterizzato dalle connessioni autostradali con l'Autostrada A14 e l'Autostrada A16, che collegano rispettivamente Bari con Napoli e Bologna verso nord e con Taranto verso sud.

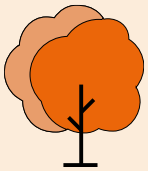
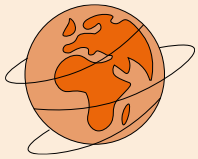
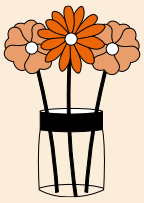
L'infrastruttura ferroviaria esistente si estende per circa 432 chilometri, è collegata alle principali direttrici di traffico nazionali e gioca un ruolo fondamentale per il trasporto intermodale.

Le principali infrastrutture convergono al Capoluogo[18].

Mappa 8 - Offerta infrastrutturale della Città Metropolitana di Bari - Fonte: CMB



[18] Fonte: Piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Bari (2021).

Highlights – territorio, mobilità sostenibile e ambiente	
Popolazione e territorio	
La conformazione geografica metropolitana è costituita per il 54,7% da aree pianeggianti, per il 45,3% da paesaggi collinari interni, 1/3 della popolazione vive in comuni litoranei e 6 abitanti su 10 risiedono in piccoli comuni.	
Consumo del territorio	
Bari si caratterizza per la poca disponibilità di verde urbano, collezionando un dato molto al di sotto della media nazionale (9,2 mq per abitante a fronte di 33,8 mq per abitante). Ne consegue un basso tasso di assorbimento idrico e un alto livello di impermeabilizzazione del suolo: con un dato pari al 10,1% di suolo impermeabilizzato rispetto alla superficie, il capoluogo barese si posiziona poco al di sopra della media nazionale (7,6%).	
Antropizzazione e cambiamenti climatici	
Tra il 2010 e il 2022, si rilevano segnali di aumento delle temperature, sebbene i confronti storici evidenzino una crescita contenuta, anche rispetto alle altre città metropolitane. Si rileva una presenza non allarmante di fattori inquinanti nei vari elementi, anche per una carenza nei sistemi di monitoraggio e di controllo del territorio, come nel caso dei rifiuti.	
Agricoltura	
La Città Metropolitana di Bari contribuisce nell'agricoltura regionale, soprattutto nelle coltivazioni foraggere (54%) e nelle coltivazioni di olivo (26%)., che nello scorso decennio si sono ridotte a causa dell'abbandono che ha aumentato i terreni incolti. L'agricoltura di qualità è presente con 9 filiere, ma con un impatto economico ancora limitato.	
Mobilità	
L'età media della flotta rotabile Metropolitana è superiore al dato nazionale (rispettivamente 19,7 anni e 15,4 anni) e i convogli di età superiore a 15 anni corrispondono al 42% del totale. Relativamente al TPL, nel 2019, sono stati previsti nuovi investimenti per i bus da parte di Ferrovie del Sud Est (circa 68 unità nella regione Puglia), tramite i quali è stato possibile ristabilire l'allineamento alla media nazionale in termini di posti per km, con un incremento di circa 14 posti-Km rispetto al 2018. Un significativo impulso alla domanda per spostamenti da/verso altre regioni o altri paesi deriva inoltre da importanti infrastrutture strategiche sono presenti sul territorio metropolitano, quali l'aeroporto e la stazione centrale di Bari il sistema portuale (Bari e Monopoli) e i terminal intermodali. La valorizzazione di tali infrastrutture ha ricadute non solo sul sistema trasportistico	

metropolitano, ma sull'intera economia regionale in termini di competitività, attrattività del territorio e sostenibilità dello sviluppo economico.	
Logistica	
Un significativo impulso alla domanda per spostamenti da/verso altre regioni o altri paesi deriva inoltre da importanti infrastrutture strategiche sono presenti sul territorio metropolitano, quali l'aeroporto e la stazione centrale di Bari il sistema portuale (Bari e Monopoli) e i terminal intermodali. La valorizzazione di tali infrastrutture ha ricadute non solo sul sistema trasportistico metropolitano, ma sull'intera economia regionale in termini di competitività, attrattività del territorio e sostenibilità dello sviluppo economico. In merito agli spostamenti dei veicoli pesanti, è riscontrata una intensificazione del traffico in corrispondenza dei più importanti nodi logistici e delle principali aree industriali. Nell'area metropolitana sono presenti i seguenti nodi principali di interscambio per le merci: Porto di Bari, Porto di Molfetta, Porto di Monopoli, Interporto regionale per la Puglia, scalo merci Bari Lamasinata, terminal Bari Ferruccio e Aeroporto di Bari Karol Wojtyla.	

4.3 Benessere e inclusione sociale

Struttura e scenari demografici

La Città Metropolitana di Bari sta vivendo un processo di decremento demografico, avviatosi dal 2012 e continuato fino ad oggi, anche in una fase di crescita economica. La contestuale ripresa dell'occupazione non ha modificato infatti tale tendenza, tantomeno l'evento pandemico, che lo ha frenato solo nel 2020.

In dieci anni il territorio passa così da 1,26 milioni di residenti a 1,23, perdendo circa 33 mila cittadini, il 2,6% del totale. Si tratta di un processo diffuso nel Paese e che nel capoluogo pugliese risulta più intenso; una tendenza che accomuna inoltre le aree metropolitane, con le sole eccezioni di Milano, Roma e Bologna.

Figura 24 - Andamento della popolazione residente nella Città Metropolitana di Bari tra il 2001 e il 2022 (inizio periodo) – Fonte: Elaborazione su dati Istat

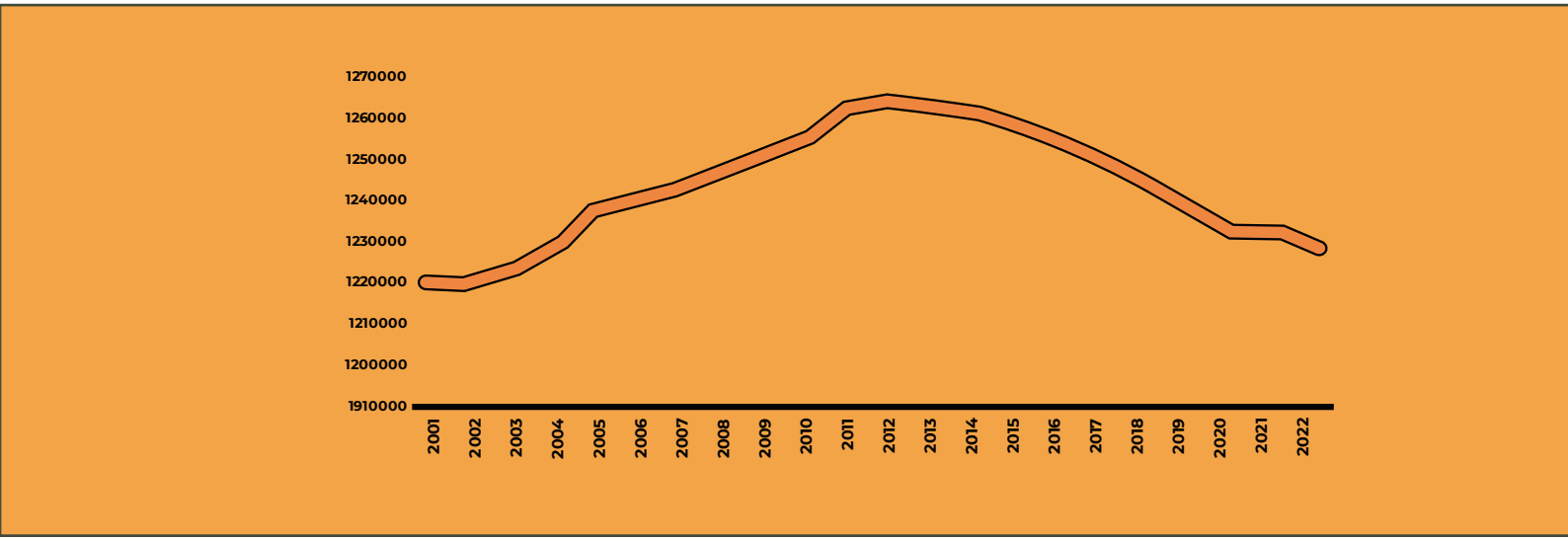
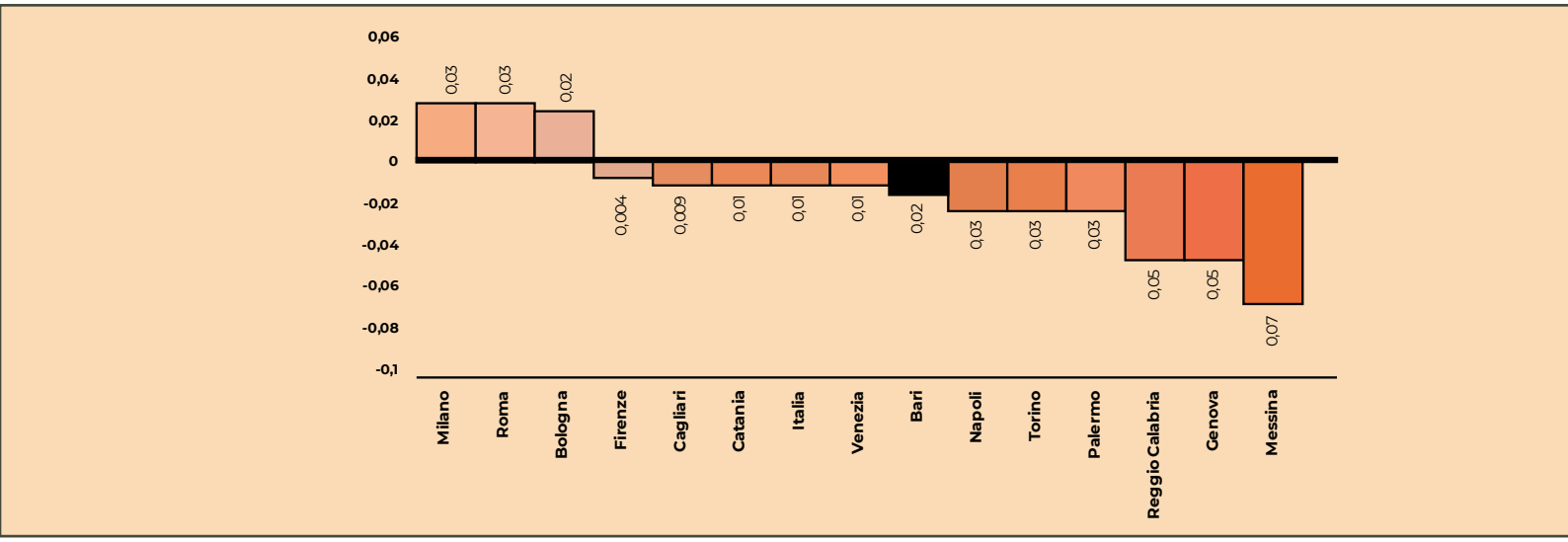


Figura 25 - Evoluzione della popolazione residente nelle città metropolitane tra il 2012 e il 2022 (inizio periodo) – Fonte: Elaborazione su dati Istat



Nel barese tale tendenza deriva dalla combinazione di diversi fattori. Il più evidente è il calo della natalità, che è in contrazione dal 2004 e tra il 2012 e il 2021 vede diminuire i nuovi nati del 22%, passando da 10,9 mila a 8,5 mila l'anno, circa 2,4 mila in meno. Contestualmente è aumentata la mortalità. Il numero di morti è in espansione già dal 2004, favorito dal progressivo invecchiamento della popolazione, e tra il 2012 e il 2021 i decessi salgono da 10,3 mila a 14,2 mila, con un'impennata in coincidenza della pandemia. Anche se, va detto, l'area Metropolitana barese risulta una delle meno condizionate.

Figura 26 - Andamento del numero di nati vivi nella Città Metropolitana di Bari tra il 2012 e il 2021 - Fonte: Elaborazione su dati Istat

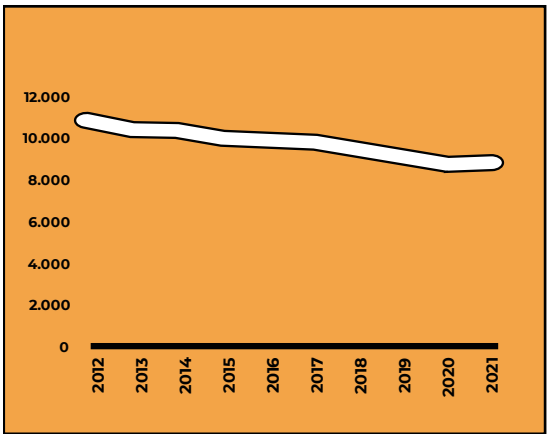
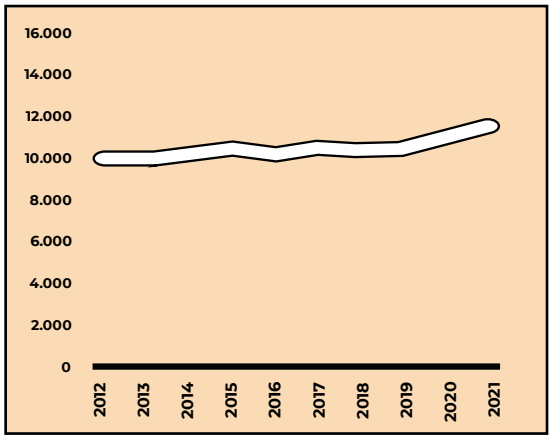


Figura 27 - Andamento del numero di morti nella Città Metropolitana di Bari tra il 2012 e il 2021 – Fonte: Elaborazione su dati Istat



Peggiora quindi il saldo naturale e allo stesso si rileva una minore attrattività del capoluogo pugliese, storicamente un punto di riferimento nel Mezzogiorno per motivi di studio o di lavoro. Al netto del periodo covid, poco rappresentativo poiché le restrizioni sanitarie hanno frenato gli spostamenti, nell'area barese si osserva un minore ingresso di popolazione dall'Italia e dall'estero, per contro aumentano le uscite. Un raffronto tra il quinquennio 2014-2019, una fase di ciclo economico espansivo, con il periodo analogo precedente (2002-2007), mette in

luce un minore ingresso di popolazione dall'interno (-7%) e dall'estero (-18%). Sul fronte opposto, invece, i cancellati per altro territorio italiano salgono del 2% e quelli per l'estero raddoppiano, con un massimo storico di 4,1 mila uscite nel 2018.

Concorre a questo risultato l'emorragia di laureati che nel 2019 vede un'uscita di 23 persone ogni mille residenti, tendenza che accomuna Bari ai centri metropolitani del Mezzogiorno, seppure con intensità minore.

Mutamenti demografici rilevanti interessano anche il profilo anagrafico della popolazione. L'età media sale rapidamente nell'ultimo decennio, passando da 42,6 nel 2013 a 45,5 anni a inizio 2022.

Figura 28 - Mobilità dei laureati italiani (25-39 anni) nelle città metropolitane nel 2019 - Fonte: Elaborazione su dati Istat

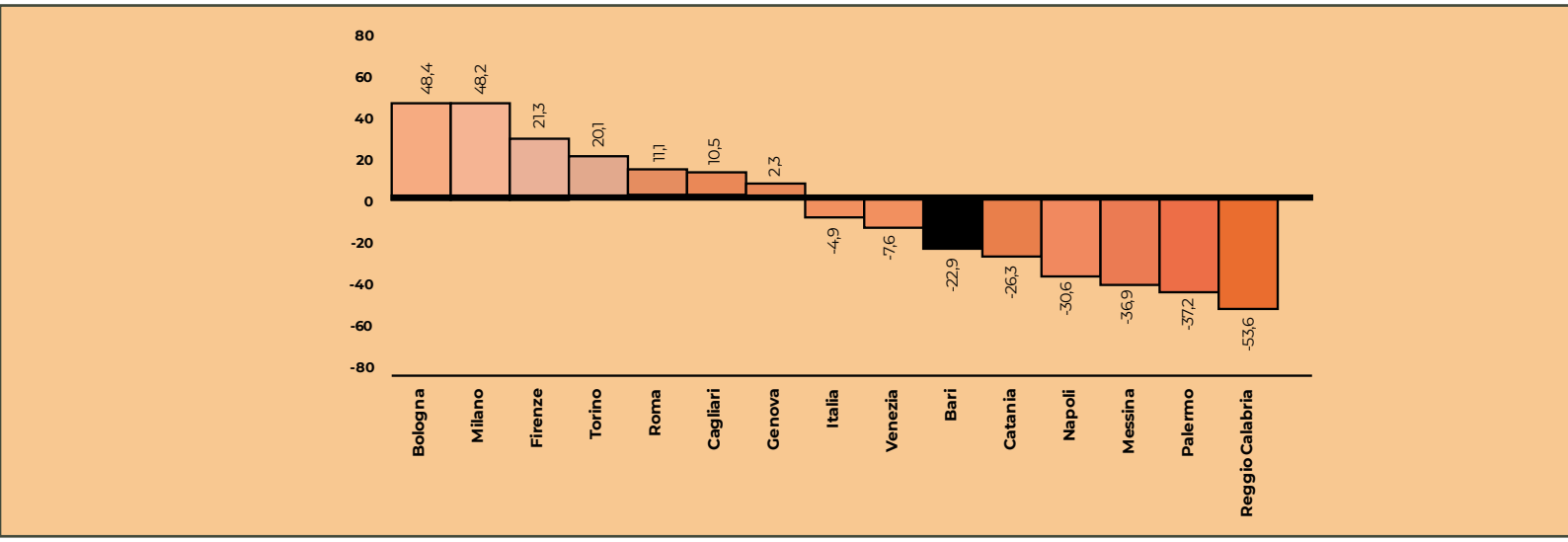
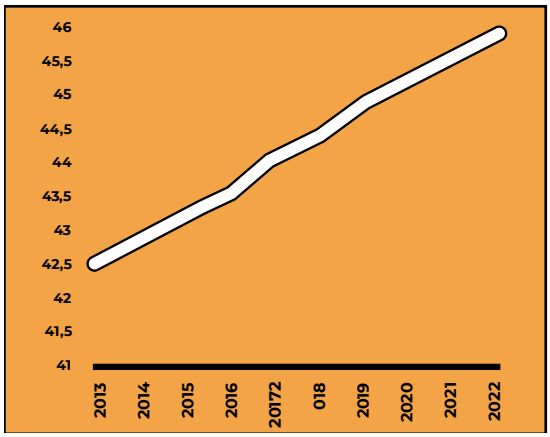


Figura 29 – Età media della popolazione nella Città Metropolitana di Bari dal 2013 al 2022- Fonte: Elaborazione su dati Istat



Ciò in forza di un incremento della popolazione anziana, con gli over 64 che aumentano di oltre 42 mila unità (+18%), di cui i grandi anziani (over 84) che guadagnano oltre 10 mila unità, 1/3 del totale.

Contestualmente si riduce il numero dei giovani, anche in conseguenza della ridotta natalità. Gli under 20 anni, in particolare, nell'ultimo decennio si riducono di circa 32 mila unità (-13%), con una netta caduta del numero dei bambini in età prescolare (-20%). Si tratta di 11 mila studenti potenziali in meno, a fronte di un calo di circa 6 mila già in atto nelle scuole secondarie di secondo grado.

Tabella 3 - Popolazione residente nella Città Metropolitana di Bari a inizio periodo - Fonte: Elaborazione su dati Istat

Classi d'età	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
0- 4	56.363	55.192	53.990	52.514	51.029	49.849	48.652	47.351	46.696	45.355
5- 9	60.462	59.456	58.382	57.817	57.082	56.136	54.842	53.836	53.290	52.039
10- 14	64.714	64.221	63.520	62.264	61.096	60.297	59.251	58.313	58.730	58.259
15 – 19	68.372	67.162	66.579	66.272	65.509	64.797	64.179	63.409	62.893	61.963
20 – 24	75.394	73.970	72.666	71.351	69.916	68.436	67.220	66.485	66.286	65.360
25 – 29	75.297	74.927	74.004	73.893	73.708	72.998	71.110	69.514	67.602	66.638
30 – 34	81.111	78.912	77.067	75.177	73.580	72.255	71.775	70.405	69.603	69.469
35 – 39	94.489	92.444	88.800	85.282	81.982	79.662	77.137	75.225	73.437	72.263
40 – 44	96.564	96.101	96.206	96.019	94.995	93.657	91.446	87.972	84.559	81.861
45 – 49	100.666	101.172	99.876	98.387	96.897	95.683	95.083	95.153	95.399	95.025
50 – 54	89.741	91.876	94.571	96.790	98.253	99.239	99.694	98.596	97.273	96.603
55 – 59	80.552	81.813	83.221	84.896	86.617	88.070	90.028	92.695	95.056	97.314
60 - 64	76.889	75.195	75.323	75.139	76.444	78.130	79.242	80.765	82.553	84.783
65 – 69	66.209	70.456	73.649	75.406	74.366	73.432	71.846	72.153	72.472	73.947
70 – 74	56.802	56.085	55.491	55.782	58.941	61.557	65.704	68.830	71.351	70.264
75 – 79	47.740	48.269	48.947	50.052	50.412	50.424	49.907	49.539	50.548	53.057
80 – 84	36.181	37.111	37.873	38.001	38.143	38.855	39.362	40.232	41.534	41.685
85 - 89	20.832	21.643	22.318	23.237	24.022	24.362	25.051	25.774	26.222	26.051
90 – 94	7.697	8.616	9.124	9.292	9.794	10.131	10.547	10.985	11.586	11.701
95 anni e oltre	1.979	1.874	1.854	2.128	2.404	2.619	2.921	2.973	3.068	3.147

Nel complesso le modificazioni demografiche in corso ridisegnano la domanda di servizi nell'area Metropolitana, con una minore pressione sui servizi educativi e scolastici e una maggiore su quelli socioassistenziali, visto il netto aumento della popolazione più anziana che con più frequenza è meno autosufficiente.

In effetti, negli ultimi dieci anni si osserva un incremento dell'indice di vecchiaia, calcolato come rapporto tra la popolazione over 65 anni e la popolazione con età compresa tra 0 e 14 anni, definendo quanti anziani si contano per 100 giovanissimi. Al 2022 sono 179,8 gli over 65 per 100 giovani under 14 anni, dato comunque inferiore rispetto alla media italiana (187,6%).

Per comprendere meglio il carico di cura che pesa sulle famiglie e sui servizi di welfare, può essere inoltre utile analizzare l'indice di dipendenza strutturale, dato dal rapporto percentuale tra popolazione in età non attiva (0-14 anni e 65 anni e più) e popolazione in età attiva (15-64 anni). Nella Città Metropolitana di Bari tale indice è in lieve crescita dal 2013 ed al 2022 è pari al 55,0%, leggermente al di sotto del dato medio italiano (57,5%).

Figura 30 - Indice di vecchiaia in Italia e nella Città Metropolitana di Bari dal 2013 al 2022 - Fonte: Elaborazione su dati Istat

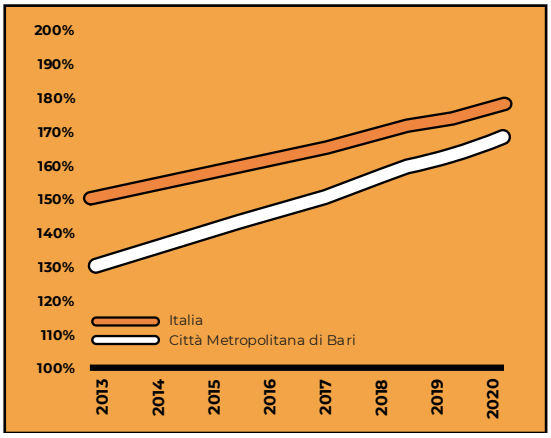
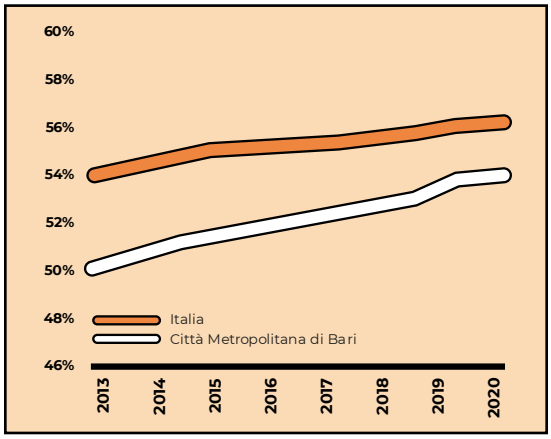


Figura 31 – Indice di dipendenza strutturale in Italia e Città Metropolitana di Bari dal 2013 al 2022 - Fonte: Elaborazione su dati Istat



Nel complesso le modificazioni demografiche in corso ridisegnano la domanda di servizi nell'area Metropolitana, con una minore pressione sui servizi educativi e scolastici e una maggiore su quelli socio-assistenziali, visto il netto aumento della popolazione più anziana che con più frequenza è meno autosufficiente.

La pressione sui servizi per persone non completamente autonome cresce anche in ragione del fatto che l'allungamento dell'età si accompagna ad una più diffusa presenza di persone sole. I residenti in condizione di vedovanza sono infatti saliti di 1,6 mila unità solo dal 2019, toccando le 81,4 mila persone, il 2,0% più, la variazione più alta tra tutte le città metropolitane.

Il frazionamento dei nuclei familiari interessa comunque tutte le fasce d'età, alimentando probabili tensioni sulla domanda abitativa, nonostante la presenza di un calo della popolazione, e alimentando il fabbisogno di servizi per le famiglie, nelle quali la separazione (oltre a peggiorare la condizione economica) rende più difficile la conciliazione dei tempi tra lavoro e famiglia. Le persone separate o divorziate nell'area Metropolitana barese sono oramai quasi 30 mila nel 2022, in aumento di quasi 4,2 mila unità negli ultimi dieci anni, oltre il 17%.

Un fenomeno questo che influisce sulla contrazione del numero medio di componenti per famiglia, passato da 2,7 nel 2011 a 2,4 nel 2021, ma che resta superiore alla media nazionale e nel 2021 tra le città metropolitane e pone Bari al secondo posto (solo dopo Napoli) per maggior numero medio di componenti a famiglia.

Figura 32 – Numero medio di componenti per famiglia nella Città Metropolitana di Bari e in Italia al 2011 e al 2021 - Fonte: Elaborazione su dati Istat

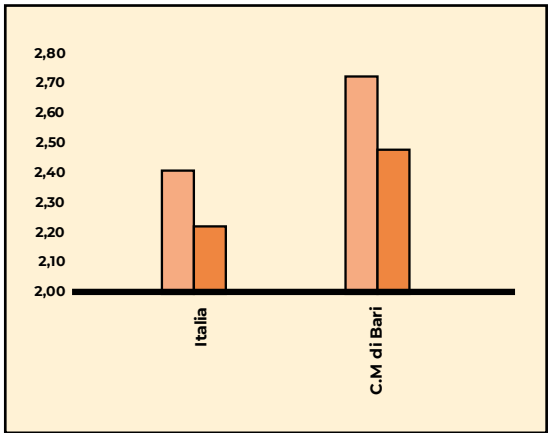
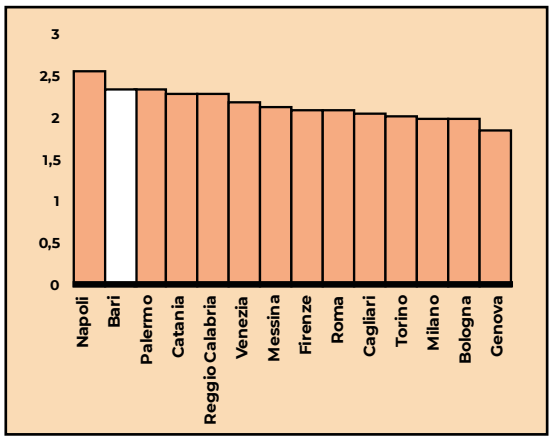


Figura 33 – Numero medio di componenti per famiglia nelle Città Metropolitane Italiane nel 2021 - Fonte: Elaborazione su dati Istat



Infatti, l'area Metropolitana barese resta caratterizzata da un'elevata presenza di famiglie numerose, quelle che concentrano più frequentemente condizioni di disagio economico. Nel 2019 prevalgono ancora le famiglie da tre a cinque componenti che sono quasi la metà del totale (44,5%), ben oltre la media nazionale del 2019 (36,4%). Meno diffusa, sebbene rilevante, la presenza di famiglie 'single', con un solo componente, pari al 27,4%, in aumento dal 23,5% del 2011 ma al di sotto della media nazionale (35,1% nel 2019).

Figura 34 - Famiglie per numero di componenti in Italia e nella Città Metropolitana di Bari al 2011 - Fonte: Elaborazione su dati Istat

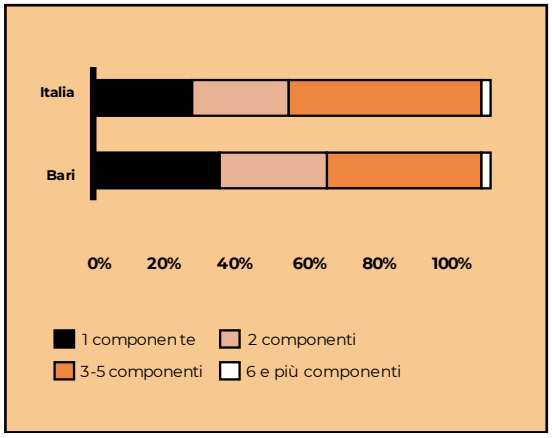
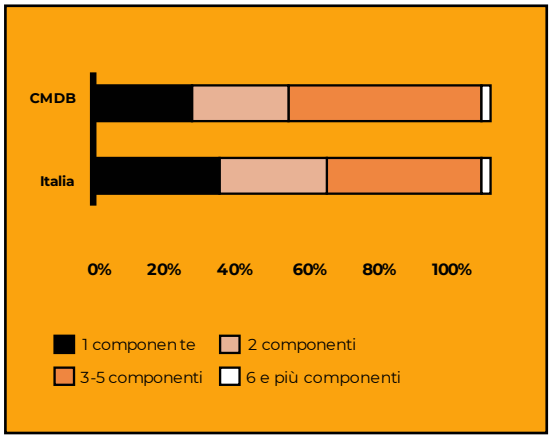


Figura 35 - Famiglie per numero di componenti in Italia e nella Città Metropolitana di Bari al 2019 - Fonte: Elaborazione su dati Istat



In riferimento alla composizione della popolazione per nazionalità, Bari si attesta in coda nel panorama metropolitano, ben lontana dalle situazioni che si osservano a Milano, Firenze, Bologna e Roma. Nel capoluogo pugliese gli stranieri rappresentano il 3,4% della popolazione a seguito di un modesto trend di crescita che si stabilizza nel periodo covid, in cui coincidenza con le restrizioni ai movimenti dettate da motivi sanitari. In particolare, il rapporto percentuale tra il numero di cittadini residenti stranieri e il totale della popolazione residente è stato in lieve continuo aumento tra il 2013 (2,7%) e il 2019 (3,3%) e dal 2019 tende a stabilizzarsi tra il 3,3% ed il 3,4%.

Molte delle tendenze in atto appaiono confermate per i prossimi anni. Tra l'inizio del 2022 e il 2031, secondo lo scenario di previsione mediano, la Città Metropolitana di Bari dovrebbe perdere altri 43,4 mila abitanti, circa il 4% del totale. Gli over 64 risultano destinati a salire del 20%, con oltre 52 mila anziani in più, trainati da quanti hanno almeno 85 anni di età, in aumento del 22% (9 mila in più). Continua inoltre la riduzione della presenza di giovani: 31,3 mila in meno entro il 2031 (-14%). La contrazione sembra però essere più decisa nella popolazione in età scolare, con la 'scomparsa' di quasi due studenti ogni 10 nella fascia interessata dalla scuola primaria e quella superiore di primo grado.

Partecipazione al mercato del lavoro

Con la ripresa economica avviata nel 2014, che sarà trattata nel capitolo 3.4, si osservano decisi progressi nel mercato del lavoro.

Tra il 2014 al 2019 il numero di occupati nel territorio barese passa da 382 mila e 437 mila persone, 55 mila in più, con un incremento del 14,4%, il più elevato a livello metropolitano. Coerentemente in tale periodo il tasso di occupazione è cresciuto, da 45,1% nel 2014 a 52,2% nel 2019. Pur con la straordinaria accelerazione del quinquennio prima del covid, il tasso di occupazione barese resta però al di sotto della media nazionale di circa 6 punti percentuali e migliore solo rispetto alle altre città del Mezzogiorno, con l'eccezione di Cagliari.

Nello stesso periodo si è quasi dimezzato il numero delle persone in cerca di occupazione e si è ridotto in maniera consistente quello degli inattivi, ovvero di quanti non lavorano e non cercano un impiego.

Nello specifico, il numero di residenti in cerca di occupazione con più di 15 anni di età è passato dai 98 mila del 2014 ai 59 mila del 2019, con una contrazione di 39.500 individui, ovvero del 40% nei cinque anni, il progresso più ampio osservato a livello metropolitano. Coerentemente il tasso di disoccupazione è sceso dal 20,4% del 2014 all'11,8% del 2019, quasi 2 punti percentuali sopra la media del Paese.

Infine, relativamente agli inattivi scende di 30 mila unità, da 361 mila persone a 331 mila, con una contrazione dell'8,3%, inferiore solo a quella di Cagliari, Venezia e Genova. Il tasso di inattività è sceso così nel periodo dal 43,2% al 40,6%, risultando nel 2019 oltre 6 punti al di sopra della media nazionale.

Figura 36 -Andamento del numero di occupati nelle città metropolitane tra il 2014 e il 2019 (%) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

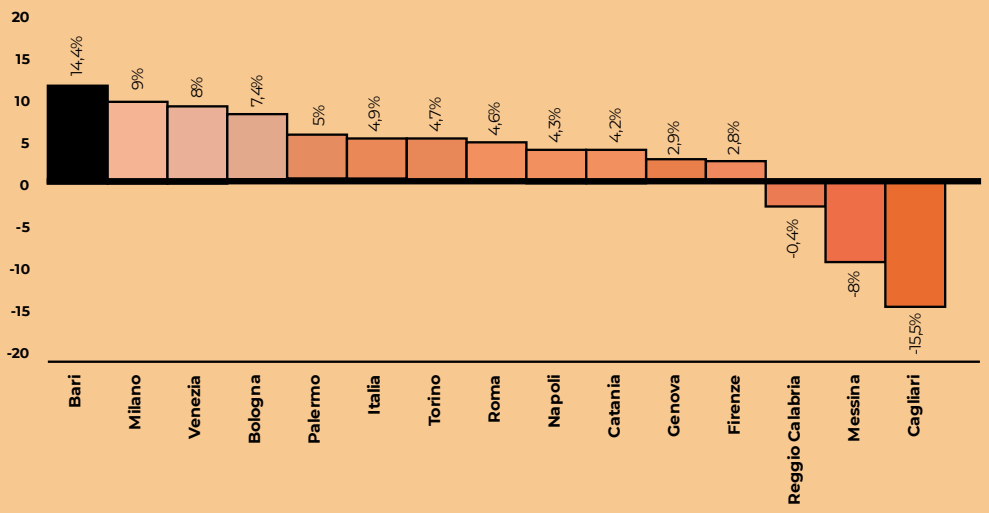


Figura 37 - Tasso di occupazione nelle città metropolitane nel 2019 (%) – Fonte: Elaborazione su dati Istat

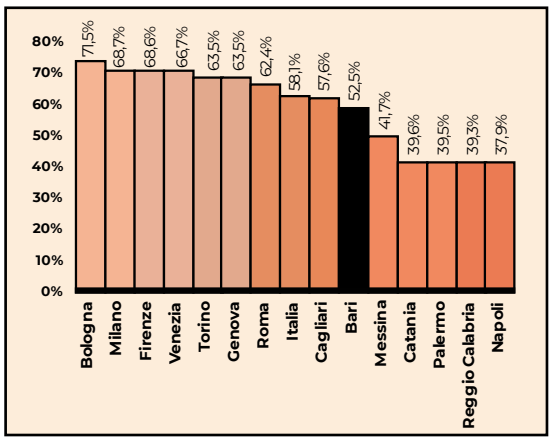


Figura 38 - Andamento del numero di persone in cerca di occupazione nelle città metropolitane tra il 2014 e il 2019 (%) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

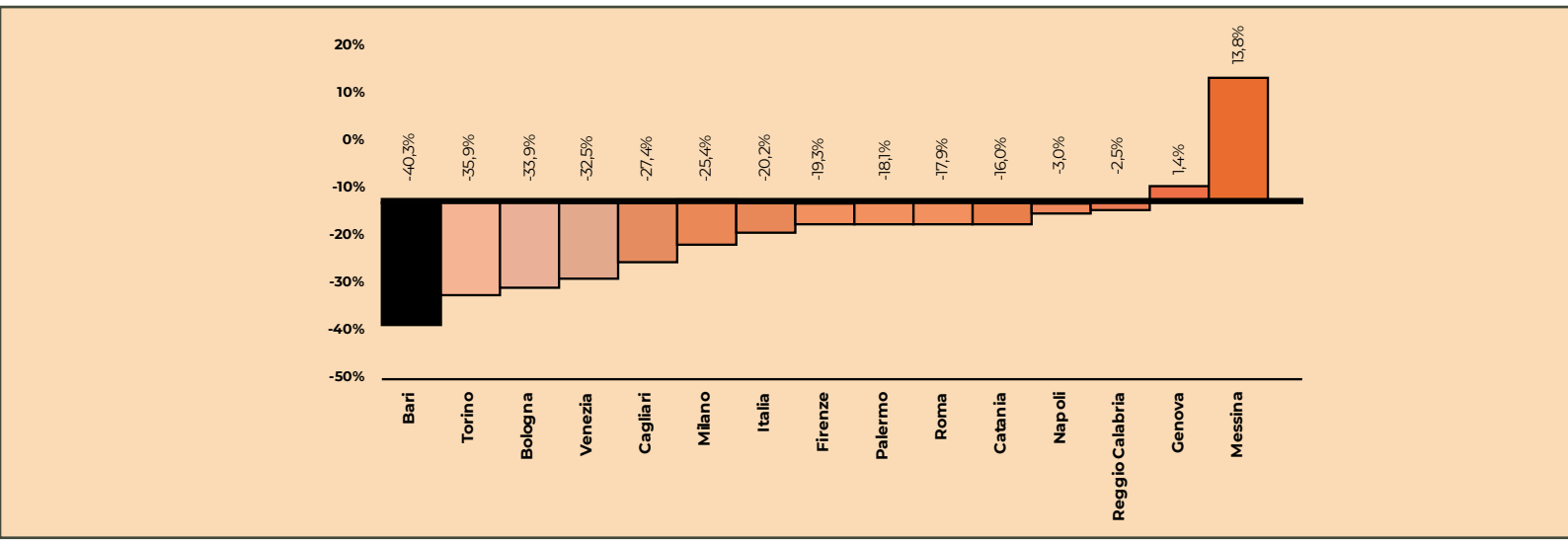


Figura 39 - Tasso di disoccupazione nelle città metropolitane nel 2019 (%) - Fonte: elaborazione su dati Istat

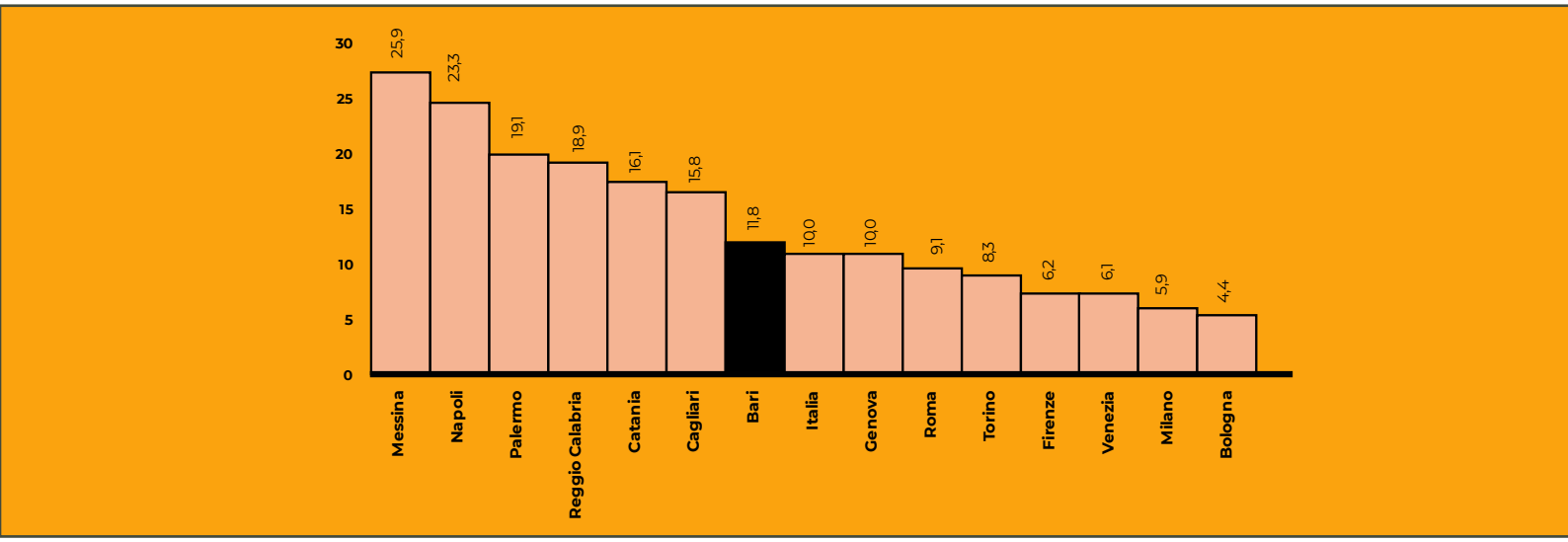


Figura 40 - Andamento del numero di persone inattive nelle città metropolitane tra il 2014 e il 2019 (%) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

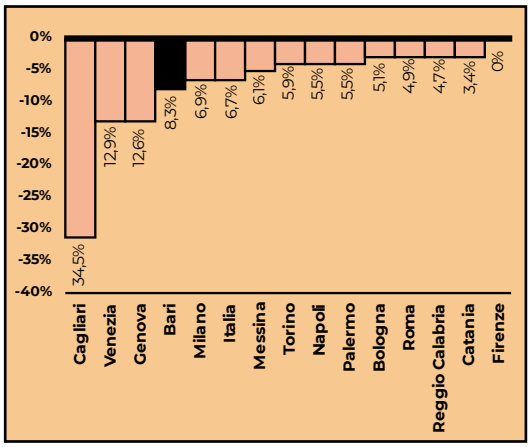
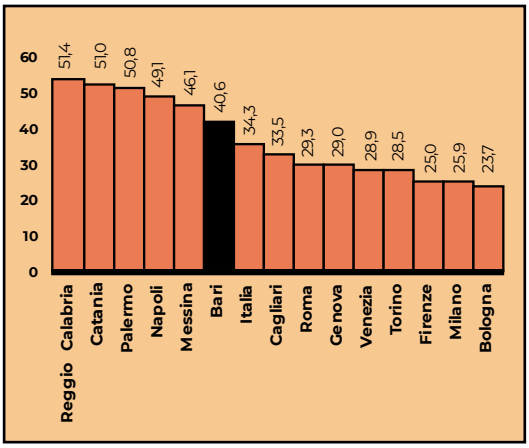


Figura 41 - Tasso di inattività nelle città metropolitane nel 2019 (%) – Fonte: Elaborazione su dati Istat



Nello stesso periodo, beneficiano dei progressi del mercato del lavoro anche i giovani e le donne, le due categorie che nel sistema nazionale e ancora di più nel Mezzogiorno soffrono condizioni di maggiore svantaggio.

Nel barese, tra il 2014 e il 2019, la disoccupazione giovanile quasi si dimezza, in linea col dato complessivo, segnando il miglior risultato tra le città metropolitane. Nel periodo si passa infatti dal 60,5% al 32,2%, un valore che resta quasi triplo rispetto all'intera popolazione del capoluogo pugliese, non diversamente da quanto si rileva a livello nazionale dove il tasso di disoccupazione è appena tre punti più basso.

I miglioramenti coinvolgono anche la componente femminile, il cui tasso di disoccupazione scende di 10 punti percentuali, come in nessuna città metropolitana e a fine periodo si attesta sul 14,3%, un valore di circa 3 punti superiore al dato complessivo barese e 3 punti oltre la media nazionale.

Figura 42 - Andamento del tasso di disoccupazione giovanile nelle città metropolitane tra il 2014 e il 2019 - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

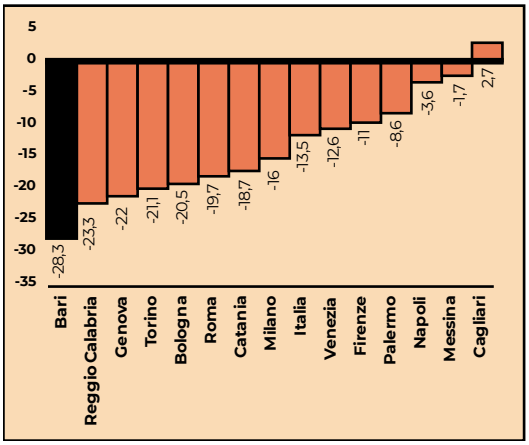


Figura 43 - Tasso di disoccupazione giovanile nelle città metropolitane nel 2019 (%) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

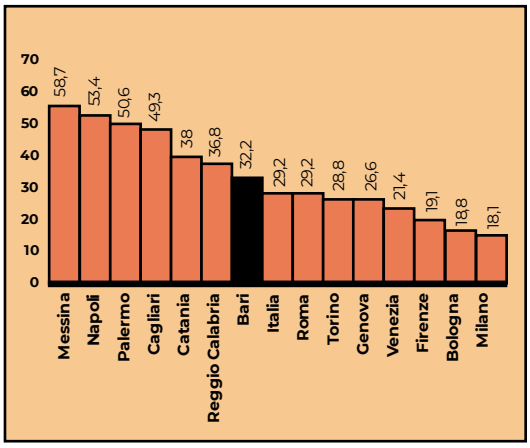


Figura 44 - Andamento del tasso di disoccupazione femminile nelle città metropolitane tra il 2014 e il 2019 (%) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

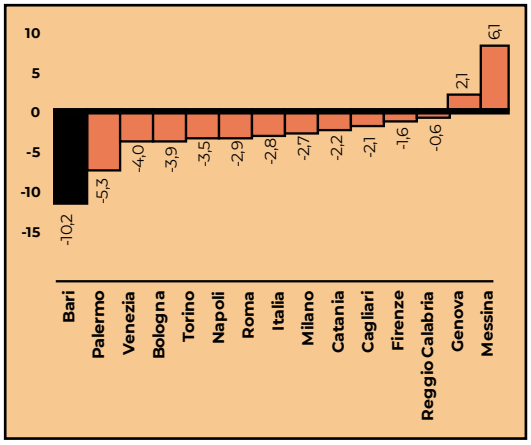
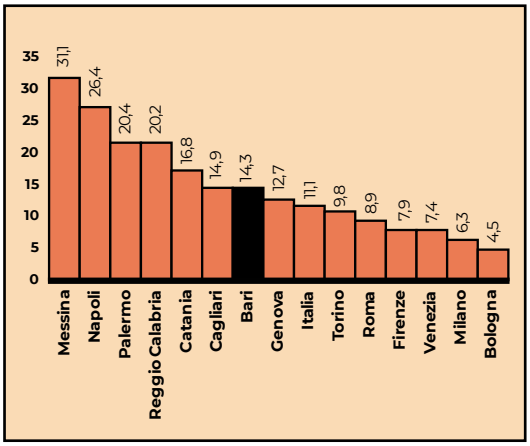


Figura 45 - Tasso di disoccupazione femminile nelle città metropolitane nel 2019 (%) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat



La pandemia ha bruscamente interrotto la traiettoria di crescita dell'economia e condizionato anche l'andamento del mercato del lavoro, anche se in una forma che appare temporanea dai dati più recenti relativi al 2022. In quest'ultimo anno tornano infatti a salire gli occupati e a scendere gli inattivi, mentre continua la contrazione delle persone in cerca di occupazione, anche se i valori a fine 2022 non hanno ancora recuperato quelli del 2019.

Nello specifico, la pandemia ha determinato una riduzione dell'occupazione di 5 mila persone, pari ad una contrazione dell'1,2%, un aumento degli inattivi di 4 mila unità (+1,1%) e una contrazione dei disoccupati di 15 mila unità, un quarto del totale.

In assenza di valori specifici sulla componente giovanile, appare evidente come ad essere maggiormente penalizzata dalla pandemia è certamente quella femminile a cui è imputabile il calo dell'occupazione nel periodo. Tra il 2019 e il 2022, infatti, la componente maschile si espande di ulteriori 4,4 mila occupati a discapito della brusca recessione, a fronte di una contrazione di quella femminile di 9,4 mila unità.

La disoccupazione maschile si riduce di ulteriori 11,6 mila persone, mentre quella femminile di 3,4 mila, alimentando in parte gli inattivi (+4,8 mila), ovvero coloro che non lavorano e non cercano perché non ritengono di avere opportunità concrete.

Figura 46 - Andamento del numero di occupati nelle città metropolitane tra il 2019 e il 2022 (%) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

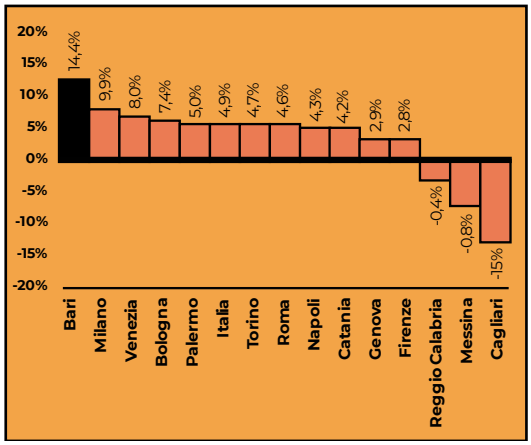


Figura 47 - Andamento del numero di persone in cerca di occupazione nelle città metropolitane tra il 2019 e il 2022 (%) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

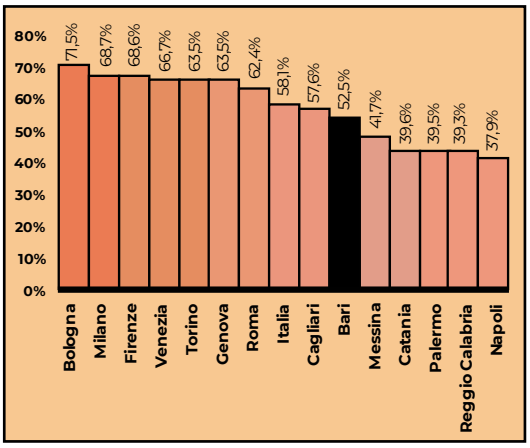


Figura 48 - Andamento del numero di inattivi nelle città metropolitane tra il 2019 e il 2022 (%) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

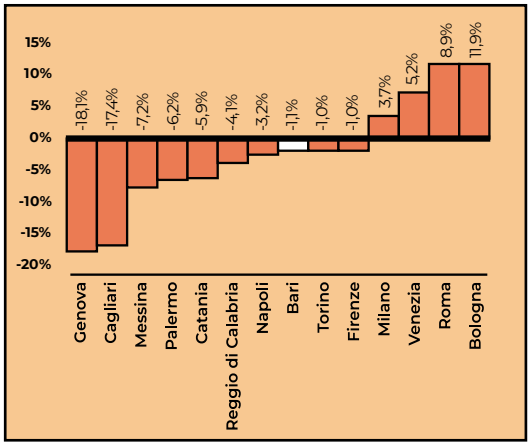
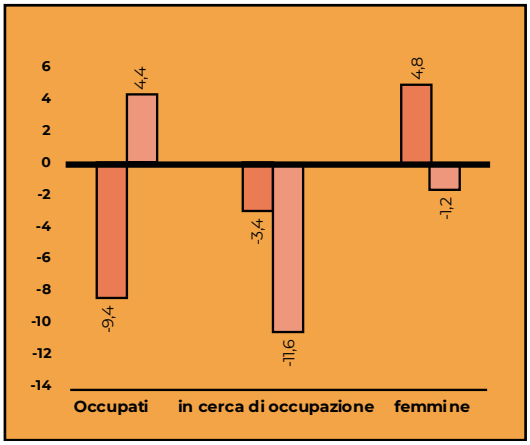


Figura 38 - Andamento del mercato del lavoro a Bari per genere nelle città metropolitane tra il 2019 e il 2022 (migliaia) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat



Il ritorno di fiducia nel mercato del lavoro barese è confermato anche dall'andamento dei giovani con età compresa tra i 15 e i 29 anni classificati come NEET, ovvero Not in Education, Employment or Training. Pur essendo un fenomeno estremamente rilevante, che coinvolge un giovane su quattro (25,5%), l'area Metropolitana di Bari mostra segnali di miglioramento nel 2021, anche nel confronto con il periodo pre-covid.

Redditi e ricchezza

Anche chi lavora nell'area barese spesso fatica ad avere un'occupazione in grado di garantire un reddito adeguato. Il fenomeno del lavoro povero è diffuso per l'insistere di vari fattori, tra questi una paga oraria tra le più basse nei contesti metropolitani (come si vedrà nel capitolo "Economia, conoscenza e connessioni") e un minor numero di giornate retribuite, che con la ripresa è aumentato ma ancora distante dalla media nazionale.

Non di meno concorre la pratica del lavoro irregolare, storicamente più diffuso in settori in cui l'area barese esprime delle proprie vocazioni storiche, come le costruzioni e l'agricoltura, a cui si è aggiunto il turismo in questi ultimi anni.

Figura 50 - Giornate retribuite nell'anno nelle città metropolitane nel 2019 (in % del totale) - Fonte: Elaborazione su dati Istat

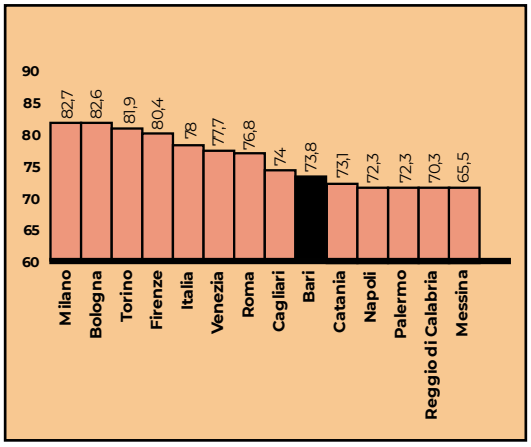
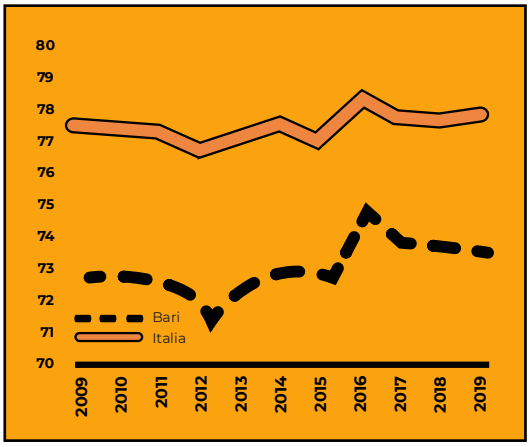


Figura 51 - Giornate retribuite nell'anno tra il 2009 e il 2019 (in % del totale) - Fonte: Elaborazione su dati Istat



Il lavoro povero determina redditi più bassi e una maggiore domanda di sussidi pubblici. Infatti, nel 2021 nella Città Metropolitana di Bari si registra un reddito medio pro-capite delle famiglie pari 18.311 €, in crescita rispetto ai 18.071 € del 2019, seppur al di sotto della media nazionale.

Il miglioramento del mercato del lavoro ha portato effetti benefici anche alla situazione reddituale barese che però resta caratterizzata da un reddito medio inferiore alla media nazionale. Tra il 2014 e il 2021 il reddito medio nel territorio metropolitano barese è cresciuto infatti di quasi il 30%, come in nessun'altra città di confronto e con l'incremento medio nazionale fermo sul +12,2%.

Nonostante la progressione continua, nel 2021 il reddito medio nel barese si attesta sui 18,3 mila euro, il 7% in meno rispetto al dato nazionale.

Figura 52 - Andamento del reddito medio nelle città metropolitane tra il 2014 e il 2021 (%) - Fonte: Elaborazioni su dati Istituto Tagliacarne

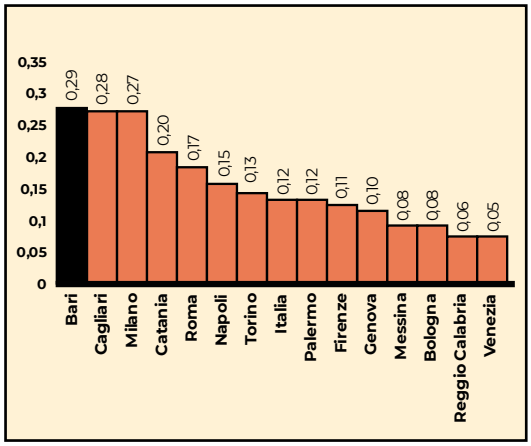
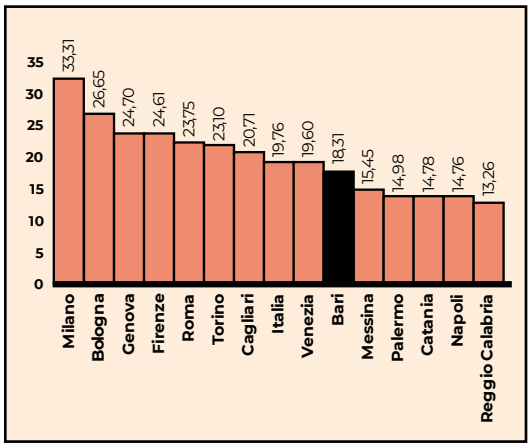


Figura 53 - Reddito medio nelle città metropolitane nel 2021 (migliaia di euro) - Fonte: Elaborazioni su dati Istituto Tagliacarne



Nel territorio metropolitano barese si contano quasi 300 mila contribuenti che dichiarano redditi entro i 10 mila euro, quasi 1/4 della popolazione e il 35,7% dei contribuenti (circa 31%

nel comune di Bari), quota che pone il capoluogo pugliese quasi 9 punti sopra la media nazionale e in linea con le altre città del Mezzogiorno, fatta eccezione per Cagliari. La crescita economica e il miglioramento del mercato del lavoro della seconda parte del decennio scorso hanno portato benefici limitati ai redditi più bassi. La quota di contribuenti nella classe più bassa tra il 2014 e il 2020 si riduce di appena 2 punti percentuali a Bari che, dopo Reggio Calabria, è il territorio che ha segnato i maggiori progressi.

Figura 54 - Quota di contribuenti con reddito inferiore ai 10 mila euro nelle città metropolitane nel 2020 (%) - Fonte: Elaborazioni su dati Me

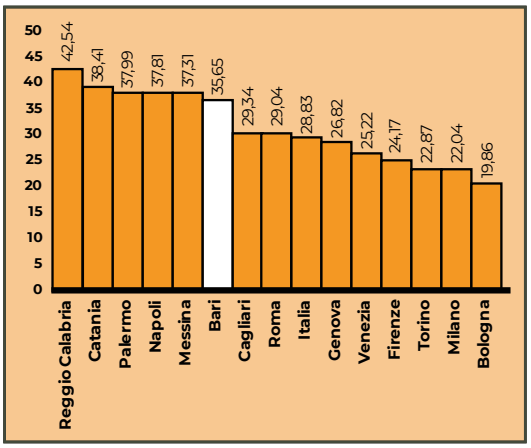
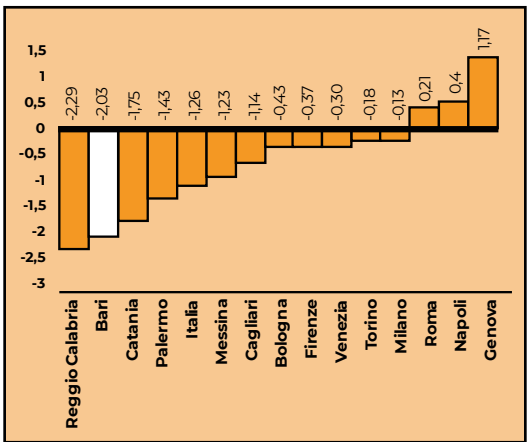
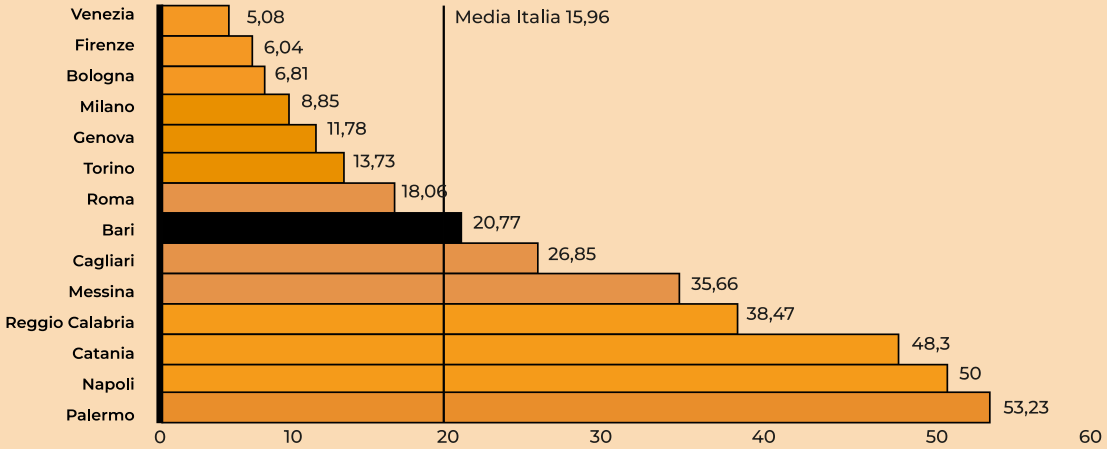


Figura 55 - Andamento della quota di contribuenti con reddito inferiore ai 10 mila euro nelle città metropolitane tra il 2014 e il 2020 (%) - Fonte: Elaborazioni su dati Mef



Coerentemente il barese è uno dei contesti metropolitani dove è più diffusa l'erogazione del reddito di cittadinanza, seppure meno marcata rispetto alle altre realtà del Mezzogiorno. Nel 2022 gli assegni erogati nella Città Metropolitana di Bari sono stati pari a circa 21 ogni mille abitanti, dato al di sopra della media nazionale.

Figura 39 - Assegni ogni mille abitanti per i beneficiari di reddito di cittadinanza nelle città metropolitane italiane nel 2022 – Fonte: Il Sole 24 Ore (elaborazione dati Inps/Istat)



Dotazione di servizi

Un miglioramento deciso della condizione occupazionale richiede tuttavia un'evoluzione quantitativa e qualitativa dei servizi offerti sul territorio, dove restano delle criticità, peraltro aggravate dalla pandemia.

È questo il caso della qualità del sistema scolastico che per le classi III della scuola secondaria di primo grado determina un livello di competenza alfabetica inadeguata nel 40,6% dei ragazzi e in aumento di 4 punti percentuali a seguito delle restrizioni introdotte con il Covid-19.

Ancora più marcato il peggioramento relativo alla competenza numerica, che si è rilevata inadeguata in quasi la metà dei ragazzi (47,5%), circa il 6% più rispetto al periodo precedente la pandemia.

Tabella 4 - Competenza alfabetica non adeguata per genere nella Città Metropolitana di Bari ed in Puglia, Mezzogiorno e Italia - Fonte: Istat

Città	a.s. 2017/2018	a.s. 2018/2019	a.s. 2020/2021	a.s. 2021/2022
Bari				
Maschi	39,2%	40,1%	44,0%	44,8%
Femmine	32,7%	32,2%	33,8%	36,2%
Totale	36,0%	36,3%	39,2%	40,6%
Puglia				
Maschi	42,1%	42,7%	46,8%	47,1%

Città	a.s. 2017/2018	a.s. 2018/2019	a.s. 2020/2021	a.s. 2021/2022
Femmine	34,4%	33,6%	36,7%	37,7%
Totale	38,3%	38,3%	42,0%	42,5%
Mezzogiorno				
Maschi	46,9%	48,3%	52,2%	51,7%
Femmine	39,2%	38,1%	42,1%	41,5%
Totale	43,1%	43,3%	47,2%	46,7%
Italia				
Maschi	38,0%	39,8%	43,4%	43,4%
Femmine	30,6%	30,3%	33,3%	33,5%
Totale	34,4%	35,2%	38,5%	38,6%

Tabella 5 - Competenza numerica non adeguata per genere nella Città Metropolitana di Bari ed in Puglia, Mezzogiorno e Italia - Fonte: Istat

Città	a.s. 2017/2018	a.s. 2018/2019	a.s. 2020/2021	a.s. 2021/2022
Bari				
Maschi	39,5%	40,4%	43,3%	45,5%
Femmine	44,5%	42,9%	48,8%	49,7%
Totale	42,0%	41,6%	45,9%	47,5%
Puglia				
Maschi	43,2%	43,4%	47,5%	48,2%
Femmine	47,0%	46,1%	51,2%	52,5%
Totale	45,1%	44,7%	49,3%	50,3%
Mezzogiorno				
Maschi	49,9%	50,9%	55,9%	54,0%
Femmine	53,9%	53,3%	60,1%	58,8%
Totale	51,9%	52,1%	58,0%	56,4%
Italia				
Maschi	37,6%	38,4%	42,9%	41,6%
Femmine	41,1%	40,8%	46,2%	45,8%
Totale	39,3%	39,6%	44,5%	43,6%

Ulteriori tensioni possono venire da un sistema economico che sta cambiando rapidamente, dove i settori storici perdono rilevanza e l'occupazione cresce maggiormente nei settori innovativi anche grazie ad investimenti esterni al territorio. Questa evoluzione mette in discussione i canali di ricerca tradizionali, che sono di tipo prevalentemente informale, costituiti da legami di parentela e reti amicali. Con l'arrivo di nuove imprese e il consolidamento di settori diversi da quelli tradizionali si presenta una sfida duplice: quella di garantire servizi per le transizioni verso il lavoro o nel lavoro e offrire le competenze adeguate.

Sotto quest'ultimo aspetto un segnale positivo viene dalla partecipazione alla formazione continua, che nella città metropolitana di Bari nel 2021 supera i livelli registrati prima della pandemia, coinvolgendo il 9,0% degli addetti nel 2021 contro il 6,6% del 2018. Il miglioramento segue il trend nazionale, ma con intensità maggiore (2,3% rispetto a 1,8%), riducendo così il gap esistente. Ancora poco, quindi, data l'intensità del cambiamento, ma un punto da cui partire.

Il dato della formazione continua si associa ad una maggiore presenza di residenti tra i 25 e i 39 anni con titolo di studio terziario, laurea o superiore. Nel 2021 erano il 29,9%, quasi due punti al di sopra della media nazionale (28,1%). Presenza in forte aumento negli ultimi anni, in crescita del 3,9% rispetto al 2018, con un trend inferiore solo a quello osservato a Genova e Cagliari, ma lontana dalle realtà più avanzate, come Bologna e Milano.

Allo stesso tempo il territorio barese si caratterizza ancora nel 2021 per la presenza di meno di 6 residenti su 10 con almeno il diploma, contro una media nazionale del 62,7%, e nuovamente in ritardo dalle migliori esperienze metropolitane, quali Bologna, Roma, Genova, Firenze e Milano, tutte con quote superiori al 70%. Questo, nonostante i progressi degli ultimi anni, con un incremento della presenza di diplomati e laureati di 2,1 punti percentuali, il terzo per dimensione dopo Cagliari e Venezia.

Figura 57 - Quota di laureati e altri titoli terziari nelle città metropolitane nel 2021 (%) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

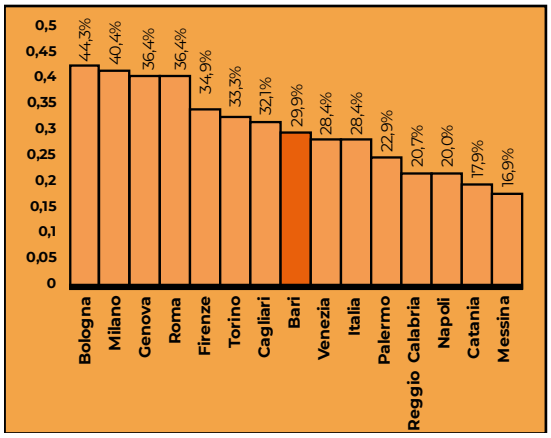


Figura 58 - Andamento della quota di laureati e altri titoli terziari nelle città metropolitane tra il 2018 e il 2021 (%) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

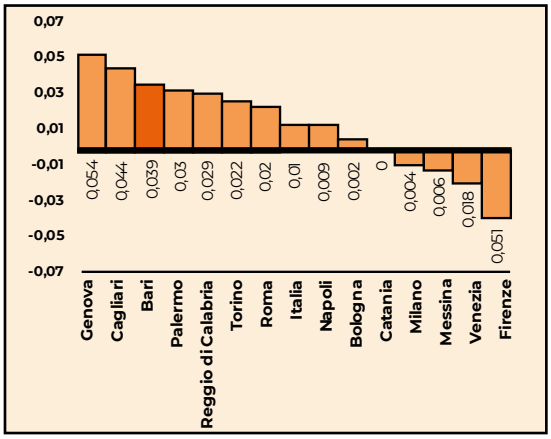


Figura 59 - Quota di persone con almeno un diploma nelle città metropolitane nel 2021 (%)- Fonte: Elaborazioni su dati Istat

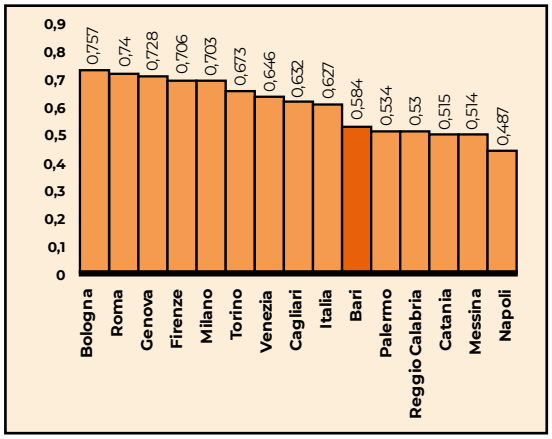
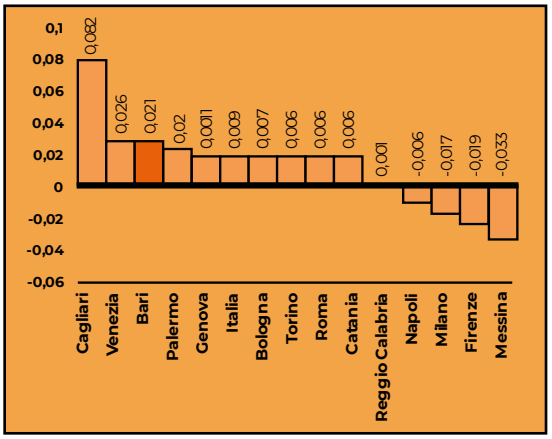


Figura 60 - Andamento della quota di persone con almeno un diploma nelle città metropolitane tra il 2018 e il 2021 (%)- Fonte: Elaborazioni su dati Istat



Un deciso miglioramento appare necessario anche in tema di servizi alla prima infanzia, senza il quale è difficile concretizzare una maggiore partecipazione femminile al mercato del lavoro e un miglioramento delle condizioni economiche delle famiglie baresi.

La dotazione di posti negli asili nido in particolare appare decisamente deficitaria, coprendo meno del 20% della popolazione coinvolta, un dato tra i più bassi nel panorama metropolitano italiano, nel quale Bari si colloca al decimo posto su quattordici, seppur in aumento dall'anno educativo 2018/2019 all'anno educativo 2019/2020.

Tabella 6 - Tasso di copertura nei servizi educativi per la prima infanzia per bambini di 0-2 anni nelle città metropolitane Italiane - Fonte: Istat

Città Metropolitane	a.e. 2018/2019		a.e. 2019/2020	
	Centro area Metropolitana	Resto dell'area Metropolitana	Centro area Metropolitana	Resto dell'area Metropolitana
Firenze	48,2%	35,3%	49,4%	36,3%
Bologna	46,9%	42,9%	47,6%	45,2%
Roma	44,0%	21,1%	47,1%	23,6%
Torino	38,7%	26,7%	40,7%	27,9%
Venezia	38,3%	23,2%	38,6%	23,0%
Genova	36,2%	30,8%	37,9%	30,6%
Milano	36,4%	33,0%	37,8%	34,7%
Cagliari	26,5%	33,5%	32,1%	33,0%
Reggio Calabria	13,7%	11,4%	16,7%	9,9%
Bari	**14,1%**	**15,6%**	**16,3%**	**18,3%**
Napoli	13,5%	7,0%	12,8%	8,4%
Palermo	6,2%	10,0%	11,8%	10,7%
Messina	5,9%	23,7%	8,0%	25,5%
Catania	4,9%	9,3%	6,8%	10,8%

L'aumento del tasso di copertura nei servizi educativi per la prima infanzia registrato nella città metropolitana si accompagna a un incremento della domanda di tali servizi. Infatti, la percentuale di bambini che hanno usufruito di servizi comunali per l'infanzia (0-2 anni), è caratterizzata da un leggero aumento dal 2018 (6,8%) al 2020 (7,4%), sebbene si collochi ancora a netta distanza dalle percentuali nazionali (13,7 % nel 2020).

Tabella 7 - Bambini che hanno usufruito dei servizi comunali per l'infanzia nel 2018, 2019 e 2020 nelle Città Metropolitane Italiane - Fonte: Istat

Città Metropolitane	2018	2019	2020
Torino	15,3%	16,1%	14,8%
Genova	18,3%	19,3%	16,1%
Milano	22,4%	22,3%	21,0%
Venezia	11,1%	12,4%	11,5%
Bologna	33,6%	35,2%	36,3%
Firenze	31,5%	33,4%	29,4%

Città Metropolitane	2018	2019	2020
Roma	21,6%	22,1%	20,4%
Napoli	3,4%	3,6%	2,3%
Bari	**6,8%**	**8,0%**	**7,4%**
Reggio di Calabria	1,5%	1,9%	2,4%
Palermo	5,2%	5,5%	4,4%
Messina	7,1%	8,0%	7,1%
Catania	4,5%	4,7%	4,9%
Cagliari	12,1%	13,7%	15,1%
Italia	**14,1%**	**14,7%**	**13,7%**

Per quanto attiene invece all'offerta di scuole dell'infanzia, negli ultimi anni si registra una costante riduzione del numero di scuole, che passano da 439 nel 2015 a 402 nel 2021. Tale trend appare ancora più marcato con riferimento al relativo numero di iscritti, che diminuisce da 35.286 nel 2015 a 29.306 nel 2021 e che è composto in larga parte da iscritti in scuole pubbliche (nel 2021 83,8 su 100 iscritti, al di sopra della media nazionale). Il rapporto tra il numero di iscritti e di scuole risulta, dunque, in calo.

Il numero di iscritti per classe è altresì in diminuzione dal 2015 (22,2) al 2021 (19,6) e risulta allineato all'andamento ed ai dati medi nazionali.

Allo stesso tempo, si nota un aumento del numero di iscritti con disabilità, dai 10,4 per 1.000 iscritti nel 2015 ai 19,4 nel 2021, trend in linea con quello nazionale seppur con valori assoluti inferiori. Infatti, Bari è al decimo posto tra le città metropolitane italiane per numero di iscritti disabili. Analogamente il numero di iscritti stranieri è in tendenziale crescita dal 2015 (3,3 per 100 iscritti) al 2021 (4,7 per 100 iscritti), e decisamente al di sotto del dato medio italiano.

Tabella 8 - Numero di scuole dell'infanzia nelle Città Metropolitane italiane dal 2015 al 2021 - Fonte: Istat

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bari	**439**	**433**	**430**	**421**	**417**	**411**	**402**
Bologna	334	336	338	338	338	339	341
Cagliari	236	235	233	223	223	163	158
Catania	500	482	467	444	438	438	433
Firenze	324	328	326	320	320	314	312
Genova	285	277	274	268	266	266	264
Italia	**23.724**	**23.576**	**23.332**	**23.066**	**22.863**	**22.729**	**22.476**
Messina	412	401	390	378	374	369	357
Milano	754	752	750	753	751	751	755

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Napoli	1.236	1.230	1.201	1.170	1.164	1.149	1.128
Palermo	565	559	546	546	544	545	517
Reggio di Calabria	383	366	361	360	336	339	335
Roma	1.207	1.209	1.208	1.192	1.190	1.195	1.201
Torino	743	740	743	746	744	740	732
Venezia	276	276	276	275	272	271	266

Tabella 9 - Numero di iscritti alla scuola dell'infanzia nelle Città Metropolitane italiane dal 2015 al 2021 - Fonte: Istat

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bari	**35.286**	**33.971**	**32.635**	**31.698**	**30.951**	**30.498**	**29.306**
Bologna	25.607	24.907	24.745	24.319	24.042	23.520	22.407
Cagliari	13.981	13.441	12.607	12.045	11.666	8.691	8.072
Catania	32.737	32.104	30.836	30.014	29.628	29.147	27.367
Firenze	25.326	25.375	24.453	23.984	23.757	22.486	21.099
Genova	19.305	18.628	18.037	17.613	17.000	16.376	15.222
Italia	**1.637.110**	**1.599.777**	**1.535.493**	**1.491.290**	**1.450.793**	**1.415.006**	**1.338.067**
Messina	16.674	16.063	14.952	14.530	14.182	13.943	13.018
Milano	84.391	82.703	80.945	79.599	78.184	76.757	71.998
Napoli	101.435	99.635	93.722	89.614	87.761	85.354	80.997
Palermo	34.501	33.998	31.815	31.596	30.846	30.492	27.135
Reggio di Calabria	17.526	16.828	15.238	15.091	14.446	14.142	13.711
Roma	107.748	106.242	103.572	100.084	97.295	95.184	89.341
Torino	58.829	57.246	55.750	54.176	52.722	50.612	47.524
Venezia	22.390	21.871	21.092	20.150	19.110	18.693	17.632

Tabella 10 - Numero di iscritti in scuole pubbliche dell'infanzia per 100 iscritti nelle Città Metropolitane italiane dal 2015 al 2021 - Fonte: Istat

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bari	**83,5**	**83,9**	**83,0**	**82,9**	**82,9**	**83,5**	**83,8**
Bologna	75,3	74,5	74,7	75,2	75,2	75,3	76,4
Cagliari	68,8	68,0	68,9	71,5	72,4	70,0	71,5
Catania	86,6	87,1	88,5	89,0	90,0	89,6	89,4

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Firenze	83,7	83,3	83,8	84,5	85,0	84,7	85,0
Genova	72,5	73,5	73,6	74,3	74,1	74,7	75,4
Italia	**71,5**	**71,6**	**71,7**	**71,9**	**72,2**	**72,4**	**72,9**
Messina	84,7	85,4	86,9	87,3	86,7	86,9	86,7
Milano	70,8	71,1	70,9	71,0	71,0	70,9	71,0
Napoli	75,9	74,6	75,5	75,4	75,2	75,3	75,1
Palermo	77,4	78,1	79,9	79,1	79,6	80,1	79,3
Reggio di Calabria	65,9	67,6	67,3	66,5	67,9	67,8	68,7
Roma	80,4	80,4	80,6	81,4	81,9	82,2	82,3
Torino	72,2	72,4	72,3	72,3	72,7	72,9	73,5
Venezia	55,5	55,1	54,9	54,5	54,8	54,5	56,7

Tabella 11 – Rapporto tra numero di iscritti e di scuole dell'infanzia nelle Città Metropolitane italiane dal 2015 al 2021 - Fonte: Istat

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bari	**80**	**78**	**76**	**75**	**74**	**74**	**73**
Bologna	77	74	73	72	71	69	66
Cagliari	59	57	54	54	52	53	51
Catania	65	67	66	68	68	67	63
Firenze	78	77	75	75	74	72	68
Genova	68	67	66	66	64	62	58
Italia	**69**	**68**	**66**	**65**	**63**	**62**	**60**
Messina	40	40	38	38	38	38	36
Milano	112	110	108	106	104	102	95
Napoli	82	81	78	77	75	74	72
Palermo	61	61	58	58	57	56	52
Reggio di Calabria	46	46	42	42	43	42	41
Roma	89	88	86	84	82	80	74
Torino	79	77	75	73	71	68	65
Venezia	81	79	76	73	70	69	66

Tabella 12 - Numero di iscritti per classe alla scuola dell'infanzia nelle Città Metropolitane italiane dal 2015 al 2021 - Fonte: Istat

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bari	**22,2**	**21,8**	**21,3**	**20,9**	**20,6**	**20,4**	**19,6**

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bologna	24,1	23,6	23,4	23,1	23	22,5	21,2
Cagliari	22,1	21,5	20,7	20,6	20,1	20,3	19,3
Catania	21,1	21,4	20,6	20,4	20,6	20,4	18,2
Firenze	24,2	24,1	23,4	23,2	22,8	22,4	21,2
Genova	23,1	22,9	22,4	22	21,8	21,7	19,7
Italia	**22,7**	**22,4**	**21,8**	**21,4**	**21,1**	**20,9**	**19,5**
Messina	21,1	20,6	19,8	19,4	19,3	18,9	16,6
Milano	24,8	24,4	24	23,6	23,4	23	21,2
Napoli	20,6	20,3	19,5	19,1	18,8	18,6	17,5
Palermo	20,7	20,3	19,4	19,2	19	18,7	15,6
Reggio di Calabria	20,8	20,5	19,2	19,2	19	19	18
Roma	23,1	22,9	22,4	22,1	21,5	21,2	19,4
Torino	24,1	23,6	23	22,4	22	21,5	20,5
Venezia	23,9	23,7	23,2	22,6	22,1	22,1	20,3

Tabella 13 – Numero di disabili nelle scuole dell'infanzia per 1.000 iscritti nelle Città Metropolitane italiane dal 2015 al 2021 - Fonte: Istat

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bari	**10,4**	**11,9**	**15,1**	**16,5**	**18,8**	**21,3**	**19,4**
Bologna	14,3	16,1	17,7	19,3	21,6	24,6	23,6
Cagliari	12,9	14,3	18,1	21,1	23,8	21,2	19,1
Catania	13,9	16,3	20,5	23,8	26,1	27,9	28,9
Firenze	12,8	13,6	15,5	18,5	18,8	19,6	17,7
Genova	15,5	18,7	22,3	25,7	30,1	28,3	24,7
Italia	**13,6**	**15,3**	**18,3**	**21,1**	**23,8**	**25,4**	**23,9**
Messina	10,5	15,6	19,6	24,0	25,9	26,3	24,4
Milano	15,2	16,6	19,4	23,1	26,9	29,8	27,7
Napoli	13,0	15,7	20,4	24,8	26,8	27,7	25,4
Palermo	12,3	14,3	18,7	22,4	25,6	27,6	26,3
Reggio di Calabria	8,2	9,1	12,4	16,2	17,6	19,0	16,4
Roma	24,6	26,7	30,2	32,6	35,3	37,9	36,2
Torino	11,4	12,6	15,9	17,7	21,1	23,9	23,6
Venezia	11,2	12,2	13,5	15,2	16,8	17,2	16,3

Tabella 14 – Numero di iscritti stranieri nelle scuole dell'infanzia per 100 iscritti nelle Città Metropolitane italiane dal 2015 al 2021 - Fonte: Istat

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bari	**3,3**	**3,7**	**3,6**	**3,9**	**4,3**	**4,7**	**4,7**
Bologna	17,3	17,1	17,9	17,9	18,5	19,2	19,4
Cagliari	1,9	1,8	2	2,3	2,5	2,9	2,5
Catania	2,4	2,3	2,5	2,6	2,3	2,6	2,7
Firenze	16,3	16,6	17	18	17,9	18,7	17,2
Genova	12,9	13,6	13,4	14,2	15,2	15,4	14,8
Italia	**10,3**	**10,4**	**10,7**	**11,1**	**11,4**	**11,8**	**11,5**
Messina	3,7	3,7	4,1	4,3	4,3	4,4	4,3
Milano	16,8	17,4	18,4	19,4	19,7	19,9	19,3
Napoli	1,5	1,5	1,9	2,1	2,3	2,6	2,3
Palermo	2,4	2,3	2,3	2,4	2,5	2,6	2,8
Reggio di Calabria	4,1	4,6	4,4	5,1	4,9	5,1	4,5
Roma	10,4	10,8	11,2	11,4	11,9	12	11,9
Torino	14	13,9	14,2	14,4	14,8	15,5	15,7
Venezia	13,8	14,4	15,8	16,8	17,2	18	17,9

In calo, inoltre, il numero di alunni iscritti alla scuola primaria. In particolare, dal 2015 al 2021, si perdono circa 6 mila iscritti, quasi 1 su 10, passando da 60.343 nel 2015 a 54.253 nel 2021.

Nello stesso periodo il numero di scuole sale da 205 a 207, così che il numero di iscritti per scuola risulta in netta contrazione da 294 a 262 alunni.

Tabella 15 - Numero di scuole primarie nelle Città Metropolitane italiane dal 2015 al 2021 - Fonte: Istat

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bari	**205**	**205**	**205**	**204**	**203**	**204**	**207**
Bologna	202	201	200	200	201	202	203
Cagliari	158	156	155	152	152	103	103
Catania	332	331	324	318	317	315	318
Firenze	226	226	225	225	224	222	221
Genova	226	226	224	223	223	221	220
Italia	**17.256**	**17.137**	**17.030**	**16.948**	**16.840**	**16.752**	**16.700**
Messina	293	289	287	286	282	279	277
Milano	548	547	548	550	551	552	552

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Napoli	836	826	821	815	806	800	799
Palermo	333	327	326	326	325	321	322
Reggio di Calabria	231	229	224	219	208	210	208
Roma	873	877	876	872	865	864	859
Torino	567	564	562	562	561	558	558
Venezia	213	212	211	209	209	209	209

Tabella 16 - Numero di iscritti alla scuola primaria nelle Città Metropolitane italiane dal 2015 al 2021 - Fonte: Istat

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bari	**60.343**	**59.421**	**58.820**	**57.719**	**56.619**	**55.533**	**54.253**
Bologna	44.073	44.645	44.735	44.390	44.094	43.748	42.683
Cagliari	22.959	22.933	22.955	22.568	22.373	17.323	16.638
Catania	57.830	56.739	56.129	55.130	54.250	53.022	52.306
Firenze	44.390	44.331	44.197	43.977	43.539	42.667	41.610
Genova	33.517	33.563	33.210	32.584	32.293	31.449	30.555
Italia	**2.820.696**	**2.805.761**	**2.792.414**	**2.754.057**	**2.713.373**	**2.657.284**	**2.588.383**
Messina	27.856	27.435	27.071	26.515	25.722	25.243	24.765
Milano	146.938	147.795	148.494	148.147	147.391	145.400	142.044
Napoli	177.634	174.130	171.920	167.147	163.021	157.985	153.187
Palermo	65.437	64.354	63.151	62.023	60.860	59.215	58.146
Reggio di Calabria	27.117	26.733	26.336	25.651	25.018	24.285	23.820
Roma	202.281	202.429	202.950	200.698	198.466	194.440	189.793
Torino	100.855	100.874	100.455	99.668	98.336	95.827	93.467
Venezia	37.626	37.397	37.221	37.160	36.628	35.716	34.487

Tabella 17 – Rapporto tra numero di iscritti e di scuole primarie nelle Città Metropolitane italiane dal 2015 al 2021 - Fonte: Istat

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bari	**294**	**290**	**287**	**283**	**279**	**272**	**262**
Bologna	218	222	224	222	219	217	210
Cagliari	145	147	148	148	147	168	162
Catania	174	171	173	173	171	168	164
Firenze	196	196	196	195	194	192	188
Genova	148	149	148	146	145	142	139

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Italia	**163**	**164**	**164**	**163**	**161**	**159**	**155**
Messina	95	95	94	93	91	90	89
Milano	268	270	271	269	267	263	257
Napoli	212	211	209	205	202	197	192
Palermo	197	197	194	190	187	184	181
Reggio di Calabria	117	117	118	117	120	116	115
Roma	232	231	232	230	229	225	221
Torino	178	179	179	177	175	172	168
Venezia	177	176	176	178	175	171	165

Una contrazione degli alunni vicina alla doppia cifra (-9,2%) interessa anche le scuole secondarie di primo grado, dove gli iscritti scendono di quasi 3.600 unità, passando da 38.963 nel 2015 a 35.391. Il numero delle scuole passa invece da 100 a 101, così che anche in questo caso si rileva una diminuzione del numero di iscritti per scuola (350 nel 2021), che pure per la scuola secondaria di primo grado risulta il più elevato a livello metropolitano e ben superiore alla media nazionale (212).

Tabella 18 – Numero di scuole secondarie di primo grado nelle Città Metropolitane italiane dal 2015 al 2021 - Fonte: Istat

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bari	**100**	**99**	**101**	**103**	**102**	**101**	**101**
Bologna	101	101	101	102	102	102	102
Cagliari	87	86	84	83	83	37	38
Catania	137	134	131	130	129	128	128
Firenze	89	90	89	89	91	91	91
Genova	102	101	100	100	99	97	97
Italia	**8.112**	**8.083**	**8.076**	**8.064**	**8.048**	**8.042**	**8.057**
Messina	135	133	133	132	132	131	131
Milano	316	317	317	316	317	319	318
Napoli	316	318	319	313	312	315	318
Palermo	158	157	159	160	160	161	160
Reggio di Calabria	109	109	109	108	108	108	107
Roma	429	429	427	425	422	423	421
Torino	232	235	237	237	241	245	246
Venezia	84	84	84	84	84	84	84

Tabella 19 - Numero di iscritti alla scuola secondaria di primo grado nelle Città Metropolitane italiane dal 2015 al 2021 – Fonte Istat

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bari	**38.963**	**38.304**	**37.737**	**37.384**	**36.645**	**36.134**	**35.391**
Bologna	25.878	26.030	26.233	26.850	27.244	27.442	27.470
Cagliari	14.804	14.650	14.350	14.326	14.154	11.088	10.959
Catania	36.355	36.270	36.107	35.851	34.927	34.509	33.719
Firenze	27.163	27.472	27.614	27.650	27.549	27.653	27.344
Genova	20.938	20.713	20.461	20.675	20.559	20.872	20.660
Italia	**1.738.729**	**1.735.404**	**1.729.226**	**1.731.272**	**1.725.037**	**1.726.984**	**1.706.482**
Messina	17.675	17.423	17.187	16.942	16.929	16.720	16.460
Milano	86.959	87.557	89.309	90.465	91.312	92.132	91.670
Napoli	114.159	113.739	111.230	110.707	108.391	107.118	104.055
Palermo	42.104	41.859	41.550	40.679	39.415	38.757	38.254
Reggio di Calabria	16.798	16.598	16.547	16.571	16.431	16.076	15.530
Roma	118.972	119.904	120.782	121.764	123.074	124.271	123.101
Torino	61.005	61.358	61.688	61.579	61.585	61.864	61.600
Venezia	22.801	22.840	22.986	22.933	22.960	23.160	22.974

Tabella 20 – Rapporto tra numero di iscritti e di scuole secondarie di primo grado nelle Città Metropolitane italiane dal 2015 al 2021 – Fonte Istat

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bari	**390**	**387**	**374**	**363**	**359**	**358**	**350**
Bologna	256	258	260	263	267	269	269
Cagliari	170	170	171	173	171	300	288
Catania	265	271	276	276	271	270	263
Firenze	305	305	310	311	303	304	300
Genova	205	205	205	207	208	215	213
Italia	**214**	**215**	**214**	**215**	**214**	**215**	**212**
Messina	131	131	129	128	128	128	126
Milano	275	276	282	286	288	289	288
Napoli	361	358	349	354	347	340	327
Palermo	266	267	261	254	246	241	239
Reggio di Calabria	154	152	152	153	152	149	145

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Roma	277	279	283	287	292	294	292
Torino	263	261	260	260	256	253	250
Venezia	271	272	274	273	273	276	274

Meno deciso il calo degli iscritti alla scuola secondaria di secondo grado, che interessa comunque 4.700 alunni (-6,9%), passando da 68.890 nel 2015 a 64.187 nel 2021. Diversamente dai gradi scolastici inferiori, si rileva una netta contrazione del numero di strutture a partire dal 2018 che porta a 119 quelle in uso 2021, 23 in meno rispetto al 2015. Si tratta di una contrazione del 16%, la più elevata dopo Cagliari (-32%). Anche con riferimento alla scuola secondaria di secondo grado, il territorio barese si caratterizza per le scuole maggiormente dimensionate, con 539 alunni in media. Il minor numero di studenti determina una minore pressione in termini quantitativi sul sistema scolastico, ma al momento non si rilevano miglioramenti coerenti, almeno dai test riportati in precedenza, complici anche le difficoltà organizzative dovute alla pandemia. Un sistema che al netto del 2021, falsato proprio dal primo anno pandemico, si dimostra meno incline a bocciare.

Il numero di ripetenti nelle scuole secondarie di secondo grado risulta il più basso a livello metropolitano già nel 2015 (6,1%) e segue inoltre la progressiva diminuzione che caratterizza il sistema nazionale, arrivando al 4,7% nel 2021.

Tabella 21 - Numero di scuole secondarie di secondo grado nelle Città Metropolitane italiane dal 2015 al 2021 - Fonte: Istat

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bari	**142**	**143**	**145**	**145**	**121**	**119**	**119**
Bologna	82	85	85	85	82	82	83
Cagliari	56	56	54	51	50	41	38
Catania	174	173	168	163	162	159	153
Firenze	99	103	101	101	103	102	101
Genova	72	71	70	70	67	70	69
Italia	**7.002**	**7.013**	**6.969**	**6.908**	**6.920**	**6.877**	**6.888**
Messina	91	90	87	87	86	87	83
Milano	272	276	275	274	275	273	280
Napoli	459	465	460	450	458	447	455
Palermo	169	172	167	161	165	167	167
Reggio di Calabria	83	82	80	81	81	80	81
Roma	458	456	459	467	468	468	472
Torino	201	201	198	196	194	195	197
Venezia	69	68	69	69	70	70	69

Tabella 22 - Numero di iscritti alla scuola secondaria di secondo grado nelle Città Metropolitane italiane dal 2015 al 2021 - Fonte: Istat

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bari	**68.890**	**67.678**	**66.375**	**66.041**	**64.875**	**63.829**	**64.187**
Bologna	36.619	37.464	38.165	38.890	39.574	40.084	41.433
Cagliari	24.577	24.236	24.393	24.676	24.805	22.052	22.418
Catania	54.805	54.627	54.270	54.030	54.015	53.710	53.833
Firenze	41.243	42.019	42.378	43.051	43.662	43.628	44.134
Genova	33.297	33.343	33.632	33.582	33.741	33.708	34.093
Italia	**2.689.267**	**2.685.951**	**2.684.695**	**2.687.748**	**2.690.676**	**2.684.841**	**2.730.359**
Messina	28.862	28.239	27.925	27.817	27.415	27.158	27.031
Milano	116.420	117.714	119.546	122.044	123.480	125.360	128.796
Napoli	17.6079	175.715	174.708	175.407	176.568	174.568	179.725
Palermo	62.424	61.775	60.900	60.406	59.704	59.103	58.689
Reggio di Calabria	29.175	28.613	28.596	28.130	27.826	28.053	28.812
Roma	180.602	181.161	181.134	182.056	183.490	185.302	189.989
Torino	89.431	90.376	90.980	91.576	92.099	92.423	94.281
Venezia	32.685	32.932	32.782	32.900	33.043	32.787	33.216

Tabella 23 – Rapporto tra numero di iscritti e di scuole secondarie di secondo grado nelle Città Metropolitane italiane dal 2015 al 2021 - Fonte: Istat

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bari	**485**	**473**	**458**	**455**	**536**	**536**	**539**
Bologna	447	441	449	458	483	489	499
Cagliari	439	433	452	484	496	538	590
Catania	315	316	323	331	333	338	352
Firenze	417	408	420	426	424	428	437
Genova	462	470	480	480	504	482	494
Italia	**384**	**383**	**385**	**389**	**389**	**390**	**396**
Messina	317	314	321	320	319	312	326
Milano	428	427	435	445	449	459	460
Napoli	384	378	380	390	386	391	395
Palermo	369	359	365	375	362	354	351
Reggio di Calabria	352	349	357	347	344	351	356
Roma	394	397	395	390	392	396	403

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Torino	445	450	459	467	475	474	479
Venezia	474	484	475	477	472	468	481

Tabella 24 – Ripetenti per 100 iscritti all'anno di corso delle scuole secondarie di secondo grado nelle Città Metropolitane italiane dal 2015 al 2021 – Fonte Istat

Città Metropolitane	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Venezia	6,8	6,5	6	6,1	6,2	5,8	0,6
Torino	7,5	7,7	6,6	7,1	6,6	6,3	0,8
Bologna	6,5	7	6,2	5,7	6,2	6,2	0,6
Italia	**7,5**	**7,3**	**6,6**	**6,6**	**6,5**	**6,2**	**1,1**
Roma	6,9	6,5	6	6	5,5	5,4	0,8
Firenze	8,8	8,4	7,2	7,5	7,4	7,3	1
Genova	8,1	7,3	7,5	6,9	7,8	7,4	1,1
Milano	8	7,7	6,8	6,9	6,9	6,6	0,6
Napoli	8,8	8,6	7,6	7,6	7,2	6,8	1,9
Bari	**6,1**	**6**	**5,2**	**5,2**	**5,4**	**4,7**	**1,2**
Reggio di Calabria	7,5	7,2	7,5	7,1	6,8	6,8	3,1
Palermo	10,4	10	8,7	8,2	8,5	7,5	1,8
Messina	6,4	6,1	5,8	5,5	5,4	5,4	1,6
Catania	8,4	8,3	6,9	6,6	6,6	6,3	1,5
Cagliari	13,5	13,2	11,9	11,7	12	10,9	0,9

Non di meno incide la qualità del sistema sanitario e del welfare territoriale, qui approssimato con la dotazione di posti ospedalieri, con il fenomeno della emigrazione ospedaliera e con la presenza di medici specialisti. Si tratta di variabili grossolane che restituiscono soprattutto l'immagine della capacità del sistema di rispondere a bisogni acuti, sebbene vi sia la convinzione di dover potenziare tutta la filiera della cura, evitando proprio la degenerazione verso gli stati gravi della malattia.

Da questa fotografia si può tuttavia affermare che il sistema metropolitano barese appaia oggi poco presente, con 31,2 posti letto negli ospedali ogni 10.000 abitanti, in netta contrazione negli anni, come del resto le altre realtà metropolitane, dove però la dotazione resta più elevata. Bari infatti si colloca al terz'ultimo posto nella graduatoria delle città metropolitane, nonostante una dotazione non lontana dalla media nazionale.

I dati sulla diminuzione dei posti letti risultano in linea con il quadro regionale, legati sicuramente alla progressiva riduzione negli anni del numero dei ricoveri come risultato di azioni positive di riconversione dell'attività di ricovero da ordinario in Day Hospital e

prestazioni ambulatoriali. Una scelta operata anche in altri contesti regionali; ciò non toglie che ancora appaiono irrisolti alcuni nodi a livello di cura, che spingono verso una crescente emigrazione ospedaliera. Ancora nel 2019, prima della frenata legata alla pandemia, il 7,5% delle persone in cura nella Città Metropolitana di Bari sceglieva un ricovero fuori regione, in aumento rispetto a dieci anni prima di oltre due punti percentuali. Una situazione nuovamente meno critica rispetto al resto del Mezzogiorno (eccetto Cagliari), ma pur sempre sintomatica.

Inoltre, negli ultimi dieci anni si registra una lieve diminuzione nel numero di medici specialisti: da 34,4 ogni 10.000 abitanti registrati nel 2011 a 33,6 nel 2020. Anche se si evidenzia che la presenza di medici specialisti nella Città Metropolitana risulta superiore alla media nazionale (30,2 nel 2020).

Tabella 25 - Posti letto negli ospedali per 10.000 abitanti nel 2009, 2019 e 2020 nelle città metropolitane italiane - Fonte: Istat

Città metropolitane	2009	2019	2020
Cagliari	63	52,5	51
Bologna	53,3	40,7	42,4
Messina	44	36,7	40,6
Roma	49,1	38,8	40,1
Genova	45	41,9	40
Torino	40,4	36,2	37,4
Milano	42,9	38,8	35,7
Catania	37,1	34,4	35,5
Firenze	41,9	34,8	34,8
Venezia	38,6	31,7	33,2
Palermo	39,4	34	33
Bari	**37,6**	**31,5**	**31,2**
Napoli	33,8	27,8	27,8
Reggio di Calabria	32,2	27,1	n.d. [33]
Italia	**39,4**	**33,3**	**33,3**

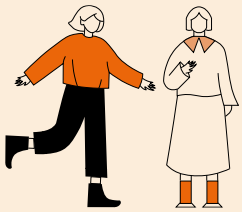
Tabella 26 - Emigrazione ospedaliera in un'altra regione nel 2009, 2019 e 2020 nelle città metropolitane Italiane - Fonte: Istat

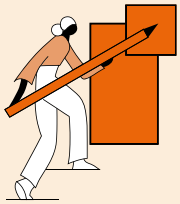
Città metropolitane	2009	2019	2020
Bologna	3,0%	3,5%	2,9%
Torino	3,8%	4,0%	3,3%
Milano	3,3%	4,0%	4,0%
Palermo	5,5%	5,8%	4,2%
Catania	4,4%	6,0%	4,4%
Cagliari	4,3%	5,4%	4,5%

Firenze	4,6%	5,6%	5,0%
Roma	4,7%	6,7%	5,2%
Bari	**5,3%**	**7,5%**	**6,0%**
Napoli	4,6%	7,0%	6,1%
Venezia	7,2%	7,8%	6,4%
Messina	7,7%	8,1%	7,9%
Genova	9,0%	10,4%	8,7%
Reggio di Calabria	21,1%	21,5%	20,5%
Italia	**7,3%**	**8,3%**	**7,3%**

Tabella 27 – Medici specialisti per 10.000 abitanti nel 2011, 2019 e 2020 nelle Città Metropolitane Italiane - Fonte: Istat

Città Metropolitane	2011	2019	2020
Torino	29,2	29,9	29,9
Genova	42,9	43,5	42,8
Milano	37,5	37,7	37,5
Venezia	21,6	22,1	22,5
Bologna	41,8	38,8	39,9
Firenze	38,7	39,6	39,3
Roma	43,0	41,6	42,0
Napoli	33,9	32,8	32,3
Bari	**34,4**	**33,3**	**33,6**
Reggio di Calabria	26,5	25,1	26,0
Palermo	40,2	37,4	37,7
Messina	45,7	43,3	42,5
Catania	39,8	36,1	36,7
Cagliari	49,6	n.d.	58,2
Italia	**30,0**	**30,2**	**30,2**

Highlights – Benessere e inclusione sociale	
1.	**Struttura e scenari demografici**
	**1.1.** Il numero di residenti nella Città Metropolitana di Bari è diminuito negli ultimi anni: da circa 1,26 milioni nel 2013 a 1,23 milioni nel 2022, tendenza che accomuna la maggior parte delle città metropolitane. Al 2022 circa un quarto dei residenti nella città Metropolitana è concentrato nel comune di Bari. **1.2.** La Città Metropolitana di Bari è contraddistinta, da un lato, da un costante invecchiamento della popolazione e da un calo della natalità. **1.3.** La Città Metropolitana di Bari perde appeal, arrivano meno italiani e stranieri e aumentano le uscite, soprattutto verso l'estero, con il contributo di giovani laureati. **1.4.** Negli ultimi anni le famiglie si frammentano: più anziani soli e famiglie monogenitoriali. Resta tuttavia preponderante il peso delle famiglie numerose, oltre il 40% del totale.
2.	**Partecipazione al mercato del lavoro**
	2.1. Con la ripresa del ciclo economico migliorano le condizioni del mercato del lavoro, ma resta lo svantaggio per giovani e donne. **2.2.** La pandemia frena il miglioramento senza comprometterlo. **2.3.** La fiducia sembra tornare e con essa il calo dei NEET, che restano però un fenomeno grave coinvolgendo un giovane su quattro con età compresa tra i 15 e i 29 anni.
3.	**Redditi e ricchezza**
	3.1. Più lavoro non significa miglioramento della qualità della vita. Il lavoro povero rappresenta una parte rilevante dell'occupazione viste le basse remunerazioni orarie e le poche giornate remunerate. **3.2.** Oltre un quarto della popolazione dichiara redditi non superiori ai 10 mila euro, quasi il 40% dei contribuenti (incidenza inferiore nel Comune di Bari, pari circa al 31% dei contribuenti). **3.3** la Città Metropolitana di Bari è uno dei territori dove è più diffuso il reddito di cittadinanza, 21 assegni ogni mille abitanti.
4.	**Dotazione di servizi**

	**4.1.** Oltre il 40% degli studenti hanno competenze alfanumeriche inadeguate, in aumento con la pandemia. **4.2.** Quasi il 10% della popolazione adulta partecipa a percorsi di formazione continua, in aumento rispetto alla fase pre-covid. **4.3.** Il tasso di copertura dei servizi educativi per i bambini fino a 2 anni è inferiore al 20% tra i più bassi a livello metropolitano. **4.4.** La diminuzione negli ultimi anni del numero di studenti determina una minore pressione in termini quantitativi sul sistema scolastico, ma non si accompagna al miglioramento della qualità del medesimo. **4.5.** In netto calo il numero di posti letto in ospedale con una diffusione tra le più basse a livello metropolitano, in aumento l'emigrazione ospedaliera che coinvolge oltre il 6% dei degenti e in diminuzione la presenza di medici specialisti.

4.4 Economia, Conoscenza e Connessioni

Tessuto economico e produttivo

Il tessuto economico barese è composto da quasi 127 mila imprese attive a fine 2022, costituite prevalentemente da imprese del commercio (29% del totale), dell'agricoltura (20%), delle costruzioni (12%) e della manifattura (8%).

A livello territoriale, il Comune di Bari concentra il maggior numero di imprese (22.692), a cui segue Andria (8.780) e Barletta (8.368).

Tale composizione è mutata in maniera sensibile negli anni. In particolare, tra il 2009 e il 2019 si è osservato un declino pressoché continuo della numerosità, con la perdita di quasi 10 mila imprese (-7%), diffuso tra tutti i settori portanti: il commercio (-4,6 mila imprese; -11%), l'agricoltura (-3,8 mila, -13%); la manifattura (-3 mila; -22%) e le costruzioni (-2,6 mila; -15%). Nello stesso periodo ha invece frenato il processo l'espansione delle imprese turistiche (+1,8 mila; +27%) e di quelle immobiliari, di servizio alle imprese e le attività professionali, ognuno con 600-700 unità in più rispetto a dieci anni prima.

La pandemia ha portato ad una inversione di tendenza, di cui, mentre si scrive, è difficile definire la portata transitoria o meno. Questo perché nel biennio 2020-2021 si è assistito ad una espansione della numerosità che è tornata a flettere nel 2022. Alcuni trend appaiono confermati, come l'emorragia del commercio e della manifattura o l'espansione dei settori già in crescita (immobiliare, servizi professionali e alle imprese), a cui si aggiunge l'ICT. L'agricoltura vede invece stabilizzare il numero di imprese attive. Le costruzioni invertono nettamente la tendenza, con una crescita del 6%, sostenuta dai consistenti incentivi pubblici.

Il cambio di mix appare evidente già osservando l'evoluzione ai 'vertici' del sistema di impresa attivo a Bari. Tra il 2013 e il 2019, tra le 20 maggiori imprese per ricavi alle vendite si osserva un avvicendamento di ben 8 società. Il risultato è una polarizzazione verso l'intermediazione all'ingrosso (da 5 a 8 imprese), a cui seguono le società attive nella filiera dell'automotive (3), nell'industria alimentare e della fabbricazione di mobili (2 ciascuna). Allo stesso tempo si osserva l'emergere di imprese attive in settori del terziario più nuovi, come Exprivia nelle scommesse.

Tabella 28 - Evoluzione delle Top 20 imprese con sede a Bari tra il 2013 e il 2019 (uscite=↓; ingressi=↑) - Fonte: Elaborazione su dati Aida – Bureau Van Dijk - Fonte: Camera di commercio di bari, Imprese totali per settore di attività – anno 2022.

Ragione sociale	Settore	Ricavi[19]	2013>2019	Ragione sociale	Settore	Ricavi[20]	2013>2019
Casillo commodities Italia s.p.a.	Commercio all'ingrosso	624,8	/	**Casillo commodities Italia s.p.a.**	Commercio all'ingrosso	1.111,9	/
Natuzzi s.p.a.	Fabbricazione di mobili	436,5	/	**Magna pt s.p.a.**	Automotive	875,5	/
Magna pt s.p.a.	Automotive	435,1	/	**Apulia distribuzione s.r.l.**	Commercio all'ingrosso	604,0	/
Acquedotto pugliese s.p.a.	Costruzioni	430,5	/	**Maiora s.r.l.**	Commercio all'ingrosso	597,8	/
Bridgestone Italia manufacturing s.p.a.	Automotive	363,7	↓	**Molino Casillo s.p.a.**	Industrie alimentari	467,1	/
Apulia distribuzione s.r.l.	Commercio all'ingrosso	334,1	/	**Acquedotto pugliese s.p.a.**	Costruzioni	457,6	/
Banca popolare di bari s.p.a.	Intermediazione monetaria	330,6	↓	**Natuzzi s.p.a.**	Fabbricazione di mobili	332,4	/
F. Divella s.p.a.	Industrie alimentari	295,6	/	**Maldarizzi automotive s.p.a.**	Automotive	313,8	↑
Tecnologie diesel s.p.a.	Automotive	277,6	/	**F. Divella s.p.a.**	Commercio all'ingrosso	264,2	/
Ingross levante s.p.a.	Commercio all'ingrosso	239,3	/	**Ingross levante s.p.a.**	Commercio all'ingrosso	261,3	/
Cannillo s.r.l.	Immobiliare	236,7	↓	**Tecnologie diesel s.p.a.**	Automotive	243,3	/
Molino Casillo s.p.a.	Industrie alimentari	233,2	/	**Siciliani s.p.a.**	Industrie alimentari	233,7	/
Siciliani s.p.a.	Industrie alimentari	208,8	/	**Autoclub s.r.l.**	Commercio all'ingrosso	164,3	↑

[19] Ricavi alle vendite (mln).

[20] Ricavi alle vendite.

F.s.e. s.r.l.	Trasporto e magazzinaggio	149,3	/	**Agri Viesti s.r.l.**	Commercio all'ingrosso	163,9	↑
Maiora s.r.l.	Commercio all'ingrosso	110,9	/	**C&C s.p.a.**	Commercio al dettaglio	159,2	↑
Co.tr. A.p.	Trasporto e magazzinaggio	110,4	↓	**Ladisa s.r.l.**	Servizi di ristorazione	150,5	↑
Olearia Desantis s.p.a.	Industrie alimentari	97,5	↓	**Exprivia s.p.a.**	Lotterie e scommesse	142,4	↑
2i rete gas impianti s.p.a.	Energia	92,3	↓	**F.s.e. s.r.l.**	Trasporto e magazzinaggio	139,3	
Acmei sud s.p.a.	Commercio all'ingrosso	89,9	↓	**Gruppo Turi s.r.l.**	Fabbricazione di mobili	130,6	↑
Sita sud s.r.l.	Trasporto e magazzinaggio	86,3	↓	**Banca popolare di Puglia e Basilicata s.p.a.**	Intermediazione monetaria	128,6	↑

Industrie e produttività

A fronte di una contrazione delle imprese attive, nell'ultimo decennio la base occupazionale si è ampliata anche grazie alla ripresa del ciclo economico.

Nel 2014, l'economia barese si 'aggancia' a quella nazionale, uscendo dalla doppia crisi (subprime e debito sovrano) iniziata nel 2007. Nella seconda metà del decennio il Pil locale, in termini nominali, mette a segno una crescita del 2,4%, in linea con le città più dinamiche.

Nello stesso periodo l'occupazione è passata da 280 mila a quasi 317 mila persone, oltre il 13% del totale, l'incremento più sostenuto tra le città metropolitane.

Il dato sul valore aggiunto al 2020, anno in cui si è concretizzata la pandemia, e non ci consente di fare riflessioni sul suo superamento. Tuttavia, in quell'anno così nefasto, l'economia barese si è contratta del 5,1%, risultando tra le città più resilienti assieme a Milano (-4,3%) e Messina (-4,9%). Relativamente all'occupazione, il trend positivo appare confermato anche negli ultimi anni dai dati del mercato del lavoro.

Figura 40 - L'evoluzione del valore aggiunto tra il 2000 e il 2019 (2000=100) - Fonte: Elaborazione su dati Istat

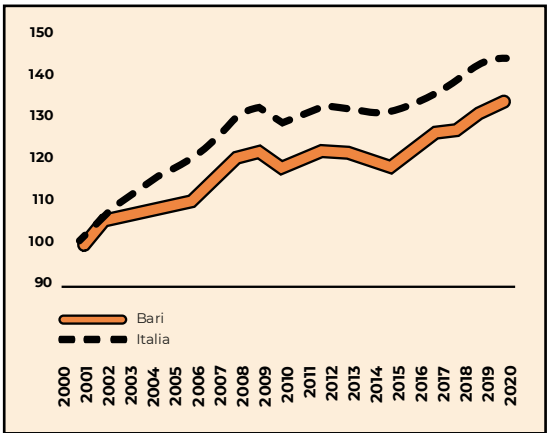


Figura 41 - Il trend del valore aggiunto nelle città metropolitane tra il 2014 e il 2019 (variazione media annua) - - Fonte: Elaborazione su dati Istat

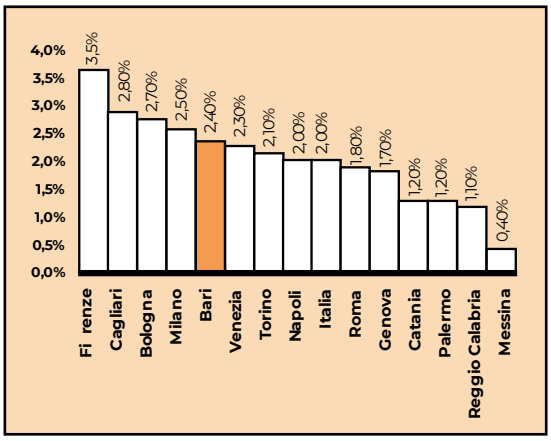


Figura 61 - L'evoluzione dell'occupazione tra il 2000 e il 2019 (2000=100) - - Fonte: Elaborazione su dati Istat

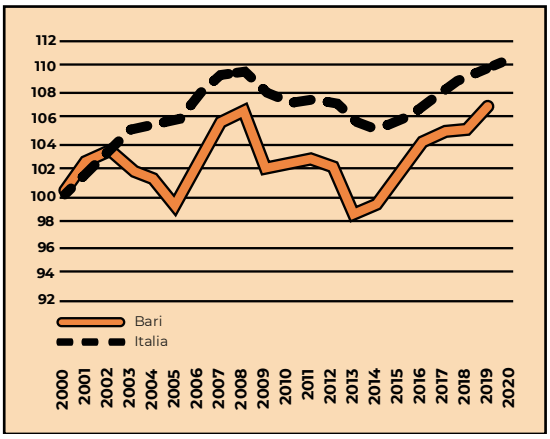
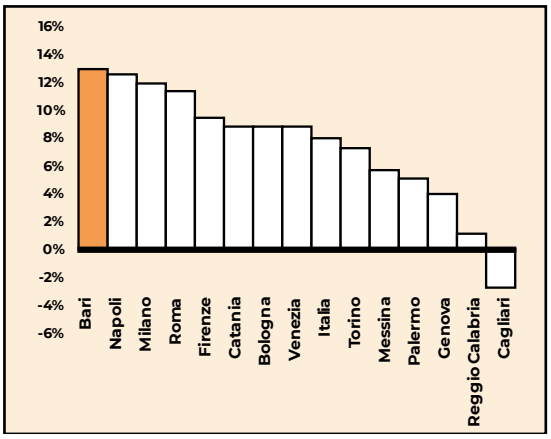


Figura 62 - Il trend dell'occupazione nelle città metropolitane tra il 2014 e il 2019 (variazione totale) - - - Fonte: Elaborazione su dati Istat



La dinamica aggregata nasconde performance diverse tra i vari macrosettori. I servizi, che generano quasi il 79% del Pil locale, tra il 2014 e il 2019 segnano un incremento del 12%, il più consistente dopo Firenze e Milano. L'industria, che rappresenta il 13,8% del Pil barese (la quota

più alta tra le città del Mezzogiorno), segna un incremento del 16,7%, in linea col dato medio nazionale (+16,3%). Le costruzioni, che generano il 5,3% del Pil metropolitano, ponendo Bari al primo posto tra le città metropolitane, segnano un'espansione del 17,2%, la seconda per entità dopo Napoli e ben oltre l'incremento nazionale del settore (+5,8%). Solo l'agricoltura (2,2% del Pil locale) registra nel periodo una contrazione (-3,4%), unico caso nel Mezzogiorno, a fronte di una dinamica nazionale non negativa (+1,1%).

L'occupazione cresce con il contributo di tutti i macrosettori, con una variazione compresa tra l'8% e il 9%, ad eccezione dell'agricoltura (+0,3%). In valore assoluto i servizi hanno contribuito con quasi 30 mila occupati in più, l'industria con 5 mila, le costruzioni con 2,4 mila.

Figura 63 - L'evoluzione del valore aggiunto tra il 2000 e il 2019 per macrosettore a Bari (2000=100) - Fonte: Elaborazione su dati Istat

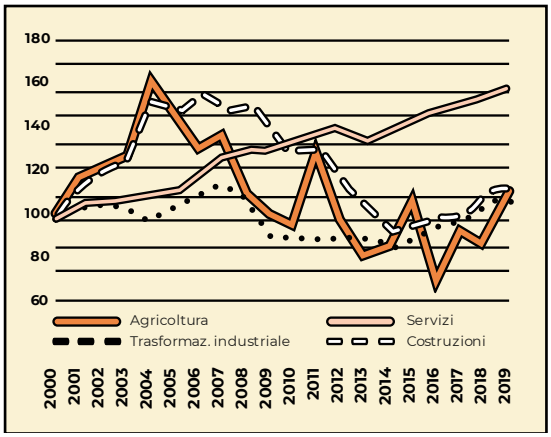
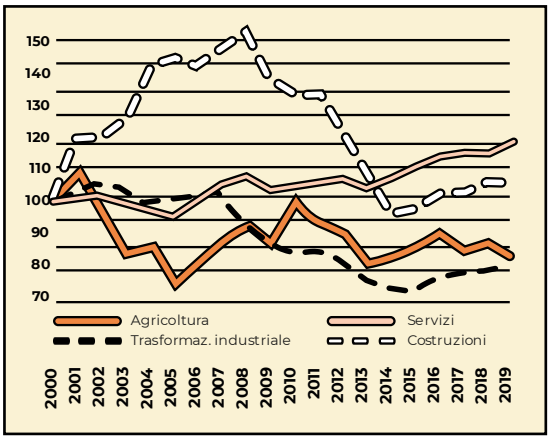


Figura 64 - L'evoluzione dell'occupazione tra il 2000 e il 2019 per macrosettore a Bari (2000=100) - Fonte: Elaborazione su dati Istat



Competitività

In un contesto economico complessivamente meno critico rispetto al Paese, si sostanzia un processo di riorganizzazione del sistema imprenditoriale metropolitano che si accompagna con una espulsione dal mercato di imprese e con il consolidamento occupazionale delle sopravvissute. A Bari tale trasformazione è però meno marcata, verosimilmente favorita da un contesto meno severo e dal consolidarsi di settori 'nuovi', determinando un recupero di competitività meno marcato.

Con una produttività nominale del lavoro di circa 51,7 mila euro nel 2019, l'area Metropolitana barese si colloca al di sotto della media nazionale di quasi il 20%, tra gli ultimi posti con Reggio Calabria e Messina. Pesano certamente gap di competitività storici, così come un più difficoltoso recupero laddove solo i servizi e costruzioni hanno una dinamica in linea con quella nazionale, mentre l'industria vede ampliare il divario così come l'agricoltura.

Figura 65 - Valore aggiunto per occupato nel 2019 (Italia=100)
- Fonte: Elaborazione su dati Istat

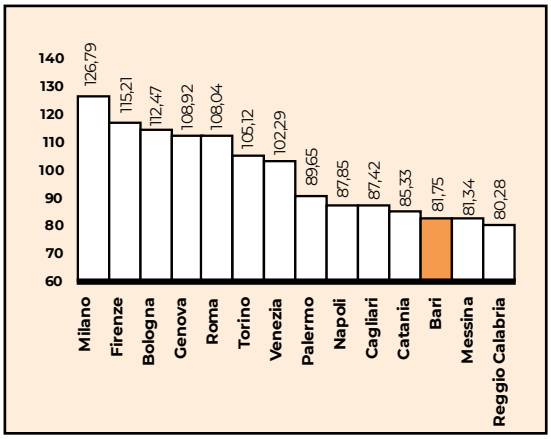
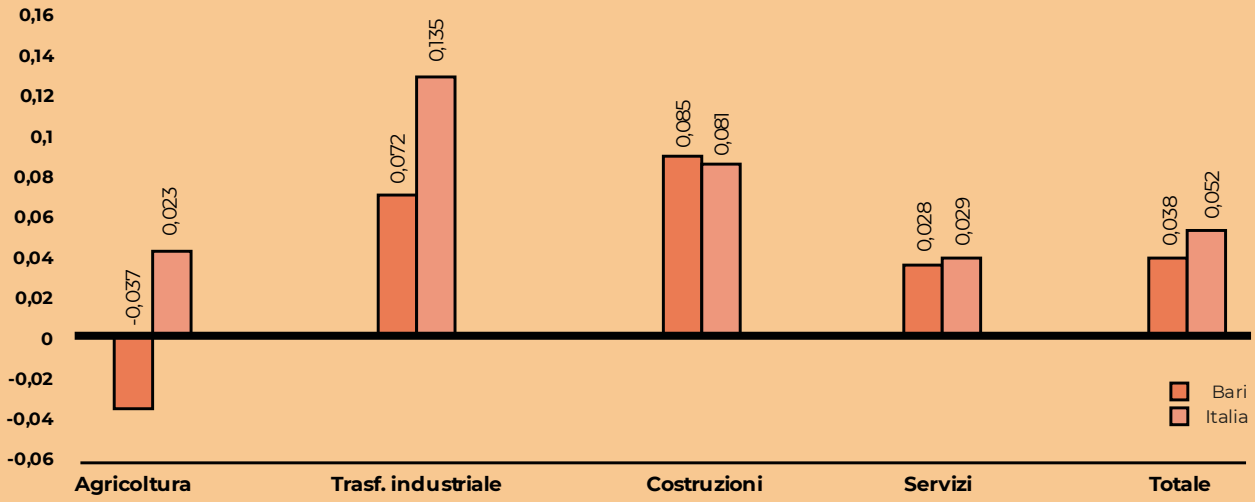


Figura 66 - Giornate retribuite nell'anno tra il 2014 e il 2019 (in % del totale) - - Fonte: Elaborazione su dati Istat



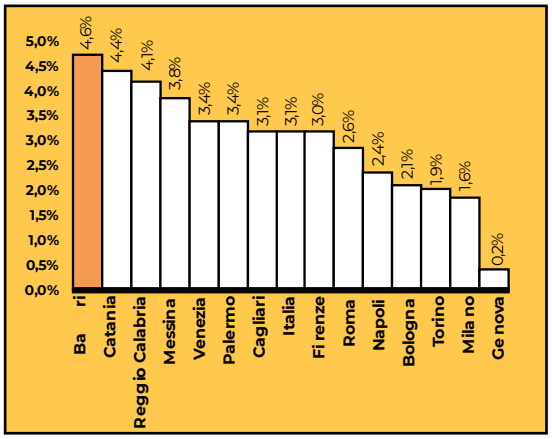
Sotto il profilo strutturale il gap appare concentrato nelle grandi imprese baresi. Si tratta di 69 imprese nel 2019 che impiegano circa 1 addetto ogni 6 (17,4), una componente che si espande nel corso del decennio, essendo 52 nel 2012, anno in cui davano direttamente al 14% degli addetti. Tuttavia, sotto il profilo organizzativo, le grandi imprese baresi denotano il coinvolgimento medio di meno di 760 addetti, oltre il 20% al di sotto della media nazionale, seppure in linea con la migliore realtà del Mezzogiorno che è Cagliari. Appare invece in linea con la situazione nazionale la struttura delle PMI.

Inoltre, la minore competitività appare alimentata dalla relativa abbondanza di manodopera a basso costo. Nel 2019 la retribuzione lorda oraria nell'area Metropolitana barese era di 10,39 euro, la più bassa assieme a quella Reggio Calabria, e circa il 10% inferiore al dato medio nazionale, nonostante l'incremento più marcato degli ultimi cinque anni (+4,6%).

Tabella 29 - Retribuzione lorda oraria per ora retribuita dei dipendenti nelle città metropolitane, in euro (mediana) - Fonte: Elaborazione su dati Istat

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Italia	11,06	11,21	11,21	11,25	11,27	11,40
Torino	11,96	12,05	12,03	12,01	11,96	12,19
Genova	11,93	12,08	12,02	11,88	11,85	11,95
Milano	12,32	12,43	12,45	12,49	12,45	12,52
Venezia	11,18	11,27	11,34	11,40	11,42	11,56
Bologna	12,03	12,25	12,23	12,13	12,15	12,28
Firenze	11,16	11,29	11,27	11,28	11,39	11,49
Roma	11,18	11,29	11,22	11,30	11,37	11,47
Napoli	10,23	10,30	10,26	10,40	10,40	10,48
Bari	9,93	10,08	10,16	10,21	10,30	10,39
Reggio Calabria	9,96	10,01	10,09	10,25	10,23	10,37
Palermo	10,63	10,76	10,79	10,94	10,92	10,99
Messina	10,13	10,26	10,26	10,39	10,41	10,51
Catania	10,37	10,50	10,59	10,71	10,72	10,83
Cagliari	10,69	10,94	10,94	10,96	10,89	11,02

Figura 67 - Il trend della retribuzione lorda oraria nelle città metropolitane tra il 2014 e il 2019 (variazione totale) - Fonte: Elaborazione su dati Istat



Anche questo fattore ha verosimilmente favorito l'insediamento di grandi gruppi nel territorio barese, grazie ai quali l'economia del capoluogo pugliese è sempre proiettato verso l'economia quaternaria. La crescita della vocazione *high-tech* qui è la più sostenuta tra le città metropolitane, dopo Milano e Bologna, in controtendenza rispetto alle altre città realtà del Mezzogiorno.

Il coefficiente di specializzazione in settori *high-tech*[21] nel capoluogo pugliese si attestava nel 2014 a 3,51%, quindi con un rapporto tra gli addetti di imprese attive nei settori high-tech dell'industria e dei servizi e l'occupazione totale pari a circa 1 su 28. Si trattava di uno dei valori più contenuti nel panorama metropolitano, superiore solo a realtà come Messina e Reggio Calabria, e pari a circa il 20% in meno del dato medio nazionale (4,38%). Cinque anni dopo la quota di addetti high-tech è salita a Bari a 3,84%, con un trend inferiore solo a Milano e Bologna.

Tale processo è sostenuto sia dall'evoluzione del comparto manifatturiero sia da quello dei servizi.

Il processo di irrobustimento delle imprese baresi anticipato in precedenza vive un'accelerazione maggiore tra le componenti della manifattura ad alta o medio-alta intensità, con il segmento high-tech in cui 1 addetto su 5 entra nell'ultimo periodo.

A soffrire nel periodo, invece, è soprattutto quella parte di imprese impegnata in attività a medio-bassa intensità tecnologica, con difficoltà concentrate nella filiera delle costruzioni e della meccanica leggera, oramai poco competitiva rispetto ai concorrenti internazionali a minore costo del lavoro.

[21] Addetti nei settori ad alta tecnologia della manifattura e dei servizi / Totale addetti delle unità locali * 100. I settori ad alta tecnologia presi in considerazione comprendono nel ramo manifatturiero le divisioni della Nace Rev.2 21,26, 30.3 e nel ramo dei servizi le divisioni 59-63, 72.

Tabella 30 - L'evoluzione delle imprese manifatturiere di Bari per intensità tecnologica e di conoscenza tra il 2014 e il 2019 - Fonte: Elaborazione su dati Istat

	2019		Diff. 2019 - 2014		Var. 2019-2014		Distrib. 2014		Distrib. 2019	
	Unità Locali	**Addetti**	**Unità Locali**	**Addetti**	**Unità Locali**	**Addetti**	**Unità Locali**	**Addetti**	**Unità Locali**	**Addetti**
HIT[22]	494	1.865	-34	313	-6,2%	19,1%	6,9%	3,3%	6,8%	3,7%
MHT[23]	1.276	13.572	3	1.844	0,2%	15,1%	16,7%	25,2%	17,5%	26,7%
MLT[24]	1.505	9.416	-154	-385	-8,6%	-3,4%	21,7%	21,1%	20,6%	18,5%
LOT[25]	4.027	25.951	-147	2.524	-3,2%	9,9%	54,7%	50,4%	55,1%	51,1%
Totale	7.302	50.803	-332	4.296	-4,0%	8,5%	100%	100%	100%	100%

Questo cambiamento di mix produttivo, tuttavia, non sembra avere al momento dispiegato pienamente i suoi effetti sul comparto in generale, andando piuttosto a stimolare le attività di servizio soprattutto quelle di maggiore pregio. Circa il 70% dell'occupazione e ¾ delle unità locali presenti nell'area Metropolitana restano infatti coinvolte in attività a medio basso contenuto tecnologico o di conoscenza, condizionando la produttività del settore, come evidenziato sopra I servizi ad elevato contenuto tecnologico e di conoscenza, a Bari, concentrano ormai 1/3 del settore terziario, contribuendo in maniera sostanziale alla espansione del settore.

Ancora più marcato il contributo dei servizi high-tech, concentrati nella metà casi nelle attività di consulenza informativa e servizi IT, che si sostanzia in oltre 2.200 unità locali e quasi 15 mila addetti, quasi 2 mila dei quali entrati dopo il 2014.

I servizi ad elevato contenuto di conoscenza, quasi 20 mila unità locali e oltre 51 mila addetti nel 2019, vede un ruolo di primo piano delle attività legali e contabili a cui si stanno affiancando sempre di più quelle di consulenza aziendale o di supporto alle imprese, mentre perdono peso quelle dedicate agli edifici.

La parte pregiata del terziario, negli ultimi cinque anni in esame, determina un incremento occupazionale di oltre 11 mila addetti, circa la metà del totale dei servizi (+22,5 mila).

[22] Alta intensità tecnologica - HIT

[23] Media o alta intensità tecnologica - MHT

[24] Medio o bassa intensità tecnologica - MLT

[25] Bassa intensità tecnologica - LOT

Tabella 31 - L'evoluzione delle imprese terziarie di Bari per intensità tecnologica e di conoscenza tra il 2014 e il 2019 - Fonte: Elaborazione su dati Istat

	2019		Diff. 2019-2014		Var. 2019-2014		Distrib. 2014		Distrib. 2019	
	Unità Locali	Addetti	Unità Locali	Addetti	Unità Locali	Addetti	Unità Locali	Addetti	Unità Locali	Addetti
HITS[26]	2.258	14.969	313	1.814	16,1%	13,8%	3,3%	7,6%	3,7%	7,6%
KWNMS[27]	19.511	51.511	1.371	9.613	7,6%	22,9%	30,3%	25,1%	31,7%	26,0%
Servizi finanziari	2.014	7.938	-124	-1.006	-5,8%	-11,2%	3,5%	5,2%	3,3%	4,0%
Altri servizi	37.704	123.404	-1.247	12.083	-3,2%	10,9%	62,9%	62,2%	61,3%	62,4%
Totale	61.487	197.822	313	22.503	0,5%	12,8%	100%	100%	100%	100%

In termini economici l'apporto dalle attività ICT appare notevole, con una crescita del valore aggiunto di quasi il 70% dal 2000. Solo dal 2014, il maggiore valore prodotto registra un +7,5% in media d'anno, un ritmo quasi triplo rispetto a quello nazionale (+2,6%) e senza eguali tra città metropolitane; Catania segue infatti con un +6% e Milano con un +4,3%.

Una crescita a cui si lega il fenomeno delle start up innovative, che sotto il profilo merceologico sono concentrate nella produzione di software e consulenza IT (143 casi, 43,7% del totale), attive nella R&S (52 casi, 15,9% del totale) e nei servizi di informazione (20 casi, 6,17% del totale).

Questo in un contesto particolarmente incline all'iniziativa imprenditoriale tra i giovani. L'area metropolitana barese è quella con la maggiore presenza di imprese con titolari o con la maggioranza di soci under 35 anni (12,1%), contro una media nazionale dell'8,4%. Una propensione più marcata nel Mezzogiorno, dove tutte le città metropolitane registrano una presenza di imprese giovani superiore alla media, anche per la maggiore presenza di giovani residenti.

[26] High technology services - Servizi tecnologici ad alto contenuto di conoscenza

[27] Knowledge intensive market services - Servizi di mercato ad alto contenuto di conoscenza

Figura 68 - L'evoluzione del valore aggiunto ICT tra il 2000 e il 2019 (2000=100) - Fonte: Elaborazione su dati Istat

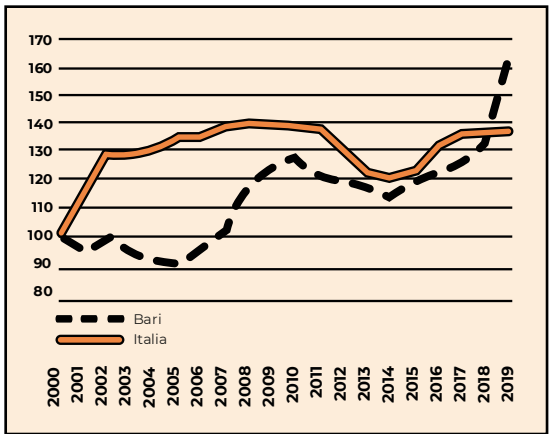
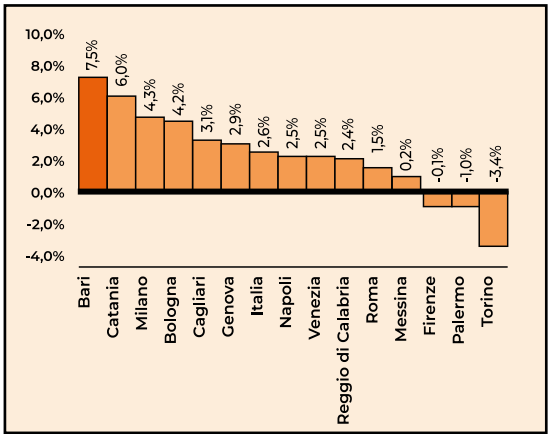


Figura 69 - Il trend del valore aggiunto ICT nelle città metropolitane tra il 2014 e il 2019 (variazione media annua) - - Fonte: Elaborazione su dati Ista



Investimenti

Le trasformazioni delineate al momento non sembrano alterare in maniera sostanziale il fatto che Bari rappresenta una delle città metropolitane del Mezzogiorno più aperte agli scambi internazionali. Il grado di apertura internazionale, dato dalla somma degli scambi in uscita e in entrata in rapporto al Pil, nel 2019 si attesta sul 2%, con un contributo dell'export dello 0,9% e per la restante parte dalle importazioni. Nel Mezzogiorno solo Napoli (3,6%) e Cagliari (2,2%) presentano gradi di apertura superiori.

Nell'ultimo quinquennio prima del covid-19, l'economia barese mostra tuttavia una ridotta dinamicità negli scambi a testimoniare che il mercato interno ha un ruolo preminente della dinamica del Pil delineata.

Le esportazioni nel 2019 si collocano sui 4,46 miliardi di euro, circa il 12% in più rispetto al 2014, a fronte di un tasso di crescita quasi doppio in Italia (+20,4%). Non diversa la situazione delle importazioni (4,25 miliardi di euro) aumentate del 7,2% contro il 18,9% nazionale.

Ciò per effetto di entrambe le componenti più rilevanti. La manifattura, che rappresenta oltre l'80% dell'interscambio, vede l'export salire del 13% contro il 21% nazionale, e l'import rispettivamente del 9,3% e 24,4%. L'agricoltura, che rappresenta oltre il 10% del valore scambiato, vede l'export ristagnare (-0,1%) mentre in Italia cresce di quasi il 17%; arretra invece l'import (-3,2%) anche in crescita nel Paese (+14%).

Il ruolo dell'agricoltura sembra quindi proseguire la sua trasformazione: sempre di più punto di partenza delle merci e sempre approdo di quelle straniere. Nel 2020 l'11,5% delle importazioni agricole nazionali transitava da Bari, nel 2014 era l'8,3%, cinque anni dopo il 6%. Per contro, dal territorio barese usciva il 2,7% dell'export agricolo italiano, diventato 6% e poi 5,1%.

L'avvento della pandemia ha alterato le traiettorie in maniera ancora non chiara. A fine 2021, l'economia barese esprimeva il 2,2% di export in meno, contro il +8,4% nazionale, e importazioni stazionarie, rispetto al +13,2% italiano, dovuto al minore interscambio della manifattura, mentre l'agricoltura è tornata ad allinearsi alla crescita del settore su entrambe le componenti, con variazioni a due cifre.

Arricchiscono, infine, il quadro dei mutamenti economici degli ultimi anni gli andamenti del valore aggiunto di settori come il commercio e turismo (+21,7%) e dell'immobiliare (+12,1%),

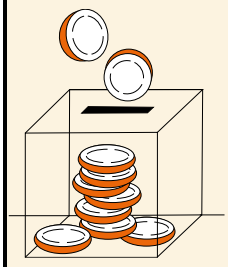
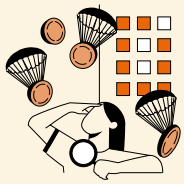
entrambi con risultati migliori rispetto alla media nazionale, a fronte di un arretramento diffuso del settore finanziario, che a Bari perde quasi il 10% del valore prodotto in cinque anni.

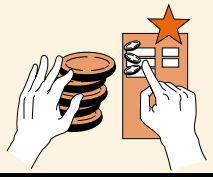
Sintomatico, da ultimo, l'aggregato dei servizi alla persona, che vanno dalle attività per il tempo libero (cultura e sport) a quelle di riparazione, sino a quelle per il benessere e la cura personale, nel quale si osserva un tendenziale arretramento del valore prodotto, che si riscontra solo in città del Mezzogiorno.

Considerando che Bari è una delle poche città metropolitane, assieme a Milano e Bologna, a non sperimentare un marcato declino demografico, una ragione delle difficoltà economiche dei servizi alla persona sembra quindi essere la minore spesa per tempo libero e cura della persona anche tra quanti hanno un lavoro, che non consente però crescenti disponibilità per spese cosiddette non essenziali, frenate da contenute retribuzioni orarie.

Tabella 32 - Il trend del valore aggiunto in comparti selezionati nelle città metropolitane tra il 2014 e il 2019 (variazione totale) - Fonte: Elaborazione su dati Istat

	Commercio e turismo	Banca & Assicurazioni	Real Estate	Servizi alle imprese	Servizi pubblici	Servizi alle persone
Italia	16,8%	-7,5%	9,0%	12,9%	3,8%	2,8%
Torino	16,3%	37,7%	9,6%	15,7%	3,9%	11,8%
Genova	8,4%	-2,3%	6,3%	5,8%	7,0%	6,6%
Milano	21,8%	-3,9%	17,6%	19,3%	2,2%	21,3%
Venezia	13,4%	-12,7%	17,6%	11,1%	3,1%	4,6%
Bologna	12,3%	-2,2%	9,8%	14,2%	7,4%	8,4%
Firenze	57,6%	-20,3%	9,3%	38,2%	5,1%	7,8%
Roma	27,7%	-7,9%	8,6%	8,1%	5,5%	3,0%
Napoli	17,8%	-9,8%	8,6%	10,8%	0,6%	-10,9%
Bari	21,7%	-9,5%	12,1%	12,3%	3,7%	-1,3%
Reggio Calabria	6,7%	-2,4%	4,9%	-4,8%	3,8%	-12,6%
Palermo	25,3%	-11,7%	6,1%	18,0%	-4,4%	2,8%
Messina	8,3%	-11,6%	5,9%	-0,7%	1,8%	-3,5%
Catania	17,6%	-16,2%	7,6%	8,0%	-0,5%	-5,4%
Cagliari	19,7%	-10,9%	7,6%	20,0%	1,9%	9,9%

Highlights – Economia, conoscenza e connessioni	
1.	**Tessuto economico e produttivo**
	**1.1.** Nell'ultimo decennio il tessuto produttivo barese vive un progressivo assottigliamento, con la perdita di circa 10 mila imprese, il 7% del totale. **1.2.** Il tessuto economico della CMB è caratterizzato da circa 127 mila imprese attive a fine 2022, costituite prevalentemente da imprese del commercio (29% del totale), dell'agricoltura (20%), delle costruzioni (12%) e della manifattura (8%). **1.3.** Nel periodo 2009-2019 si amplia la presenza di imprese attive nel settore turistico, immobiliare, dei servizi alle imprese e delle attività professionali. Le costruzioni invertono nettamente la tendenza, sostenuta dai consistenti incentivi pubblici. **1.4.** Nel biennio 2020-2021 si è assistito all'espansione dei settori già in crescita (immobiliare, servizi professionali e alle imprese), a cui si aggiunge l'ICT, L'agricoltura vede invece il numero di imprese attive stabilizzarsi. **1.5.** Il Comune di Bari concentra il maggior numero di imprese (22.848), pari al 23% del dato della Città Metropolitana (97.272 imprese). **1.6.** Dal 2014 al 2019, si è registrata una crescita del Pil locale, in termini nominali, pari al 2,4%, in linea con le città metropolitane più dinamiche.
2.	**Industrie e produttività**
	**2.1.** La contrazione delle imprese attive si è accompagnata con un ampliamento della base occupazionale, sostenuta anche dalla ripresa del ciclo economico avviata nel 2014. **2.2.** Tra il 2014 e il 2019, il settore dell'industria rappresenta il 13,8% del PIL barese e segna un incremento del 16,7%, in linea con la media nazionale (+16,3%). **2.3**. La produttività nominale del lavoro dell'area Metropolitana barese, corrispondente a circa 51,7 mila euro nel 2019, si colloca al di sotto della media nazionale (20%).
3.	**Competitività**

	3.1. Tra i fattori che contribuiscono a determinare minore competitività della CMB rientra l'abbondanza di manodopera a basso costo. Nel 2019 la retribuzione lorda oraria nell'area Metropolitana era di 10,39 euro, circa il 10% inferiore al dato medio nazionale. **3.2.** Nel 2014, il coefficiente di specializzazione in settori *high-tech* nel Capoluogo pugliese si attestava a 3,51%, pari a circa -20% rispetto al dato medio nazionale (4,38%).
4.	**Investimenti**
	**4.1.** Le basse retribuzioni attirano investimenti, spingono le assunzioni, ma limitano la capacità di spesa delle famiglie, soprattutto per il tempo libero. **4.2**. Con il cambio di mix produttivo, l'economia barese guarda maggiormente al mercato domestico. L'area Metropolitana resta tra quelle più aperte del Mezzogiorno, ma l'interscambio è poco dinamico, anche nel periodo Covid.

4.5 Turismo e cultura

Domanda turistica

Nel corso del decennio passato, grazie alla ricchezza di attrattori turistici e all'ingresso nelle rotte dei vettori low cost piuttosto che nel circuito croceristico, la Città Metropolitana di Bari è risultata la realtà emergente nel panorama metropolitano nazionale. Il cambio di passo si concretizza nel 2013 e si consolida progressivamente sino al 2019, quando la domanda raggiunge il suo massimo con 1,19 milioni di turisti che hanno determinato 2,69 milioni di pernottamenti, a cui vanno a sommarsi 680 mila croceristi.

Poi con il manifestarsi della pandemia da Sars-Cov-2, il trend ha subito una brusca frenata. Le statistiche più recenti evidenziamo una notevole capacità di recupero, già nel 2021. Un trend confermato dalle informazioni statistiche regionali. Tuttavia, data la relativa vicinanza temporale degli accadimenti, sommata al manifestarsi di altri fattori di instabilità (conflitto in Ucraina e rallentamento del ciclo economico mondiale, impennata accelerazione dei prezzi) si rende difficile confermare o meno la prosecuzione delle tendenze osservate nella seconda metà dell'ultimo decennio.

Al momento si può ragionevolmente affermare che l'evento pandemico ha avuto un impatto meno negativo sul turismo barese rispetto a quello avuto nel resto del Paese. In termini di pernottamenti, in particolare, i livelli del 2021 nel capoluogo pugliese erano in linea con quelli del 2016, pari al 30% al di sopra del risultato del 2008. In Italia mancava ancora 1/4 dei pernottamenti registrati nel 2008.

Figura 70 - L'evoluzione degli arrivi tra il 2008 e il 2019 (2008=100) - Fonte: Elaborazione su dati Istat

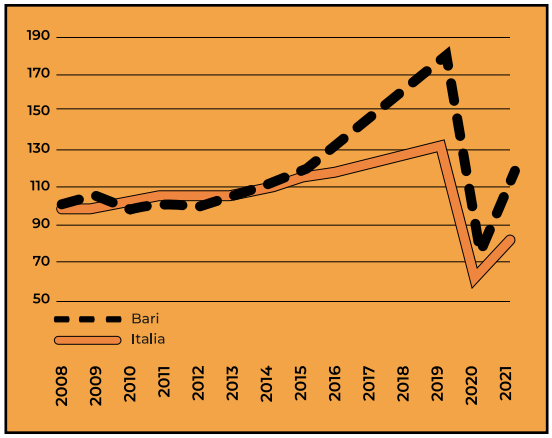
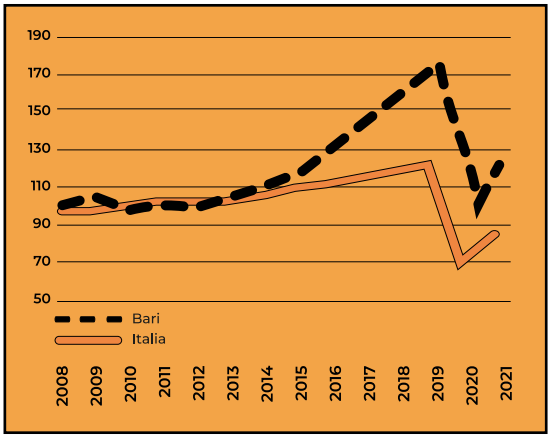


Figura 71- L'evoluzione delle presenze tra il 2008 e il 2019 (2008=100) - Fonte: Elaborazione su dati Istat



Quanti soggiornano nel capoluogo pugliese prediligono l'ospitalità alberghiera, che esprime il 70,1% dei pernottamenti. È una situazione che accomuna Bari agli altri centri metropolitani, dove la quota di mercato alberghiera è più marcata rispetto al contesto nazionale (64,3%), con la sola eccezione di Venezia (dove spiccano i campeggi e gli alloggi privati), Torino e Firenze (alloggi).

Come nelle altre città metropolitane è la ricettività alberghiera di categoria upperscale e luxury (4 stelle, 5 stelle e superiore) a drenare una parte rilevante delle notti vendute. Nel capoluogo pugliese queste strutture accentrano il 47,2% della domanda, mentre nel Paese non vanno oltre il 31,1% delle presenze totali. Un confronto con le altre realtà metropolitane vede Bari al centro della distribuzione.

Figura 72 - Quota di pernottamenti in strutture alberghiere nelle città metropolitane nel 2019 - Fonte: Elaborazione su dati Istat

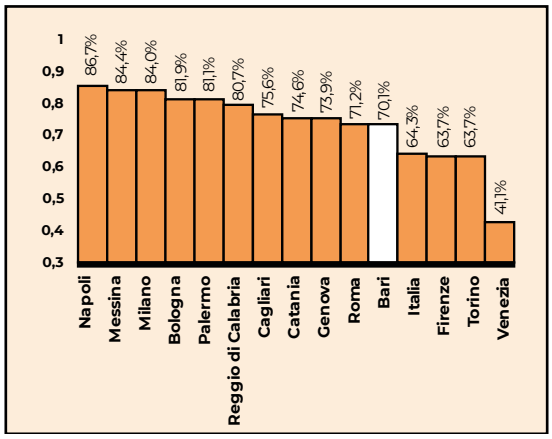
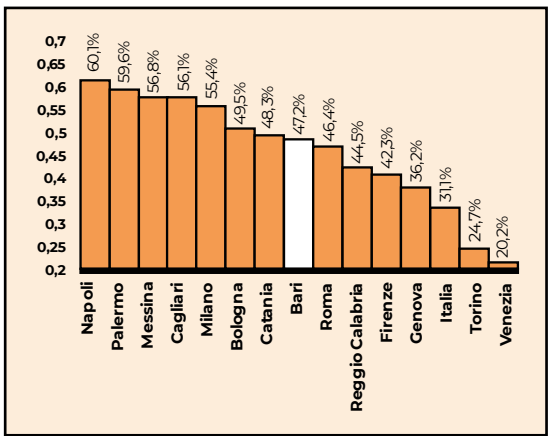


Figura 73 - Quota di pernottamenti in strutture alberghiere 4 5 stelle e lusso nelle città metropolitane nel 2019 - Fonte: Elaborazione su dati Istat



Bari si connota inoltre come una meta domestica, ospitando soprattutto connazionali. Ancora nel 2019, i pernottamenti consumati da stranieri in una struttura ricettiva del capoluogo pugliese sono stati infatti 1,1 milioni, ossia il 41%, quasi 10 punti percentuali in meno della

media nazionale e una quota tra le più basse nel contesto metropolitano, dove solo Reggio Calabria e Torino risultano meno aperte al turismo estero.

Si tratta di un turismo proveniente prevalentemente dall'Unione europea (66% dei pernottamenti), in linea con la situazione nazionale, ma meno concentrato. I viaggiatori tedeschi, primi per dimensione, generano il 12,4% delle notti vendute contro il 26,6% nazionale. I primi tre Paesi di origine (Germania, Francia e regno Unito), assieme, rappresentano il 33% dei pernottamenti contro il 40% nazionale (Germania, USA, Francia).

Sebbene poco 'internazionale', Bari appare una meta con una stagionalità poco marcata. Certamente le notti vendute tra giugno e agosto sono state quasi 1,1 milioni, pari al 40,5% del totale, ma si tratta di una quota che rende l'area Metropolitana barese in una posizione di maggiore equilibrio anche rispetto al resto del Paese, dove il turismo estivo sfiora la metà del totale (48%), ma anche rispetto alle diverse realtà metropolitane.

Figura 74 - Quota di pernottamenti per provenienza nelle città metropolitane nel 2019 - Fonte: Elaborazione su dati Istat

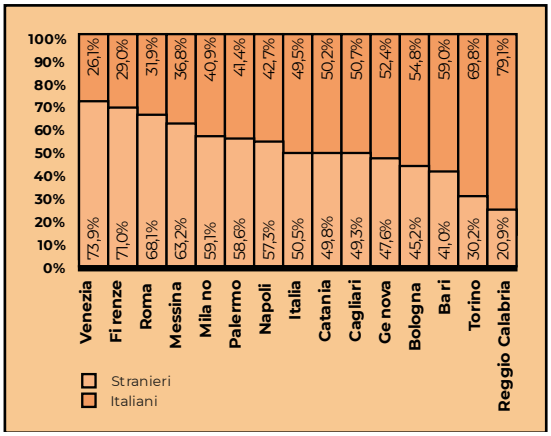
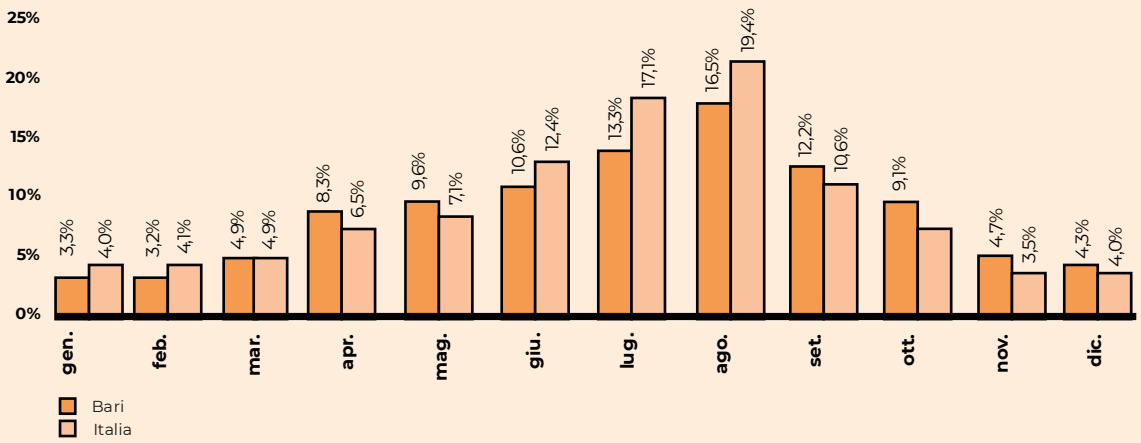


Figura 42 - Quota di prese per mese nel 2019 - Fonte: Elaborazione su dati Istat



Seppure ancora meno presenti, i turisti stranieri sono comunque cresciuti enormemente, passando da meno di 470 mila nel 2013 a oltre 1,1 milioni nel 2019 (+135%), rappresentando una tra le principali innovazioni del decennio scorso.

Strutture ricettive

Un'ulteriore novità è riconducibile al cambio di mix nella formula di soggiorno. A Bari, come nel resto del Paese, guadagnano appeal le strutture non alberghiere, più informali, spesso meno costose e più moderne rispetto a molta parte dell'offerta alberghiera, soprattutto lower e mid-scale. In effetti nel capoluogo pugliese si assiste ad una erosione della domanda negli alberghi da 1 a 3 stelle, che perdono quasi 57 mila notti vendute in un periodo di forte crescita (+1,1 milioni di notti), una domanda che viene intercettata dagli alloggi privati (+321 mila soggiorni), dai bed and breakfast (+332 mila), ma soprattutto dagli alberghi 4 stelle e oltre (+619 mila).

Allo stesso tempo si assiste ad un incremento della quota di mercato degli hotel upperscale, che sale di 4,6 punti percentuali, un aumento non marginale, ma lontano dalle migliori performance metropolitane e comunque inferiore alla variazione nazionale (+6,8%).

Tensioni a livello territoriale sono riconducibili anche alla crescita (spesso) tumultuosa dell'offerta ricettiva, che nel decennio scorso si è consolidata sotto la pressione dell'aumentata domanda, e spesso 'subìta' dai regolatori.

Il capoluogo pugliese può essere annoverato tra i contesti in cui la crescita (spesso) tumultuosa dell'offerta ricettiva può essere stata 'subìta' dai regolatori, avendo vissuto, nel periodo preso in esame, l'espansione più marcata tra i sistemi dell'ospitalità metropolitani. Tra il 2008 e il 2019, il numero di strutture ricettive è infatti più che triplicato, passando da 600 a 1.865, pari ad un incremento annuale a doppia cifra (+10,9%) e più marcato dal 2013. Solo Roma e Milano hanno segnato ritmi più elevati.

Il territorio metropolitano barese si è inoltre contraddistinto per un esteso ampliamento della capacità ricettiva, che è aumentata del 60%, passando da 20.888 letti a 33.292. Si è trattato di un incremento medio annuo del 4,3%, osservato solo a Roma, e più che doppio rispetto a tutte le altre realtà metropolitane, con il sistema nazionale che non supera il +1%.

La maggiore capacità ricettiva è stata raggiunta con il contributo di entrambe le componenti, seppure più marcato quello del segmento complementare. Il comparto non alberghiero ha sostenuto l'espansione dell'offerta ricettiva con quasi 8.200 letti addizionali. Tale contributo è dovuto essenzialmente dagli alloggi (+4.209) e dai Bed and Breakfast (+4.921), mentre quasi si dimezza la capacità di campeggi e villaggi (1.570 letti), un trend che accomuna tutte le realtà metropolitane con la sola eccezione di Roma.

La peculiarità barese è che circa 1/3 della maggiore capacità ricettiva aggiuntiva è attribuibile al segmento alberghiero, grazie al rafforzamento degli hotel upperscale. L'offerta alberghiera, tra il 2008 e il 2019, si espande infatti di oltre 4.200, su un aumento complessivo di 12.400, con i 4 stelle e oltre che rafforzando la loro capacità di 4.900, a fronte di contrazione nelle categorie inferiori, che risulta quasi raddoppiata. Solo Napoli e Roma registrano andamenti prossimi a quelli baresi, anche se non assimilabili, a fronte di una generale contrazione del segmento nei contesti metropolitani.

Analizzando in particolare l'offerta intermediata dalle piattaforme di prenotazione, la più nota e diffusa è certamente Airbnb che nel territorio barese è oramai una solida presenza, intermediando circa 5.600 alloggi, pari all'1,2% dello stock abitativo metropolitano. Si tratta

però ancora di un valore in linea con il contesto metropolitano nazionale, dove raggiunge i livelli massimi a Firenze (3,3%), Venezia (2%) e Roma (1,9%), evidenziando in più di una città notevoli tensioni sul mercato immobiliare.

Meno equilibrata resta invece la distribuzione della domanda turistica a livello territoriale, nella misura in cui i comuni metropolitani con una vocazione turistica sono 11, circa 1 su 4. Di questi Bari e Polignano denotano una vocazione complessa, che unisce più di una motivazione di visita, in questo caso balneare e culturale; sei hanno una vocazione esclusivamente marittima; tre invece i comuni con una inclinazione turistica culturale.

Un turismo che ha ancora notevole potenzialità di crescita considerando che tutti gli indicatori di pressione turistica sono ancora contenuti e tra i più bassi nelle città metropolitane.

Figura 76 - Densità di arrivi nelle città metropolitane nel 2019 (numero arrivi ogni 100 ab.) - Fonte: Elaborazione su dati Istat

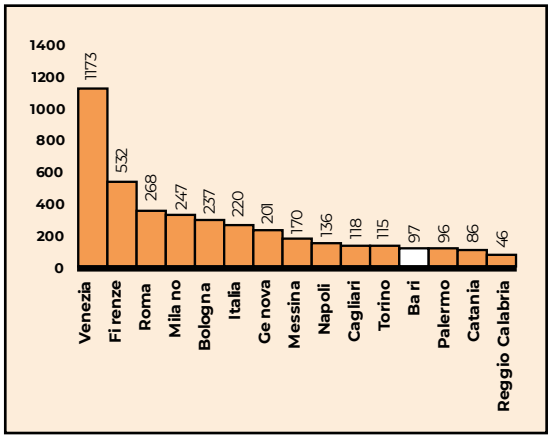


Figura 77 - Indice di turisticità nelle città metropolitane nel 2019 (numero presenze ogni 100 ab.) - Fonte: Elaborazione su dati Istat

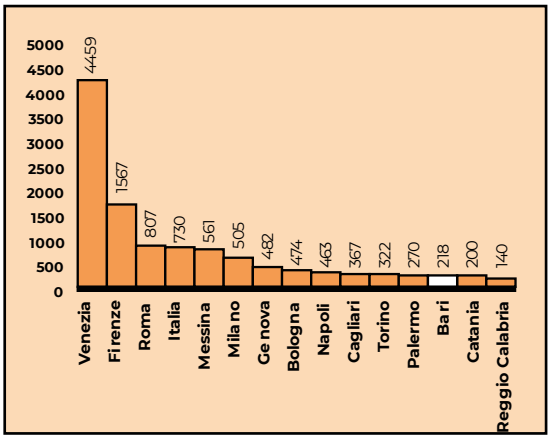


Figura 78 - Tasso di ricettività nel 2019 nelle città metropolitane (numero posti letto ogni 100 ab.) - Fonte: Elaborazione su dati Istat

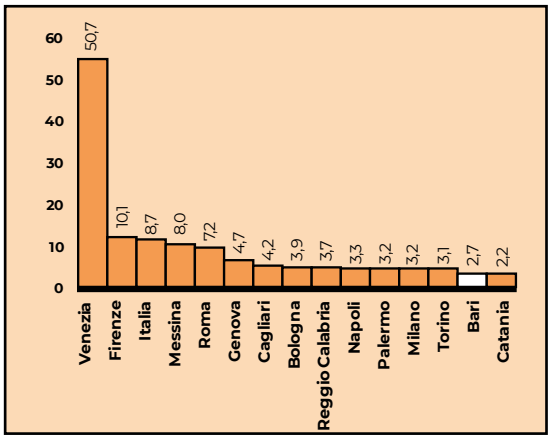
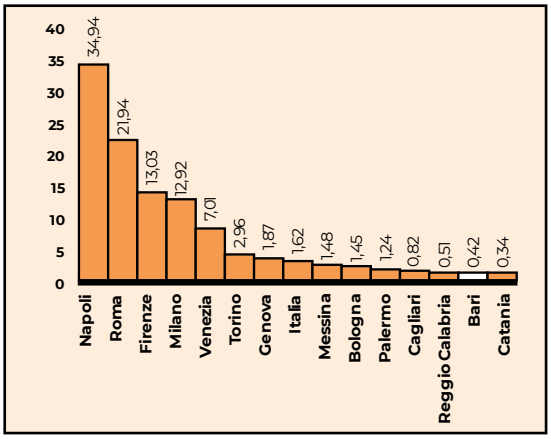


Figura 79 - Densità e rilevazione del patrimonio museale, anno 2019 - Fonte: Elaborazione su dati Istat



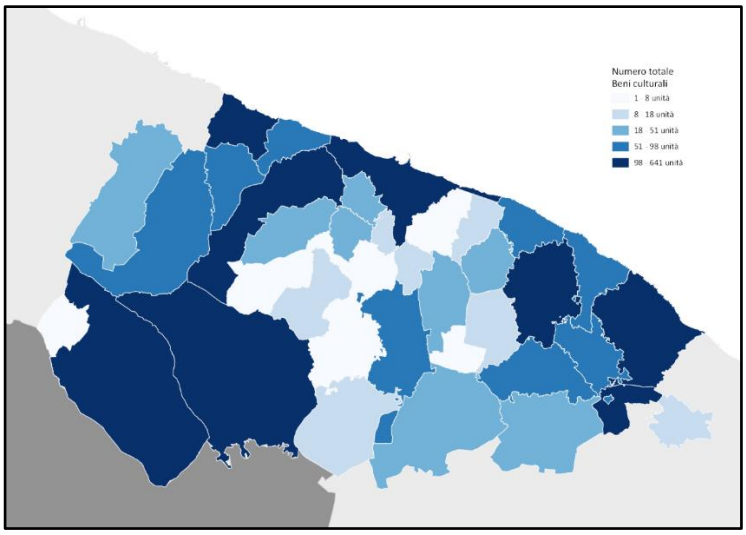
Offerta culturale

Una leva è certamente la dimensione del turismo culturale. È bene tenere in considerazione che pur in presenza di numerosi asset, il territorio barese si confronta con una realtà nazionale estremamente densa e con calendari di eventi e manifestazioni altrettanto articolati, rispetto ai quali il percorso della destinazione barese deve fare ancora numerosi passi.

Secondo il Rapporto BES 2021 di Istat, la Puglia si posiziona a metà classifica rispetto alle altre regioni italiane per numero di beni Unesco. A livello metropolitano, rientrano in tale classifica i Trulli di Alberobello e i beni culturali immateriali come i muretti a secco e le masserie dell'Alta Murgia e dell'area a confine con la provincia di Brindisi.

Per quanto concerne il settore della cultura, inoltre, esaminando l'indicatore della densità e della rilevanza del patrimonio museale nel 2019, ovvero il numero di strutture espositive permanenti (musei, aree archeologiche e monumenti) per 100 Kmq, ponderato con il numero di visitatori, con un dato pari a 0,4 la Città Metropolitana di Bari si posiziona al penultimo posto rispetto alle 14 città metropolitane. Nel dettaglio, il Comune di Bari detiene il valore più elevato di beni culturali totali (641), seguita da Bitonto (324), Monopoli (297) e Alberobello (267).

Mappa 9: Numero totale dei beni culturali al 2017 (unità di misura unità per comune)
Fonte dati per rappresentazione cartografica: Istat



Se sotto il profilo museale l'area barese risulta una delle mete metropolitane meno dotate, non altrettanto si rileva rispetto al sistema dello spettacolo.

Escludendo il quadro del 2021, falsato dall'avvento della pandemia che ha impedito o limitato la realizzazione di molta parte del calendario culturale a Bari come nel resto d'Italia, Il territorio del capoluogo pugliese si caratterizza per un calendario denso di eventi, 111.159 nel 2019. La densità del calendario supera quello nazionale con quasi 1/4 di eventi in più (90 spettacoli ogni 1000 abitanti rispetto a 73).

Tuttavia, si tratta di spettacoli che si caratterizzano per un minor numero di spettatori (46 rispetto a 56), con una spesa di 8,2 euro per ingresso, tra le più basse tra le città metropolitane dopo Palermo, e circa il 30% inferiore alla media nazionale.

Ciò ha un impatto sul giro d'affari generato, che nel 2019 si attesta sui 78,6 milioni, con una media di 707 euro per spettacolo, la cifra più bassa tra le realtà metropolitane dopo Catania e meno della metà del valore medio italiano (1.556 euro).

Per completezza basti qui segnalare come il numero di spettacoli realizzati nel barese nel 2021 sono stati 51.548, il 54% in meno rispetto al 2019, con 132.266 spettatori, l'84% in meno, e una spesa ridotta a 13,8 milioni di euro (-81%).

Tale andamento ha pesantemente condizionato il settore della cultura che, secondo una classifica stilata da Unioncamere-Fondazione Symbola (2022), vede il territorio di Bari posizionarsi al tredicesimo posto tra le prime venti province per livello occupazionale del sistema produttivo culturale e creativo nazionale. Nel 2021 si contavano nello specifico 23.600 addetti, quasi 1,5 mila in meno rispetto al 2017 (-5,8%). Una contrazione questa determinata essenzialmente dall'emergenza pandemica che ha spinto molti lavoratori della 'cultura' verso altre forme di occupazione in assenza di manifestazioni e sussidi al reddito adeguati.

Figura 80 - Numero di spettacoli ogni 1000 abitanti nelle città metropolitane nel 2019 - Fonte: Elaborazioni su dati Siae

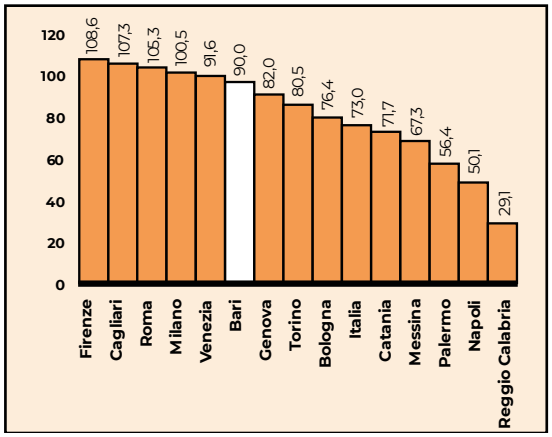


Figura 81 - Numero di ingressi per spettacolo nelle città metropolitane nel 2019 - Fonte: Elaborazioni su dati Siae

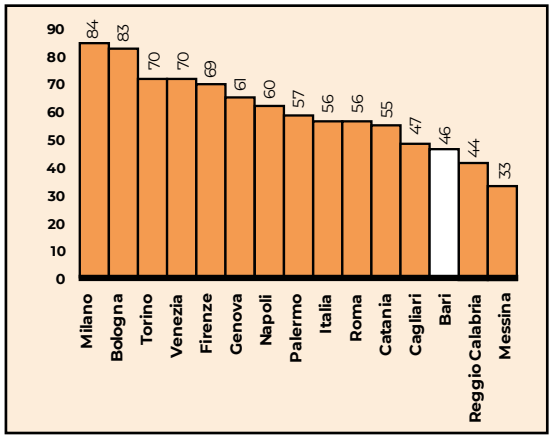


Figura 82 - Spesa media per ingresso nelle città metropolitane nel 2019 (euro) - Fonte: Elaborazioni su dati Siae

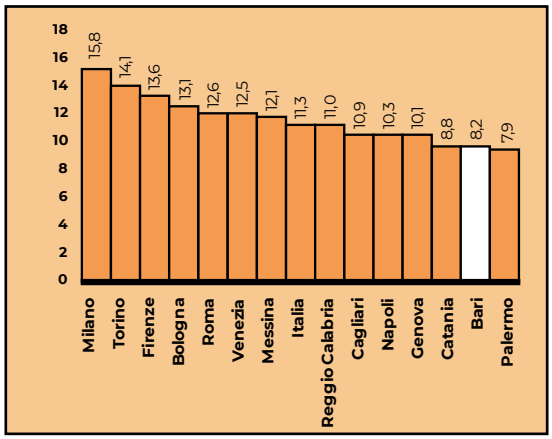


Figura 83 - Volume d'affari dello spettacolo nelle città metropolitane nel 2019 (milioni di euro)- Fonte: Elaborazioni su dati Siae

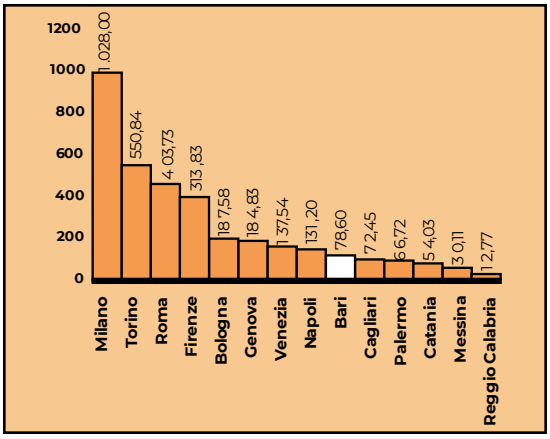
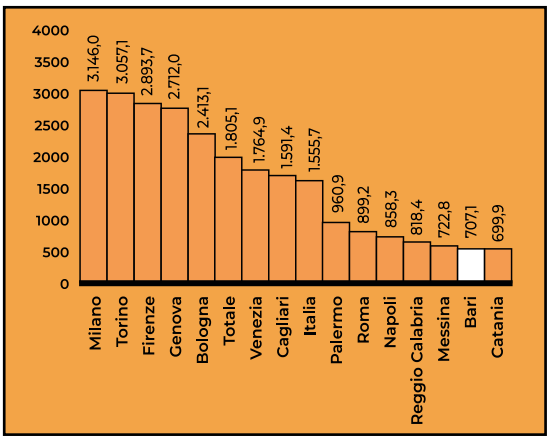
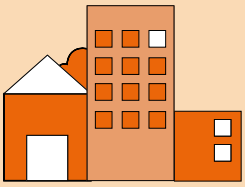
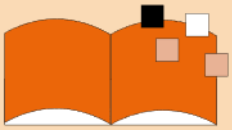


Figura 84 - Volume d'affari per spettacolo nelle città metropolitane nel 2019 (milioni di euro) - Fonte: Elaborazioni su dati Siae



Highlights – Turismo e cultura	
1.	**Domanda turistica**
	1.1. Bari è la meta emergente tra le città metropolitane. Nel 2019 la domanda turistica Metropolitana raggiunge il suo apice con 1,19 milioni di turisti che hanno determinato 2,69 milioni di pernottamenti, a cui vanno a sommarsi 680 mila croceristi. **1.2.** Meno equilibrata resta invece la distribuzione della domanda turistica a livello territoriale, nella misura in cui i comuni metropolitani con una vocazione turistica sono 11, circa 1 su 4. **1.3.** I pernottamenti consumati dai turisti stranieri (il 66% dei quali provenienti dall'UE) in una struttura ricettiva del capoluogo pugliese, nel 2019, sono stati 1,1 milioni (41%), quasi 10 punti percentuali in meno rispetto alla media nazionale, ma in aumento del 135% rispetto al 2013.
2.	**Strutture ricettive**
	**2.1.** Tra il 2008 e il 2019, il numero di strutture ricettive è triplicato, passando da 600 a 1.865, pari ad un incremento annuale a doppia cifra (+10,9%). **2.2.** Dal 2013 accelera la domanda turistica e si consolidano gli investimenti nel settore. Cresce soprattutto l'offerta delle strutture alberghiere upperscale e luxury e degli appartamenti in affitto. **2.3.** Airbnb è presente ma in maniera 'fisiologica' in un confronto con le altre Città Metropolitane. **2.4.** Secondo i dati del 2019, le strutture alberghiere del Capoluogo hanno coperto il 70,1% dei pernottamenti, una quota più alta rispetto al dato nazionale (64,3%). Nel dettaglio, le strutture di categoria upperscale e luxury (4 stelle, 5 stelle e superiore) accentrano il 47,2% della domanda, a fronte di un dato nazionale pari al 31,1%.
3.	**Offerta culturale**
	3.1. La cultura è un grande asset, ma con ancora molti margini di crescita. 3.2. La città metropolitana di Bari presenta un indicatore della densità e della rilevanza del patrimonio museale nel 2019 con un dato pari a 0,4, posizionandosi in fondo alla classifica delle città metropolitane. 3.3. Con riferimento alla ricchezza del patrimonio culturale dei comuni metropolitani, il comune di Bari detiene il valore più elevato di beni culturali totali (641), seguita da Bitonto (324), Monopoli (297) e Alberobello (267). 3.4. il sistema dello spettacolo è caratterizzato un calendario più denso di quello nazionale (rispettivamente 90 spettacoli ogni 1000 abitanti a fronte di 73), con oltre 100 mila spettacoli 2019.).

4.6 Istituzioni, città e comunità declinate sui servizi pubblici

Istituzioni

Sotto il profilo istituzionale, l'area metropolitana di Bari si contraddistingue per la modesta presenza di amministratori giovani, oltretutto in calo negli anni, e di amministratori donne, che sono invece in aumento; aspetti che si uniscono ad una maggiore efficacia nella riscossione dei tributi e ad una più marcata autonomia finanziaria.

Nel 2020 gli amministratori comunali con meno di 40 anni sono circa 1 su 4 (25,7% del totale), una presenza non lontana dalla media nazionale (28,4%), ma tra le più basse nel contesto metropolitano in cui il rinnovo generazionale è avanzato maggiormente prima della metà del decennio scorso, ripiegando successivamente come peraltro si osserva a Bari. Nel capoluogo pugliese la presenza di amministratori giovani è infatti in calo di oltre 5 punti dal 2014, una tendenza che accomuna il territorio barese al resto del Paese (-3,9% in media).

Una situazione non diversa si riscontra nella partecipazione femminile che interessa circa 1/3 delle cariche elettive comunali (33,1%), in linea con la media nazionale (33,2%), ma al quart'ultimo posto tra le 14 città metropolitane, tra le quali spicca Cagliari con il 41,8%. In questo caso però l'area barese si connota per un netto miglioramento rispetto al 2014 (+13,3%), tra i più marcati a livello metropolitano dopo Napoli e Cagliari.

Figura 85 - Incidenza degli amministratori comunali con meno di 40 anni nel 2020 (%) - Fonte: Elaborazioni su Istat

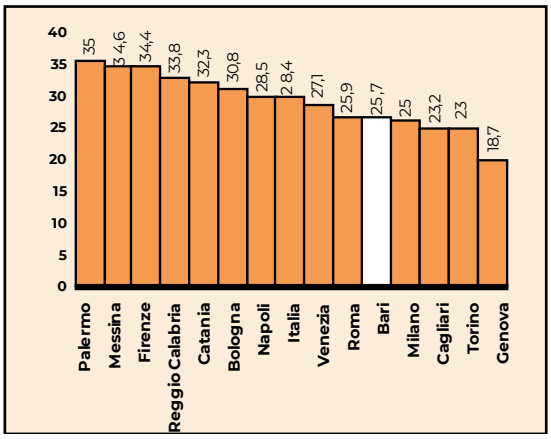


Figura 86 - Andamento dell'Incidenza degli amministratori comunali con meno di 40 anni tra il 2014 e il 2020 (%) - Fonte: Elaborazioni su Istat

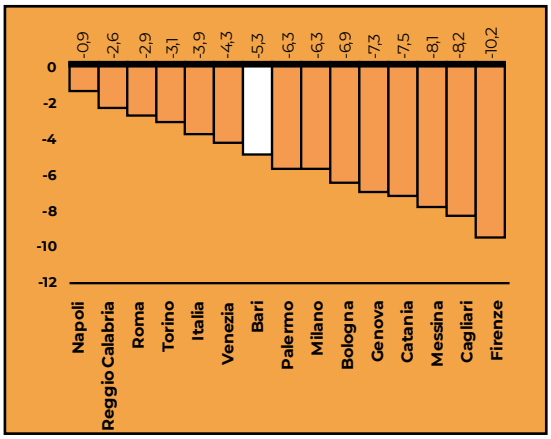


Figura 87 - Incidenza degli amministratori comunali donne nel 2020 (%) - Fonte: Elaborazioni su Istat

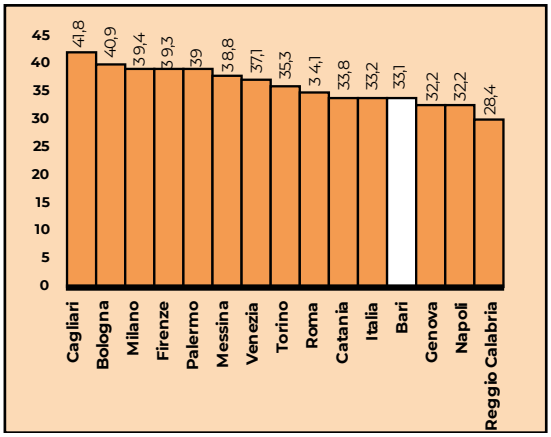
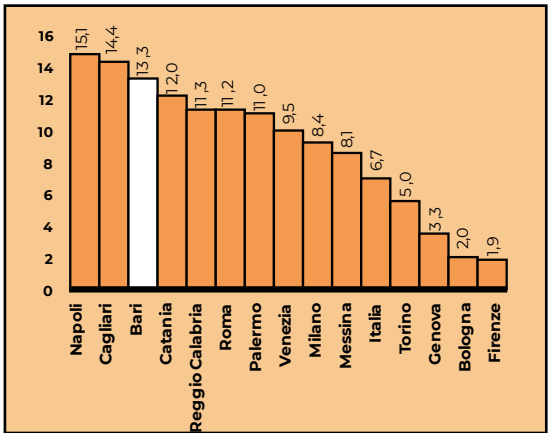


Figura 88 - Andamento dell'Incidenza degli amministratori comunali donne tra il 2014 e il 2020 (%) - Fonte: Elaborazioni su Istat



La struttura anagrafica più 'tradizionale' degli amministratori, più frequentemente composta da maschi adulti, si accompagna ad una capacità di riscossione vicina alla media nazionale, 76,8% e 78,8% rispettivamente, e con qualche miglioramento in più negli anni, essendo aumentata di 9,5 punti percentuali dal 2014, contro gli 8,2 nazionali. Una condizione assimilabile a quella del grado di finanziamento interno dei Comuni, anch'essa in linea con la media del Paese, e ben lontana dalla media del Mezzogiorno[28], caratterizzando l'area barese per la sua autonomia gestionale a fronte di una situazione della ripartizione territoriale largamente deficitaria.

Figura 89 - Capacità di riscossione nei Comuni nel 2020 (%)- Fonte: Elaborazioni su Istat

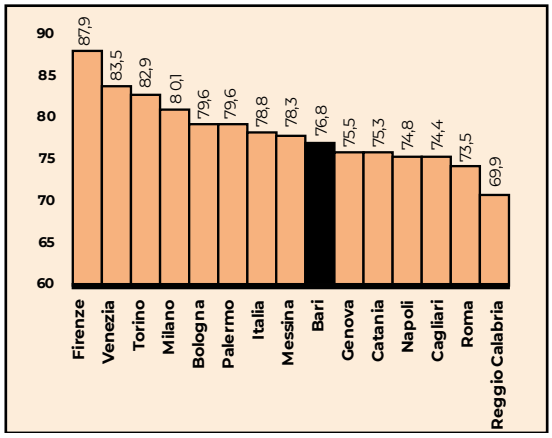
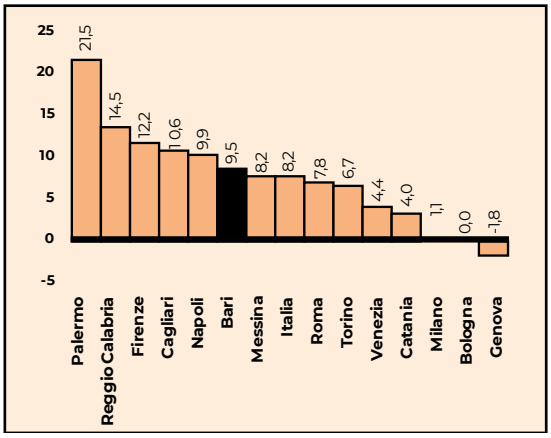


Figura 90 - Andamento della capacità di riscossione nei Comuni tra il 2014 e il 2020 (%)- Fonte: Elaborazioni su Istat



Transizione digitale

Le amministrazioni dell'area metropolitana di Bari risultano invece un punto di riferimento nazionale in tema di transizione digitale. Relativamente alla erogazione di servizi on line per famiglie, quasi la metà dei Comuni dell'area è impegnata (44,5%), una quota quasi doppia rispetto alla media nazionale e che pone la Città Metropolitana di Bari al quarto posto dopo Bologna, Milano e non lontana dalla situazione di Firenze.

Non è noto il coinvolgimento di tutti i Comuni, ma il numero totale di servizi messi a disposizione dalla piattaforma E-Gov (Servizi Online Area Vasta Metropoli Terra di Bari) è di 31 servizi. Per alcuni comuni i servizi Online non sono presenti (NP), mentre per i comuni di Triggiano e Casamassima l'indicatore è nullo in quanto i comuni hanno aderito al programma ma non hanno ancora attivato servizi al momento di rilevazione del dato. Si deduce che nel territorio metropolitano di Bari circa il 50% dei Comuni fornisce attualmente almeno un servizio, ma nessuno in maniera completa la gamma di servizi online per i cittadini possibili.

[28] Istat, Le differenze territoriali di benessere. Una lettura a livello provinciale, 2019.

Relativamente al solo Comune di Bari, si segnala inoltre l'elevata quota di servizi alle famiglie offerti interamente online (45) nettamente maggiore rispetto all'Italia (25,1%) e alla Puglia (25,2%).

Tabella 33 - Servizi erogati alle imprese e ai cittadini in modalità online, confronto tra città metropolitane, anno 2018 - Fonte: Istat

			Livello massimo di disponibilità dei servizi online			Accesso ai servizi online tramite		
CM[29]	**Visualizzazione e/o acquisizione di informazioni**	**Acquisizione e modulistica[30]**	**Inoltro on line della modulistica**	**Avvio e conclusione[31]**	**Credenziali**	**CNS[32]**	**CI elettronica**	**Spid**
Bari	100,0	97,5	74,4	66,6	56,9	23,4	15,0	40,2
Bologna	100,0	98,0	92,1	80,3	70,7	36,8	26,8	69,2
Firenze	100,0	100,0	83,3	64,3	81,0	57,1	11,9	31,0
Genova	100,0	90,2	66,3	43,9	50,1	12,2	2,8	16,3
Milano	100,0	99,2	91,3	80,4	81,3	57,1	4,6	47,7
Napoli	98,8	87,8	61,2	40,7	55,4	12,0	6,0	10,6
Roma	99,3	91,6	73,5	56,5	53,6	10,7	6,2	20,7
Torino	99,6	95,8	72,8	49,5	44,1	20,7	6,6	15,1
Venezia	100,0	100,0	97,7	81,3	84,0	37,3	2,3	46,6
Reggio di Calabria	90,5	76,4	50,2	32,7	23,8	1,7	5,1	3,1
Palermo	100,0	92,5	53,7	32,5	48,5	2,6	3,8	7,3
Messina	100,0	89,8	41,4	26,3	32,6	8,0	4,1	9,3
Catania	100,0	89,1	39,8	23,6	37,8	3,5	1,7	5,1
Cagliari	100,0	100,0	76,5	52,2	57,6	30,0	-	23,0
Comuni non appartenenti a CM	98,6	93,4	69,0	47,9	50,2	22,3	5,3	20,3

[29] CM - Comuni appartenenti a Città Metropolitane

[30] Acquisizione (*download*) di modulistica

[31] Avvio e conclusione per via telematica dell'intero iter relativo al servizio richiesto

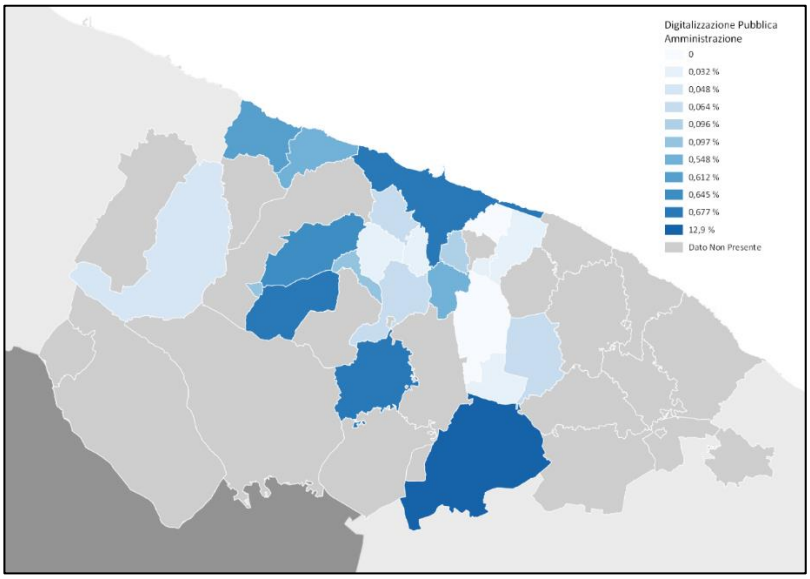
[32] CNS - Carta nazionale dei Servizi

Tabella 34 - Servizi digitali forniti mediante e-gov da ogni comune della Città Metropolitana di Bari - Fonte: Elaborazione dati

Numero	Comune	Servizi Online (%)	Numero	Comune	Servizi Online (%)
1	Acquaviva delle Fonti	NP	22	Modugno	6,4
2	Adelfia	54,8	23	Mola di Bari	NP
3	Alberobello	NP	24	Molfetta	61,2
4	Altamura	NP	25	Monopoli	NP
5	**Bari**	**67,7**	26	Noci	NP
6	Binetto	9,7	27	Noicattaro	3,2
7	Bitetto	3,2	28	Palo del Colle	64,5
8	Bitonto	NP	29	Poggiorsini	NP
9	Bitritto	3,2	30	Polignano a Mare	NP
10	Capurso	NP	31	Putignano	NP
11	Casamassima	0	32	Rutigliano	NP
12	Cassano delle Murge	67,7	33	Ruvo di Puglia	48,38

Numero	Comune	Servizi Online (%)	Numero	Comune	Servizi Online (%)
13	Castellana Grotte	NP	34	Sammichele di Bari	3,2
14	Cellamare	3,2	35	Sannicandro di Bari	6,4
15	Conversano	NP	36	Santeramo in Colle	NP
16	Corato	NP	37	Terlizzi	NP
17	Gioia del Colle	12,9	38	Toritto	67,7
18	Giovinazzo	54,83	39	Triggiano	0
19	Gravina in Puglia	NP	40	Turi	6,4
20	Grumo Appula	NP	41	Valenzano	9,6
21	Locorotondo	NP			

Figura 10 - Percentuale di servizi online fruibili tramite la piattaforma EGov2 al 2022 (con Non Presente sono indicati i comuni non iscritti alla piattaforma, con 0 i comuni iscritti ma che non hanno attivato alcun servizio online). - Fonte dati per rappresentazione cartografica: Elaborazione dati comunali



La diffusione dei servizi online si rafforza con la crescente infrastrutturazione digitale che permette di raggiungere ampie quote di popolazione, in una delle città che è stato oggetto di sperimentazione del 5G dal 2018.

La Città Metropolitana di Bari presenta infatti livelli di digital divide tra i più bassi in Italia. Il 98% delle famiglie è raggiunto da connessione di rete fissa a banda larga, la quota più elevata dopo Genova. Nello specifico, per il 92% delle famiglie la connessione a banda larga garantisce almeno 30 mbps, il grado di copertura più elevato tra le città metropolitane, e oltre la metà delle famiglie (55%) ha accesso a una connettività a banda ultra-larga (almeno 100 mbps).

Figura 91 - Comuni con servizi per le famiglie interamente on line nel 2018 (%) - Fonte: Elaborazioni su Istat

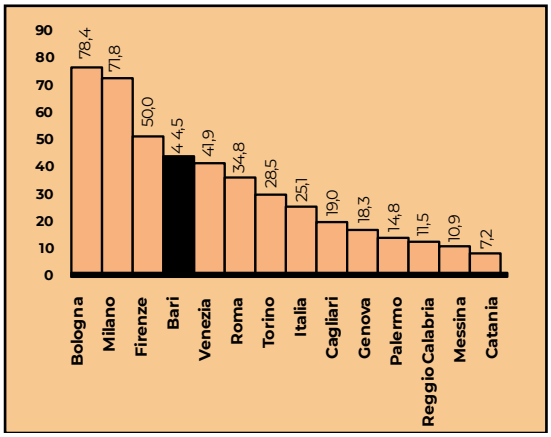


Figura 92 - Famiglie raggiunte da connessione broadband nel 2019 - Fonte: Elaborazioni su Agcom

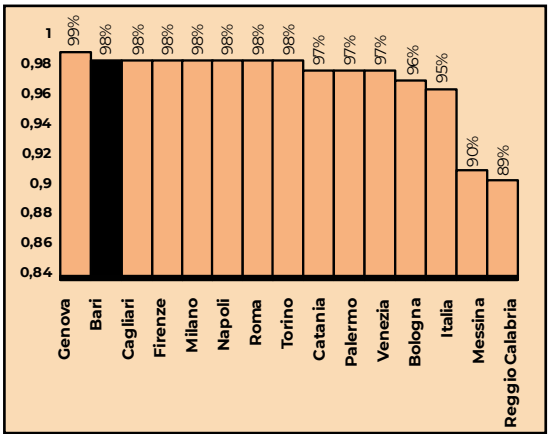


Figura 93 - Famiglie raggiunte da connessione a 30 mbps nel 2019 - Fonte: Elaborazioni su Istat

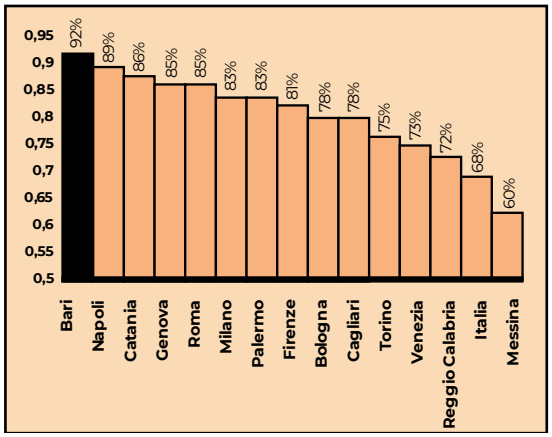
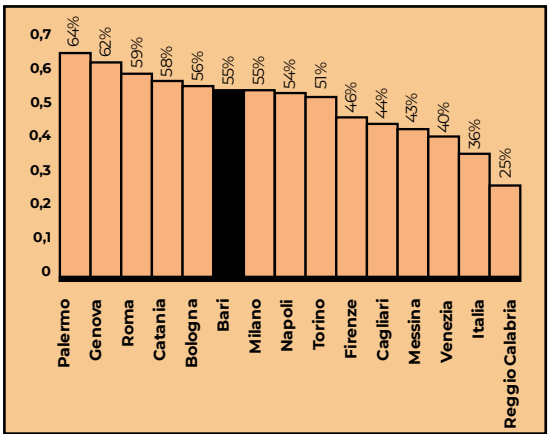


Figura 94 - Famiglie raggiunte da connessione a 100 mbps nel 2019 - Fonte: Elaborazioni su Agcom



Transizione ecologica

Oltre che sul digitale, l'area metropolitana di Bari si trova ben posizionata anche per alcuni aspetti della transizione energetica. Il capoluogo regionale spicca nel contesto metropolitano nazionale per capacità installata e produzione di energia da fonti rinnovabili. Gli impianti fotovoltaici installati nel 2019 sono oltre 14 mila, per una potenza installata di 500 GW che colloca il capoluogo pugliese al primo posto nella graduatoria metropolitana. Bari è anche la città metropolitana con la produzione da fotovoltaico più alta (625,92 GWh), seguita da Roma (518,32 GWh) e Torino (438,04 GWh); un'offerta che fatica a trovare una domanda corrispondente, coprendo il 31,6% dei consumi elettrici baresi, quota inferiore al dato nazionale pari a 34,9%, ma comunque seconda nel panorama metropolitano dopo quella di Torino.

Figura 95 - Potenza installata (GW) anno 2019 - Fonte: Elaborazione su dati Istat

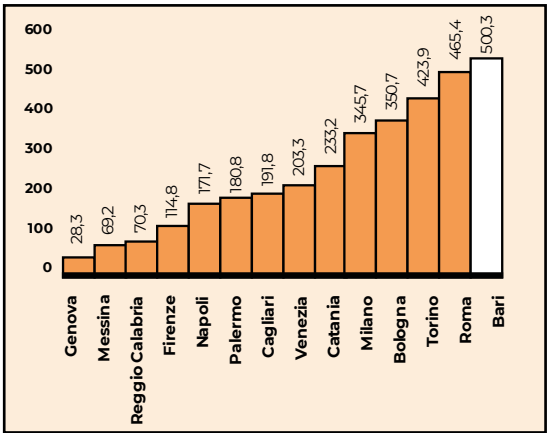


Figura 96 - Produzione netta di Energia Elettrica degli impianti fotovoltaici (GWh) anno 2019 - Fonte: Elaborazione su dati Istat

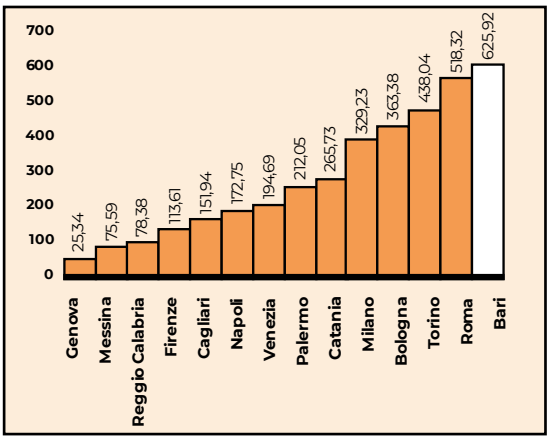


Figura 97 - Potenza installata pro capite (Watt) anno 2019 - Fonte: Istat su dati Gestore servizi Energetici (Gse)

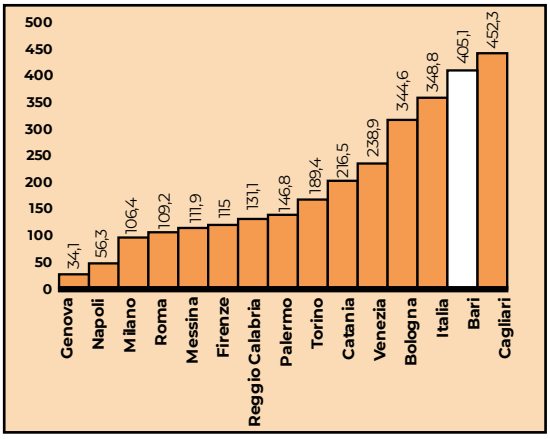
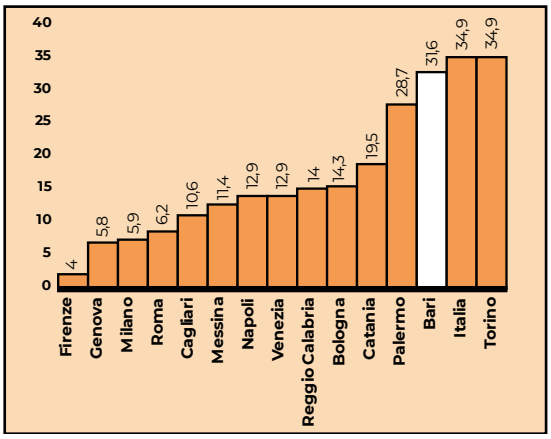


Figura 98 - Energia da fonti rinnovabili, percentuale di consumi di energia elettrica coperta da FER su totale dei consumi interni lordi anno 2019 - Fonte: Istat su dati Terna



Meno convincente è invece l'approccio all'efficientamento energetico. Gli interventi sul patrimonio immobiliare comunale tra il 2016 e il 2021 hanno interessato 9 edifici, 1/3 di quali realizzati nell'ultimo. Si tratta certamente del migliore risultato del Mezzogiorno, ma decisamente distante dalla situazione nelle Città metropolitane del Nord, in particolare Bologna. Più nello specifico, solo in tre casi gli interventi hanno contemplato l'adozione di pannelli solari termici, con il risultato di avere installato solo 102 mq, pari 3,2 mq ogni 10 mila abitanti, evidenziando un ritardo deciso rispetto alla media nazionale (22 mq) e tra i risultati peggiori nel contesto metropolitano, dove Cagliari spicca positivamente (69,6 mq).

Limitate appaiono inoltre le strategie di sensibilizzazione verso il tema della riqualificazione energetica destinate alla cittadinanza. Il Comune di Bari risulta impegnato con tre azioni: adesione a campagne/progetti nazionali o europei; pagine tematiche sul sito web del Comune; sportello informativo e/o di assistenza tecnica aperto al pubblico, risultando quello più impegnato nel Mezzogiorno assieme a Messina. In un contesto metropolitano che appare nel complesso ancora poco attento, spiccano però Comuni come Bologna e Milano che integrano l'attuazione di più misure di sensibilizzazioni con la redazione di piani urbanistici che tengono conto del tema dell'efficientamento energetico, prevedendo anche incentivi.

Figura 43 - Edifici comunali interessati da interventi di riqualificazione conclusi tra il 2016 e il 2021 nei comuni capoluogo di città metropolitana - Fonte: Elaborazione su dati Istat

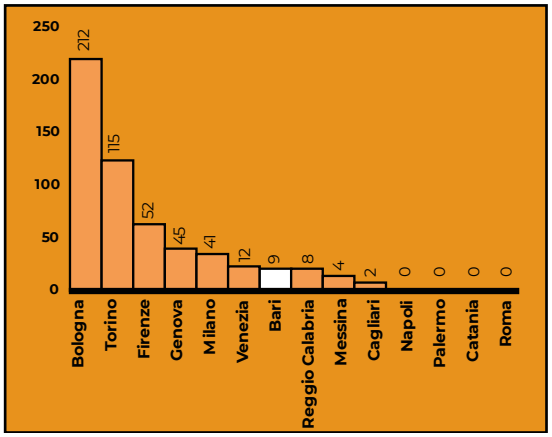


Figura 4400 - Estensione dei pannelli solari termici installati sugli edifici dell'amministrazione nei comuni capoluogo delle città metropolitane, nel 2021 (mq per 10.000 abitanti) - Fonte: Elaborazione su dati Istat

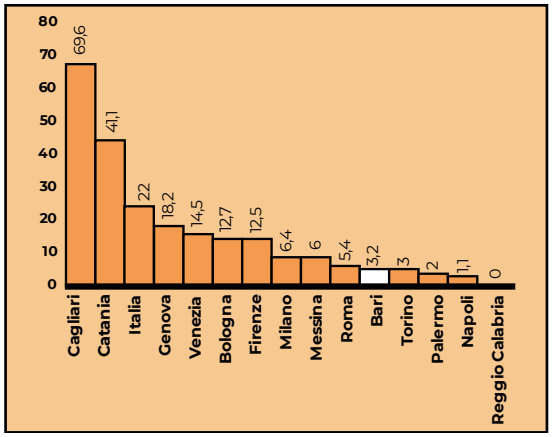


Tabella 35 - Strategie messe in atto dall'amministrazione comunale per promuovere, presso la cittadinanza, la riqualificazione energetica degli edifici nei comuni capoluogo di città metropolitana - Anno 2021 - Fonte: Elaborazione su dati Istat

	Campagne di sensibilizzazione, programmi di informazione e/o assistenza tecnica					Forme di incentivo (o sconti)		
	Adesione a campagne/progetti nazionali o europei	Campagne di sensibilizzazione/informazione comunali	Pagine tematiche sul sito web del Comune	Incontri tematici	Sportello informativo e/o di assistenza tecnica aperto al pubblico	Incentivi volumetrici previsti nell'ambito della pianificazione urbanistica	Incentivi economici previsti nell'ambito pianificazione urbanistica	Incentivi per l'ammodernamento degli impianti termici
Torino	-	x	-	-	-	x	x	-
Genova	-	-	x	x	x	-	-	-
Milano	x	-	-	x	x	-	x	x
Venezia	-	-	x	-	-	-	-	-
Bologna	x	x	x	x	-	-	x	-
Firenze	-	-	-	-	-	-	-	-
Roma	-	-	-	-	-	-	-	-
Napoli	-	-	-	-	-	-	-	x
Bari	**x**	**-**	**x**	**-**	**x**	**-**	**-**	**-**

Reggio Calabria	-	-	-	-	-	-	-	-
Palermo	-	-	-	-	-	-	-	-
Messina	x	-	x	-	x	-	-	-
Catania	-	-	-	-	-	-	-	-
Cagliari	-	-	x	-	x	x	-	-
Italia	**19**	**14**	**28**	**13**	**19**	**18**	**17**	**10**

Dotazioni territoriali

Criticità si osservano anche nella gestione delle risorse naturali, con la rete idrica in condizione di forte obsolescenza, a cui si associano problemi di qualità dell'acqua per il consumo umano e sempre più frequenti episodi di riduzione della portata delle fonti di approvvigionamento.

Data l'obsolescenza della rete, la dispersione supera la metà dell'erogato (51,2%), a fronte di una media nazionale del 42% e regionale del 45,1%. Per effetto della dispersione Bari era nel 2018 l'ultima fra le città metropolitane d'Italia per quantità di acqua erogata pro capite (152 litri al giorno per abitante), e pari alla metà della media nazionale (215 litri).

Figura 101 - Acqua erogata pro capite (litri per abitante al giorno) per usi autorizzati dalle reti comunali di distribuzione di acqua potabile, anno 2018 - Fonte: Istat

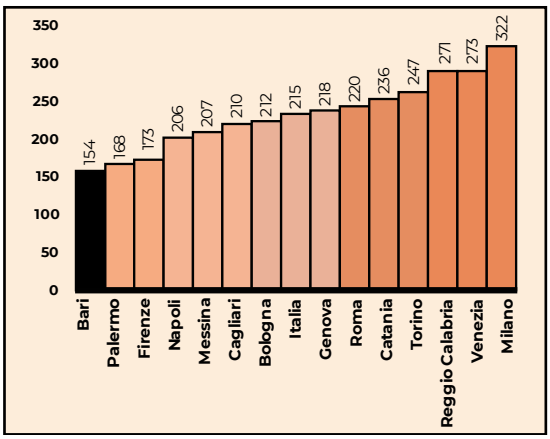
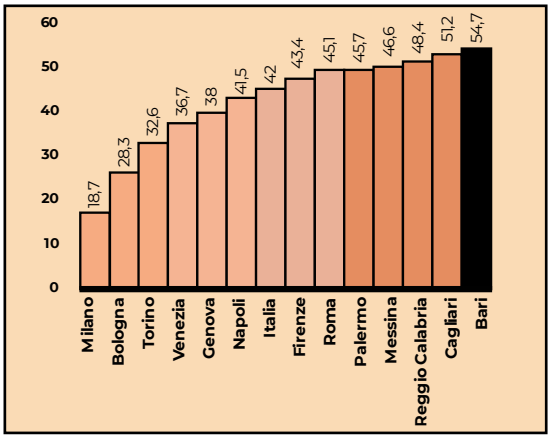


Figura 102 - Dispersione da rete idrica comunale (%) Perdite idriche totali nelle reti comunali di distribuzione dell'acqua potabile (valore percentuale sul complessivo volume immesso in rete anno 2018) - Fonte: Istat



Ulteriori criticità riguardano la dimensione e l'utilizzo degli spazi aperti cittadini. Nel Capitolo 2.2 dedicato al territorio si è rilevato come il Comune di Bari sia tra i meno dotati di verde urbano nel panorama metropolitano. Questa carenza complessiva, al suo interno si articola in una maggiore diffusione di verde di pertinenza delle scuole (12,1% del totale), la quota più elevata a livello metropolitano. Relativamente poco diffusa appare invece la presenza di aree sportive all'aperto (3,4%) che si associa a 100 impianti, di cui 4 spazi all'aperto oltre i quali vengono conteggiate 8 piste ciclabili. Un'impiantistica in cui ha un ruolo fondamentale la presenza di attrezzature scolastiche, circa la metà del totale (47)[33]. Un sistema essenziale in un territorio dove la pratica sportiva è diffusa (50,5 tesserati ogni 1.000 abitanti) in maniera più decisa che nelle altre realtà metropolitane del Mezzogiorno, con la sola eccezione di Cagliari (128,7 tesserati), ma deficitaria rispetto alla media nazionale (76,6), in un contesto, quello pugliese, caratterizzato dal tasso di obesità negli adulti (13,8%) più elevato in Italia, dopo Molise, Basilicata e Calabria, e con un'incidenza dei casi di sovrappeso tra i minori (33,8%) seconda solo alla Campania.

[33] https://www.sportesalute.eu/ricerca-impianti.html

Figura 103 - Quota di verde urbano destinato a giardini scolastici nel 2021 nei comuni capoluogo di città metropolitana (incidenza %) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

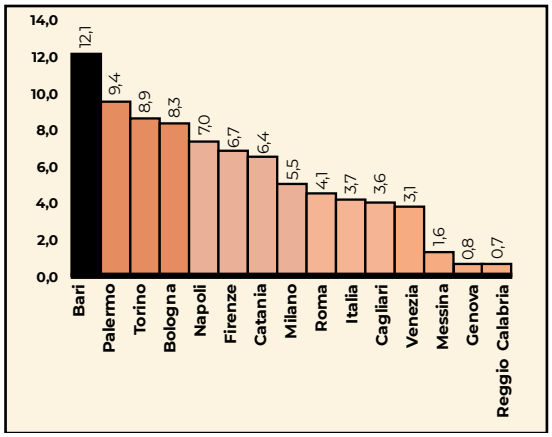


Figura 104 - Quota di verde urbano destinato ad aree sportive all'aperto nel 2021 nei comuni capoluogo di città metropolitana (incidenza %) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

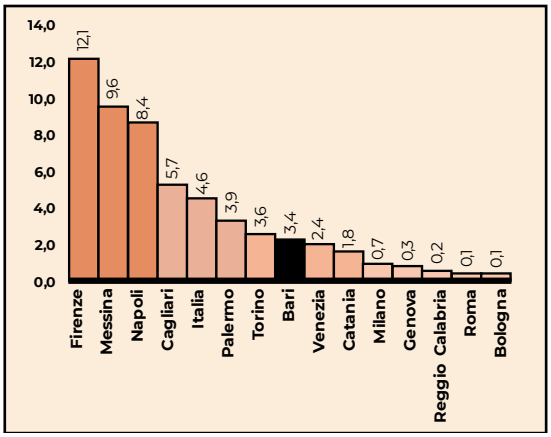
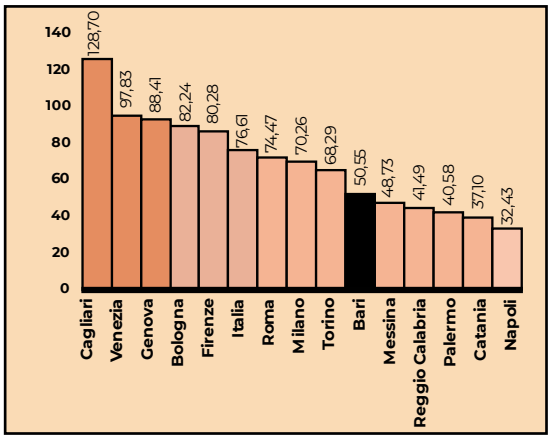


Figura 105 - Diffusione della pratica sportiva (numero atleti tesserati ogni 1.000 ab.) - Fonte: Elaborazioni su dati Coni



Oltre a concentrare un'ampia quota del (poco) verde urbano presente nel Comune di Bari e buona parte delle attrezzature sportive, il sistema scolastico barese si caratterizza per uno tra i più elevati livelli di accessibilità per le persone disabili tanto nel panorama nazionale quanto in quello metropolitano.

Complice anche il processo di riorganizzazione dei plessi scolastici a livello metropolitano che tra il 2015 e il 2021 ha portato alla chiusura di 57 scuole, oggi l'area di Bari si afferma come la realtà con le strutture più accessibili ai disabili dopo Torino, avendo in oltre 3 istituti su 4 servizi igienici, scale e porte a norma, e in oltre la metà dei plessi un accesso con rampe o ascensori adatti. Non mancano tuttavia spazi di miglioramento, anche molto marcati, specie nei percorsi dedicati, sia interni che esterni, mancanza che accomuna il barese con gli altri contesti metropolitani e col sistema scolastico nazionale.

Tabella 34 - Scuole per presenza di barriere architettoniche nei comuni capoluogo di città metropolitana nel 2021 (composizione %) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Ambiente scolastico								
	Accesso con rampe	Ascensore[34]	Servo scala[35]	Servizi igienici [36]	Scale [37]	Porte[38]	Percorsi interni[39]	Percorsi esterni [40]
Torino	50,78	65,12	17,96	75,07	81,99	83,07	21,53	2,38
Bari	**55,74**	**68**	**11,04**	**74,02**	**79,49**	**81,27**	**17,5**	**2,56**
Venezia	50,93	57,48	11,99	70,09	74,45	75,23	25,7	4,67
Firenze	45,55	65,42	15,23	72,26	74,32	77,29	16,13	3,23
Italia	**46,98**	**58**	**11,42**	**67,05**	**75,54**	**76,79**	**15,61**	**3,3**
Bologna	39,38	58,73	11,37	66,85	70,91	74,29	21,79	3,79
Catania	43,67	53,69	7,12	66,78	71,09	72,23	15,38	4,31
Milano	36,39	57,68	19,7	63,1	67,55	67,04	16,22	3,22
Roma	45,56	53,93	12,58	60,03	67,78	68,2	14,21	3,8

[34] Ascensore per il trasporto di persone con disabilità

[35] Servoscala e/o piattaforma elevatrice

[36] Servizi igienici a norma

[37] Scale a norma.

[38] Porte a norma

[39] Percorsi interni accessibili

[40] Percorsi esterni accessibili

Cagliari	47,28	54,62	7,07	64,67	67,12	69,29	11,14	1,36
Messina	44,38	53,08	6,94	62,89	72,58	72,8	6,72	1,43
Napoli	45,07	44,22	7,27	57,39	66,29	67,28	12,73	4,81
Reggio Calabria	45,39	49,68	4,42	61,19	67,13	69,03	6,19	1,9
Palermo	41,23	46,88	6,02	58,08	65,02	65,85	11,36	3,05
Genova	27,59	42,19	9,78	48,03	59,71	62,04	13,43	2,48

Servizi educativi

Spostando l'attenzione dalle strutture ai servizi educativi si osserva poi un'offerta ampiamente diffusione sul territorio, ma connotata da una modesta 'profondità'. Nel barese, infatti, oltre 9 Comuni su 10 offrono servizi educativi, l'offerta più estesa nel contesto metropolitano italiano, dopo Firenze, Bologna e Milano.

Tuttavia, la dimensione dell'offerta è ancora decisamente limitata, con meno di 2 posti autorizzati in strutture pubbliche, private e convenzionate ogni 10 bambini in età utile (0-2 anni). Si tratta di un tasso di copertura tra i più bassi nel panorama metropolitano, di quasi 10 punti percentuali inferiore alla media nazionale (27,2%) e superiore solo a quello di quattro città del Mezzogiorno: Catania, Napoli, Palermo e Reggio Calabria.

Se l'offerta è limitata ancora di più è l'adesione ai servizi educativi che coinvolge solo il 7,4% dei bambini in età utile, quasi la metà della media nazionale (13,7%) e lontanissima dalle migliori esperienze nazionali; Bologna e Firenze soprattutto. A frenare la domanda concorrono l'elevata disoccupazione femminile, come rilevato nel Capitolo 2.3, un lavoro spesso intermittente e poco pagato, riscontrato nel Capitolo 2.4, unitamente a un'offerta di servizi con squilibri territoriali.

Figura 106 - Comuni che offrono servizi educativi sul totale nel 2020 (quota %) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

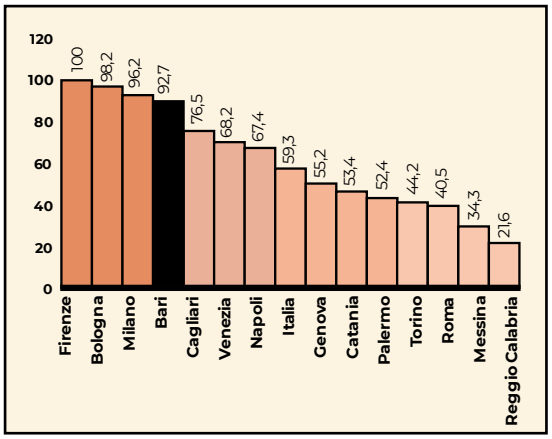


Figura 107 - Posti autorizzati nei servizi educativi per 100 bambini di 0-2 anni nel 2020 - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

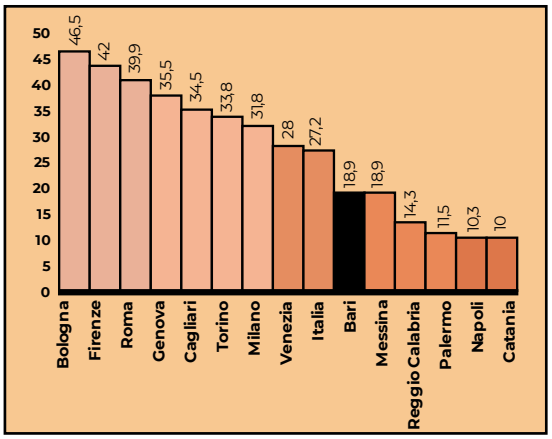
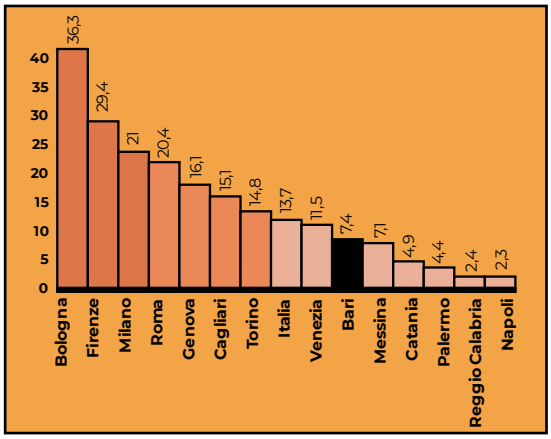


Figura 458 - Utenti dei servizi educativi sulla popolazione di riferimento del servizio nel 2020 (%) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat



Servizi assistenziali

Anche in tema di servizi assistenziali il coinvolgimento dei Comuni assume una certa rilevanza, ma con disparità significative tra amministrazioni e tipologie di utenza. Quasi tutti i Comuni baresi sono infatti impegnati in servizi dedicati agli anziani (97,6%). Dopo Firenze, Torino e Venezia, l'area metropolitana barese risulta quella più coinvolta. Molto diffuso risulta anche l'impegno verso i disabili, che coinvolge quasi 3 Amministrazioni su 4. Meno convincente l'ingaggio con famiglie e minori, che interessa solo poco più di 4 Comuni su 10 (41,5%) collocando l'area barese al di sotto della media nazionale e lontana dalle migliori esperienze metropolitane (Torino, Roma e Firenze). Ancora marginale è l'impegno verso l'utenza connotata da disagio, povertà e verso i senza dimora che vede solo 1 Comune su 10 attivo, con Torino, Venezia e Firenze ad essere le più impegnate.

In termini di spesa, i 124,8 milioni di euro erogati nel 2020 collocano l'area metropolitana barese tra quelle meno attive finanziariamente, analogamente al resto del Mezzogiorno, con la sola eccezione di Cagliari. Inoltre, In rapporto all'utenza potenziale, la spesa a livello comunale non ha superato i 100 euro, un terzo in meno della media nazionale. Relativamente ai servizi più diffusi si osservano deficit più o meno rilevanti, senza dubbio più marcato per i disabili, per i quali si sono spesi in media 760 euro rispetto ai 1.728 a livello nazionale. Meno marcato il deficit di spesa per la seconda tipologia di utenti più serviti, gli anziani, con 70 euro rispetto ai 90 nazionali.

Particolarmente modesta l'impegno finanziario destinato al contrasto del disagio e della povertà (20 euro), che è sostanzialmente nullo per le dipendenze, avendo interessato meno di 500 assistiti, un'utenza del resto non coperta individualmente neanche nelle altre città metropolitane.

Solo per gli immigrati la spesa in rapporto ai destinatari potenziali è stata più sostanziosa rispetto al contesto metropolitano e nazionale, con 251 pro-capite, inferiore solo all'esperienza di Bologna (279 euro).

Tabella 35 - Comuni che offrono servizi assistenziali per tipologia sul totale nel 2020 (quota %)- Fonte: Elaborazioni su dati Istat

	Anziani[41]	Disabili[42]	Famiglia e minori	Povertà, disagio adulti e senza dimora
Firenze	100,0	100,0	70,7	61,0
Torino	100,0	74,7	82,1	72,4
Venezia	100,0	93,2	36,4	61,4
Roma	81,8	85,1	71,1	11,6
Milano	90,2	71,4	66,2	5,3
Genova	95,5	55,2	44,8	34,3
Italia	85,1	67,8	47,6	26,1
Bari	97,6	73,2	41,5	9,8
Napoli	89,1	89,1	32,6	5,4
Bologna	83,6	38,2	7,3	23,6
Catania	69,0	63,8	10,3	0,0
Cagliari	76,5	52,9	0,0	11,8
Palermo	43,9	43,9	14,6	7,3
Messina	51,9	34,3	7,4	1,9
Reggio Calabria	27,8	28,9	9,3	5,2

Tabella 36 - Spesa dei comuni sulla popolazione di riferimento nel 2020 (euro) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

	Anziani[43]	Dipendenze	Disabili	Famiglie e minori	Immigrati[44]	Multiutenza	Povertà[45]	Tot.
Cagliari	159	0	3.452	357	73	12	134	295
Bologna	118	1	2.158	769	279	16	44	263
Firenze	127	0	2.014	488	60	13	29	187

[42] Dai 65 anni e più

[43] Anziani da 65 anni e più

[44] Immigrati, rom, Sinti e caminanti

[45] Povertà, disagio adulti e senza dimora

	Anziani[43]	Dipendenze	Disabili	Famiglie e minori	Immigrati[44]	Multiutenza	Povertà[45]	Tot.
Genova	84	1	1.873	568	134	6	50	181
Milano	99	0	3.019	491	38	8	31	177
Roma	89	0	2.208	511	52	1	36	176
Torino	74	0	1.666	358	172	13	39	161
Venezia	106	1	2.329	294	55	14	37	152
Italia	**90**	**0**	**1.728**	**309**	**66**	**7**	**27**	**132**
Bari	**70**	**0**	**760**	**258**	**251**	**6**	**20**	**100**
Catania	57	0	816	204	169	2	15	86
Napoli	44	0	1.314	157	46	5	14	76
Palermo	17	0	535	184	109	1	21	67
Messina	44	0	644	152	52	1	12	61
Reggio Calabria	17	0	339	71	39	0	9	31

Un differenziale di spesa che ha un fondamento anche nei diversi modelli di assistenza erogata e nel suo finanziamento.

Nel barese ha un peso rilevante l'impegno finanziario destinato al soggiorno in strutture residenziali (15,7% del totale), ma in termini relativi si caratterizza per una maggiore erogazione verso i servizi sociali (9,3% del totale rispetto al 5,1% nazionale), verso i centri diurni (6,9% rispetto al 3,6%), così come per l'assistenza integrata con il sistema sanitario (2,9%) e per la gestione dei servizi (2%). È invece deficitaria l'erogazione soprattutto verso nidi (4,6% rispetto al 12,3%), i buoni spesa e buoni pasto (1,6% rispetto a 2,9%) così come l'erogazione per voucher, assegni di cura o buoni socio-sanitari con un valore inferiore ai 500 mila euro, la più bassa dopo Messina e Reggio Calabria, un'opportunità offerta da 1 Comune ogni 4, in Italia 1 ogni 2.

La maggiore spesa in servizi sociali ha come 'sottostante' una notevole eterogeneità nei livelli di servizio a livello territoriale. La capacità di presa in carico dei disagi sociali, ovvero il rapporto tra assistenti sociali a tempo indeterminato per ATS e il numero di abitanti, varia da 1 ogni 4.000 nell'ATS Bari fino ad 1 ogni 17.000, evidenziando come nell'ATS del capoluogo la dotazione sia in linea con gli standard. La recente definizione a livello nazionale dei Livelli Essenziali delle Prestazioni Sociali fissa, infatti, il rapporto massimo tra assistenti sociali e popolazione a 1 ogni 5.000 abitanti, con una preferenza una soglia di 1 assistente sociale ogni 4.000.

Tabella 37 - Rapporto tra assistenti sociali a T.I e pop. res x ATS (2020) - Fonte: Regione Puglia su dati SIOSS - MLPS

Rapporto tra assistenti sociali a T.I. e pop. res. x ATS (2020)	
ATS Bari	4.076
ATS Mola di Bari	6.740
ATS Triggiano	8.537
ATS Molfetta	7.956
ATS Modugno	6.760
ATS Conversano	13.274
ATS Putignano	10.982
ATS Altamura	12.479
ATS Corato	11.155
ATS Gioia del Colle	12.595
ATS Bitonto	15.184
ATS Grumo Appula	17.064

Per quanto riguarda l'accesso degli utenti, in particolare, si osserva un andamento spesso erratico nell'ultimo decennio, ma con un saldo di segno prevalentemente negativo, legato verosimilmente alle maggiori ristrettezze nei bilanci degli enti locali.

Relativamente ai servizi assistenziali dedicati agli over 65 anni, ad esempio, l'assistenza domiciliare socio-assistenziale[46], quello più diffuso, raggiunge i 3.704 utenti nel 2011, per scendere già nel 2012 e mantenersi sotto i 2.000 in tutto il decennio. Situazione diffusa tra le città metropolitane, con la sola eccezione di Milano.

Non diverso il quadro relativamente all'assistenza domiciliare integrata con i servizi sanitari[47]e all'erogazione di voucher[48] assegni di cura[49] e buoni socio-sanitari[50].

[46] Servizio rivolto a persone con ridotta autonomi, o a rischio di emarginazione, che richiedono interventi di cura e di igiene alla persona, di aiuto nella gestione della propria abitazione, di sostegno psicologico, di assistenza sociale

[47] Prestazioni socioassistenziali e sanitarie (cure mediche o specialistiche, infermieristiche, riabilitative) erogate "a domicilio" a persone non autosufficienti o di recente dimissione ospedaliera, per evitare ricoveri impropri e mantenere il paziente nel suo ambito di vita.

[48] Provvidenza economica a favore di anziani non autosufficienti e disabili, versata solo nel caso in cui le prestazioni siano erogate da "caregiver" professionali.

[49] Incentivazione economica finalizzata a garantire a soggetti anziani non autosufficienti e a disabili gravi o gravissimi, la permanenza nel nucleo familiare o nell'ambiente di appartenenza, evitando il ricovero in strutture residenziali.

[50] Sostegno economico finalizzato alla vita indipendente o alla promozione dell'autonomia personale.

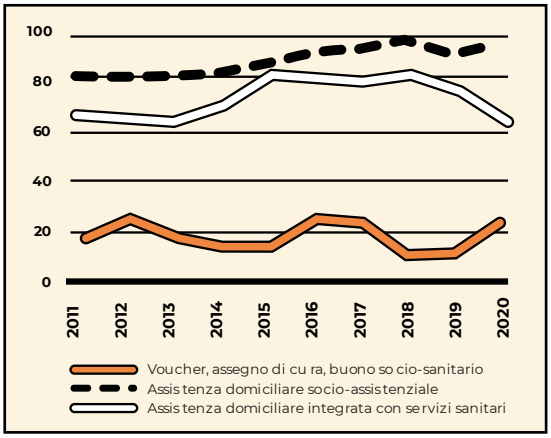
Tabella 38 - Accesso utenti homecare dal 2011 al 2020, confronto tra Città metropolitane - Fonte: Elaborazione su dati Istat

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bari	3704	1238	1138	1309	1697	1817	1631	1927	1589	1693
Bologna	3514	3041	3000	3586	3751	2877	2761	2996	2840	3178
Cagliari	1796	1972	2107	1723	1812	1544	997	818	976	699
Catania	2917	3386	3017	2470	2110	2558	2160	1741	1547	1386
Firenze	2544	2442	2296	2256	2060	1729	1770	1727	1686	2441
Genova	2472	2535	2752	2295	2533	2261	2004	1950	1895	1849
Messina	4669	4539	3984	3129	2427	2603	2307	2171	1935	1789
Milano	7930	7540	8531	6958	6392	14438	7394	6010	6501	10172
Napoli	2566	2890	2979	3344	2640	2872	2430	2512	2890	2566
Palermo	2544	2936	1932	1338	1366	1680	1215	1197	821	640
Reggio Calabria	1125	1114	540	512	417	586	397	512	591	393
Roma	6300	6408	5433	5175	4844	1763	5402	5540	5851	5339
Torino	3743	3371	2837	3167	3157	3327	3244	3181	2907	2741
Venezia	3501	3103	3126	2709	2633	2192	1948	2198	2198	2427

Allo stesso tempo, nel decennio si rileva una copertura del servizio altrettanto variabile, con l'eccezione dell'assistenza domiciliare socioassistenziale, che non a caso si associa ad un impegno finanziario relativamente più cospicuo.

I Comuni che offrono assistenza domiciliare di tipo assistenziale crescono negli anni e interessano la totalità delle Amministrazioni comunali dal 2018. L'assistenza domiciliare integrata con i servizi sanitari interessa inizialmente circa 2 amministrazioni su 3 nel 2011, per poi salire di quasi 20 punti tra il 2015 e il 2019, per poi tornare sulla diffusione iniziale nell'anno di avvio della pandemia. I voucher denotano, come detto più sopra, una minore diffusione (1 Comune su 4 circa) e un andamento altalenante nel decennio con un massimo nel 2020.

Figura 110 - Comuni della Città Metropolitana di Bari che offrono i servizi assistenziali a persone over 65 anni per tipologia di assistenza domiciliare dal 2011 al 2020 - Fonte: Istat



Dei 124,8 milioni di euro erogati per servizi socio-assistenziali nel barese 2020, 123,3 milioni sono stati a carico dei Comuni, il 98,8% del totale. La restante parte, 1,48 milioni di euro (1,2% del totale), frutto della compartecipazione di privati e SSN, la quota più bassa tra le città metropolitane dopo Reggio Calabria e lontana dalla media nazionale (19,1%). A pesare è soprattutto il ruolo marginale delle famiglie (0,3%) che pone Bari tra i casi più critici di un'area dove, con la parziale eccezione di Napoli, è proprio l'integrazione delle diverse fonti di finanziamento a pesare sui livelli di servizio erogati.

Gli stessi fattori che frenano la domanda di servizi educativi concorrono a contenere la disponibilità di spesa dei privati per servizi socio-assistenziali che restano per ampia parte 'sulla carta', coinvolgendo meno dell'1% della popolazione interessata. A condizionare negativamente lo sviluppo di un sistema capace di erogare i servizi necessari è anche la carenza di organizzazione non profit. Nell'area metropolitana barese sono registrate 45,8 imprese ogni 10 mila abitanti nel 2018, il valore più basso dopo Palermo e Messina e circa 15 punti percentuali in meno che in Italia. Da notare come le esperienze territoriali più virtuose (Cagliari, Firenze, Bologna e Genova) si associano ad una maggiore presenza del mondo del non profit.

Tabella 39 - pt1 - Spesa socio-assistenziale nelle principali tipologie di servizio sul totale nel 2020 (servizi che in incidono per l'1% e più a livello nazionale, %) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

	Assistenza domiciliare integrata con servizi sanitari	Assistenza domiciliare socio-assistenziale	Azioni di sistema e spese di organizzazione	Buoni spesa o buoni pasto	Centri diurni	Contributi a integrazione del reddito familiare	Contributi e integrazioni a retta per centri diurni	Contributi e integrazioni a retta per nidi	Contributi e integrazioni a retta per strutture residenziali
Bari	**2,9%**	**6,4%**	**3,0%**	**1,6%**	**6,9%**	**2,8%**	**3,2%**	**3,4%**	**9,0%**
Bologna	0,8%	1,9%	3,3%	2,5%	1,6%	1,8%	0,2%	1,2%	3,3%
Cagliari	1,2%	6,6%	3,6%	3,2%	0,6%	15,4%	0,6%	2,0%	10,4%
Catania	1,7%	6,4%	1,3%	4,1%	1,4%	1,7%	0,1%	0,2%	6,4%
Firenze	0,6%	3,6%	5,6%	0,8%	2,7%	1,2%	2,0%	3,4%	18,7%
Genova	1,3%	3,4%	2,3%	6,8%	2,5%	0,9%	0,0%	0,4%	6,5%
Italia	**1,5%**	**5,7%**	**3,1%**	**2,9%**	**3,6%**	**2,8%**	**1,8%**	**1,5%**	**14,9%**
Messina	1,8%	13,4%	0,7%	6,6%	0,2%	3,2%	0,0%	0,0%	3,9%
Milano	0,1%	4,2%	2,7%	1,1%	3,2%	6,2%	3,4%	1,7%	22,5%
Napoli	1,8%	8,5%	4,9%	3,7%	3,2%	6,5%	1,1%	0,2%	8,3%
Palermo	0,3%	3,9%	0,5%	15,1%	0,4%	2,2%	0,0%	0,5%	5,6%
Reggio Calabria	0,9%	14,1%	0,0%	16,6%	5,0%	0,8%	2,8%	0,6%	9,7%
Roma	0,4%	11,1%	0,2%	3,7%	1,6%	1,2%	0,0%	6,2%	10,4%
Torino	2,0%	2,2%	5,7%	2,9%	2,9%	1,4%	1,9%	0,6%	15,6%
Venezia	1,5%	2,6%	3,3%	1,8%	1,7%	1,2%	5,7%	0,2%	47,3%

Figura 39 – pt 2- Spesa socio-assistenziale nelle principali tipologie di servizio sul totale nel 2020 (servizi che in incidono per l'1% e più a livello nazionale, %) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

	Contributi per alloggio	Contributi per servizi alla persona	Integrazione sociale	Nidi e sezioni primavera	Segretariato sociale	Servizio sociale professionale	Sostegno all'inserimento lavorativo	Sostegno socio-educativo scolastico	Sostegno socio-educativo territoriale o domiciliare	Strutture residenziali	Voucher, assegno di cura, buono socio-sanitario
Bari	**3,8%**	**1,2%**	**2,5%**	**4,6%**	**2,0%**	**9,3%**	**0,6%**	**3,3%**	**1,4%**	**15,7%**	**0,4%**
Bologna	3,0%	0,3%	1,2%	23,0%	1,7%	6,7%	0,7%	9,8%	1,3%	20,1%	1,0%
Cagliari	4,0%	7,1%	0,9%	2,3%	0,7%	4,2%	1,0%	5,6%	2,2%	6,7%	15,1%
Catania	0,8%	0,1%	5,5%	10,1%	0,8%	4,6%	0,5%	7,7%	1,2%	31,9%	1,3%
Firenze	2,7%	5,3%	1,0%	18,9%	0,6%	5,3%	0,9%	5,9%	2,4%	8,0%	0,5%
Genova	1,2%	1,8%	0,7%	16,5%	0,8%	8,3%	2,0%	0,5%	4,2%	20,0%	1,4%
Italia	**2,7%**	**1,7%**	**1,3%**	**12,3%**	**1,0%**	**5,1%**	**1,0%**	**4,8%**	**1,5%**	**17,0%**	**2,7%**
Messina	0,7%	0,0%	2,2%	18,6%	1,5%	4,6%	0,4%	6,4%	0,4%	24,8%	0,2%
Milano	1,3%	1,2%	1,8%	18,7%	0,8%	5,7%	1,0%	4,4%	0,7%	6,0%	0,8%
Napoli	2,4%	5,6%	2,6%	9,7%	1,5%	3,1%	0,2%	6,6%	0,3%	18,5%	3,7%
Palermo	1,2%	0,0%	0,8%	10,3%	0,8%	2,9%	0,1%	2,5%	0,1%	40,8%	1,5%
Reggio Calabria	0,4%	0,1%	3,6%	9,2%	0,1%	1,0%	0,3%	7,7%	1,5%	3,4%	0,6%
Roma	6,6%	2,9%	0,5%	24,2%	0,4%	1,6%	0,6%	6,5%	0,5%	8,6%	0,5%
Torino	3,9%	0,2%	3,8%	14,8%	1,7%	8,4%	1,2%	3,3%	4,1%	5,8%	2,6%
Venezia	0,8%	0,1%	1,3%	7,1%	0,7%	3,0%	0,7%	2,8%	0,7%	4,4%	7,5%

Figura 111 - Quota di compartecipazione degli utenti e del SSN alla spesa totale (%) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

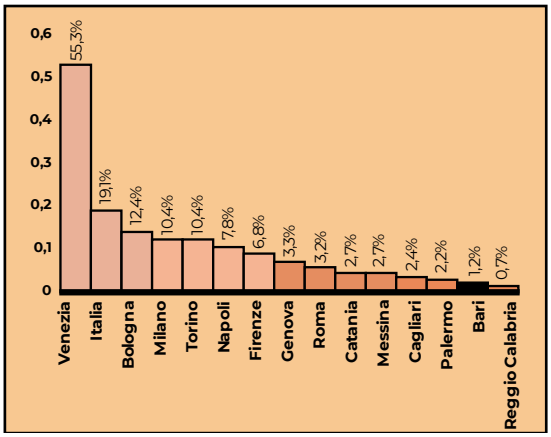
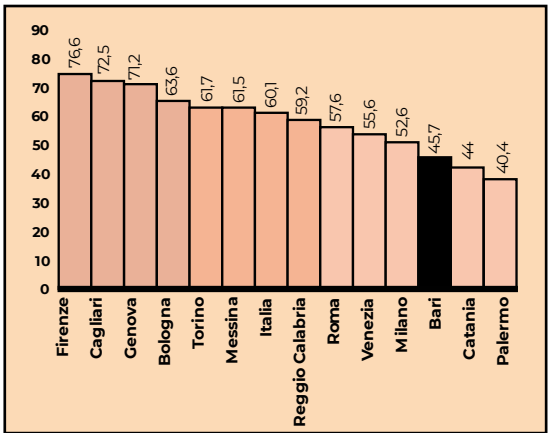


Figura 112 - Diffusione delle imprese non profit nelle città metropolitane nel 2018 (numero imprese ogni 10.000 ab.) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat



Dei 124,8 milioni spesi per servizi assistenziali nel 2020, 4,8 milioni sono stati (il 3,8% del totale) destinati ad un'utenza di 5.818 persone, tra contributi per l'alloggio (soprattutto) e intermediazione abitativa / assegnazione alloggi. Si tratta della quota più elevata dopo Roma (6,6%), Torino (4,6%) e Cagliari (4%).

Una situazione penalizzata la disponibilità di risorse e di un'edilizia pubblici insufficiente ovunque, di fronte ad un'utenza potenzialmente molto ampia, dato l'elevato numero di contribuenti a basso reddito che insistono sui territori metropolitani, in particolare in quello barese, come in precedenza nei Capitoli 2.3 e 2.4. Fattori questi che rendono difficile l'accesso all'abitazione in un contesto immobiliare che tuttavia non appare nel suo complesso tra quelli più critici nel panorama metropolitano.

La pressione abitativa colloca l'area barese in una condizione intermedia laddove le 112.470 abitazioni occupate in affitto o con titolo diverso dalla proprietà trovano nel territorio 148 mila abitazioni vuote. Pur essendo un indice grezzo, tale rapporto offre un'idea del rapporto tra una domanda e un'offerta potenziali, evidenziando come in città metropolitane come Milano, Bologna; Cagliari, così come Napoli, Firenze e Roma l'acquisto di un'abitazione possa risultare più difficile per l'insufficiente dimensione del patrimonio immobiliare, nella misura in cui il numero di affittuari supera quello delle abitazioni non occupate. A Bari tale rapporto è pari al 76%, comunque oltre 10 punti sopra la media nazionale.

Nel complesso, la quota di abitazioni sfitte e quindi potenzialmente accessibili alla domanda abitativa sono circa 1 su 4 (23,1%), un valore elevato ma non lontano dalla media nazionale (27,2%) e che pone il capoluogo pugliese al settimo posto tra le città metropolitane dove spicca Cagliari con appena l'11% di abitazioni disponibili. Certamente Bari come comune capoluogo soffre di una disponibilità minore con il 16,8% di case ancora vuote, situazione che lo accomuna alle altre aree, con ancora Cagliari che si evidenzia con il 7,6% di alloggi liberi.

La Città Metropolitana di Bari non rientra neppure tra quelle in cui le persone ricorrono più frequentemente all'affitto, una condizione abitativa che più spesso è associata a condizioni di disagio, seppure comunque quasi 1 abitazione su 4 sia occupata a questo titolo (23,3%). Anche in questo caso il capoluogo pugliese è allineato alla media nazionale e distante dalle situazioni più critiche come Napoli o Bologna.

Lo stesso accesso all'abitazione denota criticità in tutte le aree metropolitane pur con ampie differenze. Simulando l'acquisto di un'abitazione di 100 mq, dati i valori di mercato a mq e i redditi medi imponibili in quell'area, e considerando come da prassi un impegno non superiore alla terza parte del reddito, a Firenze servirebbero oltre 48 anni per essere proprietari, a Bari 26,6, un periodo certamente lungo ma comunque 'bancabile', date le scadenze dei mutui sul mercato. Una situazione simile si osserva nel mercato degli affitti, dove un'abitazione di 100 mq è ovunque inaccessibile, considerando sempre un terzo del reddito destinabile a questa voce di spesa, con la situazione più critica a Firenze dove sarebbero dedicare i ¾ dell'imponibile (73%) e sul fronte opposto Palermo, Bari e Torino con meno della metà del reddito medio del 2021. Bari si colloca al penultimo posto con una spesa pari al 46,3% del reddito imponibile.

Figura 113 - Rapporto tra persone in affitto o con altro titolo di occupazione diverso dalla proprietà e abitazioni non occupate (%) - Fonte: Elaborazioni su dati Fiaip e Ministero dell'economia e delle finanze

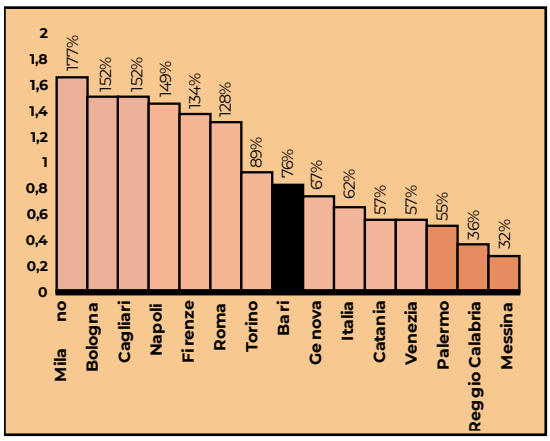


Figura 114 - Quota di abitazioni non occupate nelle città metropolitane nel 2021 (%) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

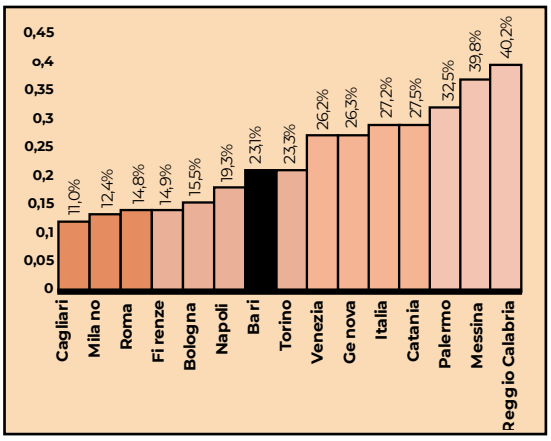


Figura 115 - Abitazioni per titolo di occupazione nelle città metropolitane nel 2019 (incidenza %) - Fonte: Elaborazioni su dati Istat

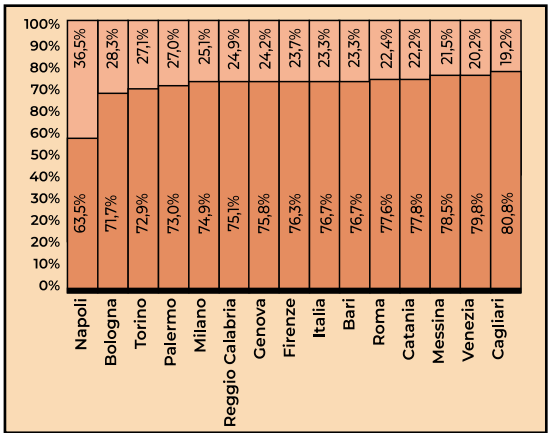


Figura 116 - Numero di anni necessari per acquistare un'abitazione di 100 mq (a valori di mercato 2022) dati il reddito imponibile del 2021 - e: Elaborazioni su dati Fiaip e Ministero dell'economia e delle finanze

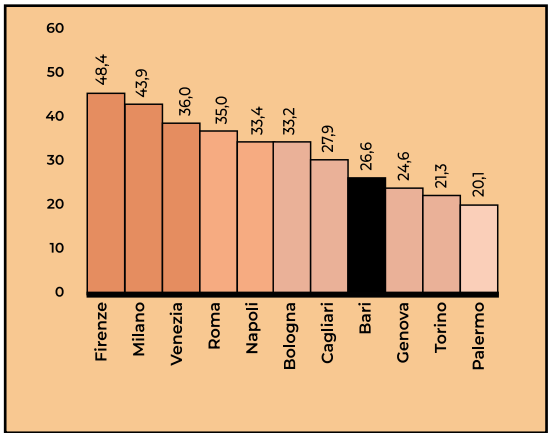
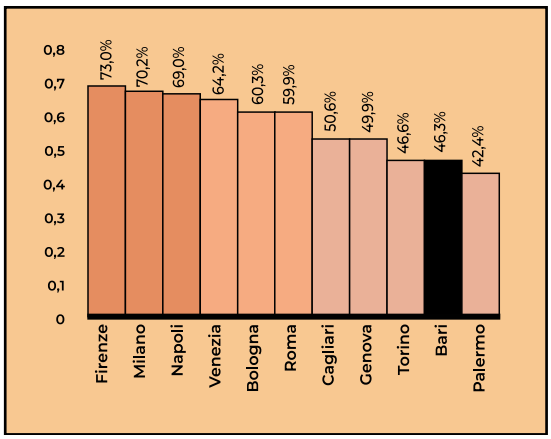


Figura 117 - Quota del reddito imponibile del 2021 necessaria occupare in affitto un'abitazione di 100 mq (a valori di mercato 2022) - Fonte: Elaborazioni su dati Fiaip e Ministero dell'economia e delle finanze



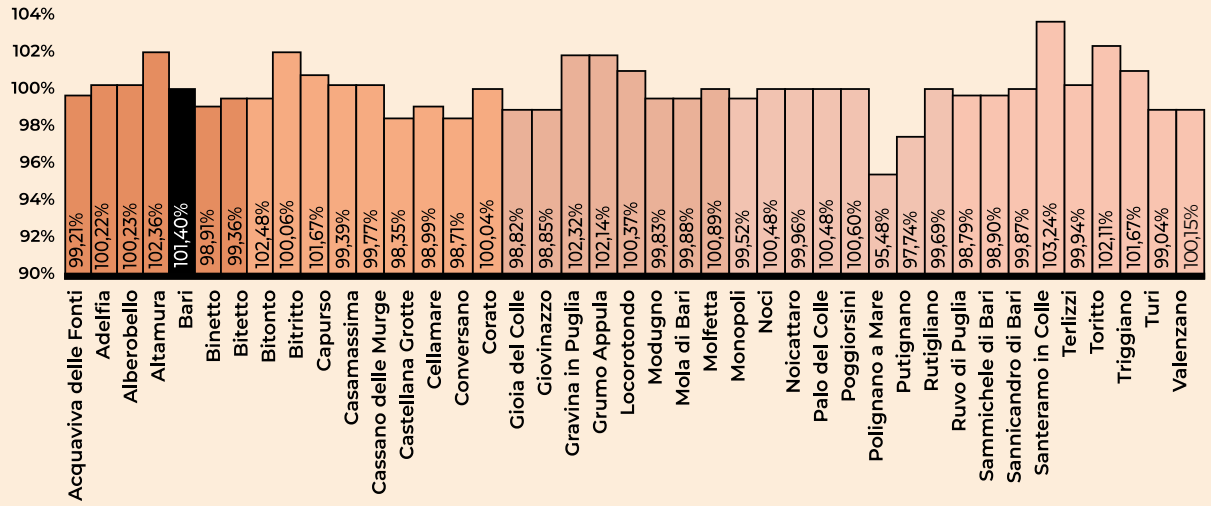
L'indice di vulnerabilità sociale e materiale aiuta a perfezionare le situazioni di maggiore disagio abitativo legate all'abitazione[51]. Ne emerge che nel 2018, l'IVSM medio del territorio

[51] Tra le variabili utilizzate dall'Istat rientrano il disagio derivante dalla carenza di servizi nell'abitazione; l'insicurezza legata al titolo di godimento dell'abitazione; il disallineamento nel rapporto tra la casa ed i suoi residenti; lo "stress da costo" al quale sono sottoposte tutte quelle famiglie costrette a destinare una quota troppo ampia di reddito ai costi dell'abitazione; il contesto territoriale o urbano nel quale è inserita l'abitazione quale situazione non consona alla conduzione di una vita qualitativamente tollerabile.

metropolitano di Bari si attesta su un valore pari al 100,09%, ai limiti della tollerabilità con uno scenario critico in 19 su 41 dove si presentano valori superiori a 100.

Le situazioni di maggior disagio interessano Bitonto (102,48%), Altamura, Grumo Appula, Gravina di Puglia, Santeramo in Colle e Toritto, tutti sopra quota 102. Per 24 comuni, circa 6 su 10, l'indice resta invece sottosoglia, con il Comune di Putignano è l'unico della Città Metropolitana di Bari definito a basso rischio di vulnerabilità (97,7%).

Figura 118 - L'indice di vulnerabilità sociale e materiale nei comuni della città metropolitana di Bari, anno 2018 - Fonte: Istat



Servizi di prossimità e alla persona

Un ulteriore fattore di possibile vulnerabilità può derivare dai servizi di prossimità. Sotto il profilo della dotazione commerciale l'area di Bari non presenta ritardi specifici rispetto al quadro metropolitano italiano. Nel 2022 si contano ancora 46.695 punti vendita, 120,9 per kmq, rendendo quello di Bari il sesto sistema commerciale per capillarità a livello metropolitano.

Questo nonostante tra il 2014 e il 2022 il territorio barese sia stato protagonista di un arretramento del tessuto commerciale senza eguali, con la chiusura di oltre 4 mila punti vendita, quasi 1 su 10. L'avvento della pandemia ha aggravato un quadro già critico, portando una nuova contrazione della numerosità (-1,4%) dopo la pesante flessione della seconda metà del decennio scorso (-6,9%).

Figura 120 - Localizzazioni del commercio per kmq nelle città metropolitane nel 2022 (numero) - Fonte: Elaborazioni su dati Osservatorio Nazionale del Commercio Istat

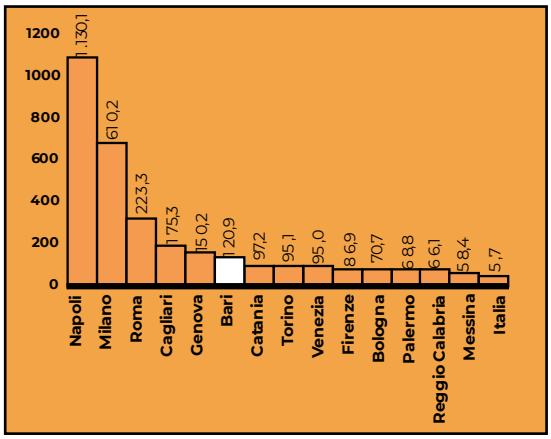


Figura 121 - Andamento delle localizzazioni del commercio nelle città metropolitane tra il 2014 e il 2022 (2014=100) - Fonte: Elaborazioni su dati Osservatorio Nazionale del Commercio Istat

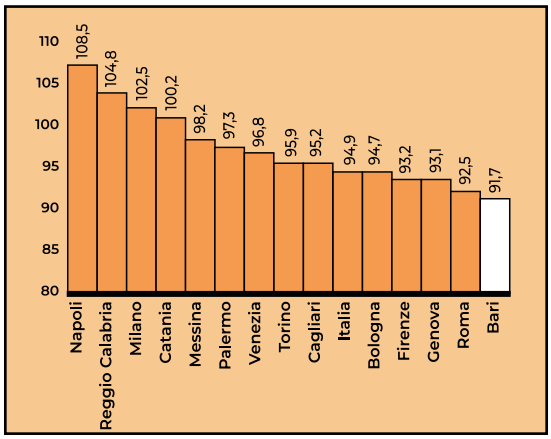
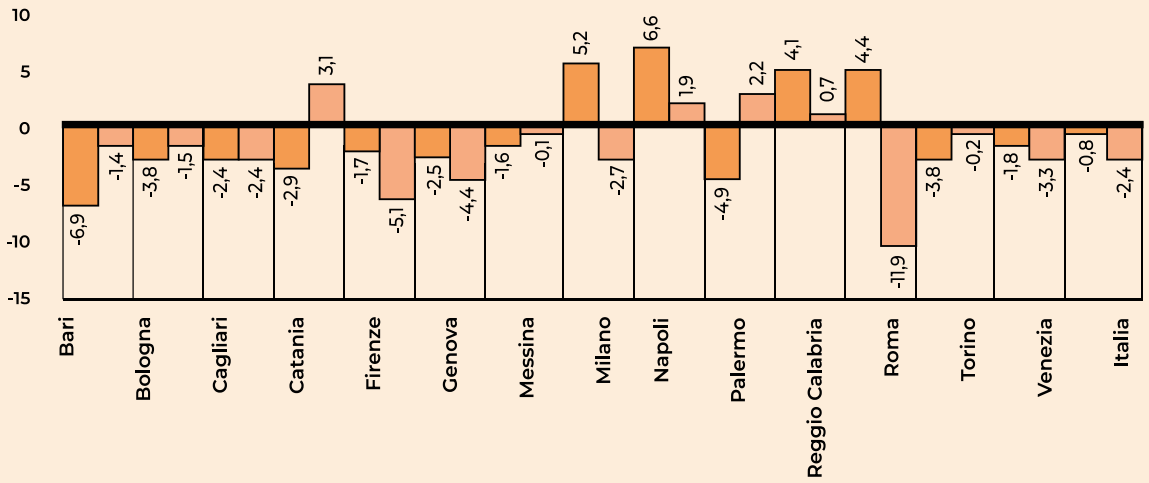


Figura 122 - Andamento delle localizzazioni del commercio nelle città metropolitane nel periodo pre e post-pandemico - Fonte: Elaborazioni su dati Osservatorio Nazionale del Commercio Istat



La minore capillarità commerciale è il 'prezzo' di un processo di riorganizzazione del settore che si è concretizzato attraverso un aumento dell'occupazione, del valore aggiunto e della produttività e con il consolidamento della grande distribuzione organizzata (GDO).

Tra il 2014 e il 2022 l'occupazione del settore cresce di oltre 10%, passando da 82.443 addetti a 91.510 (+9.067), un incremento tra i più consistenti su scala metropolitana. L'aggregato che comprende il commercio e in cui ha la parte numericamente preminente[52], vede l'area barese crescere di oltre 20 punti percentuali tra il 2014 e il 2019, un trend tra i migliori a livello metropolitano e in linea con quello di Milano, sostenuto dal consolidamento del sistema turistico locale[53]. Nello stesso periodo la produttività nominale migliora, ma solo lievemente (+4,8%) e resta tra le più basse a livello metropolitano dopo Messina, con 44 mila euro per addetto, inferiore rispetto alla media italiana del 16% circa. Una tendenza questa verosimilmente influenza dal modello distributivo presente nel capoluogo pugliese, incentrato sulle piccole e medie strutture di vendita, come si vedrà più avanti.

Dal 2014 si osserva inoltre un progressivo consolidamento della grande distribuzione organizzata che nell'area barese conta 433 punti vendita nel 2021, 28 in più rispetto al 2014, con un incremento del 7% circa; una variazione che comunque è tra le meno marcate nello scenario metropolitano.

[52] Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli, trasporto e magazzinaggio, servizi di alloggio e di ristorazione.

[53] Si veda a tale proposito quanto riportato nel Capitolo 2.5.

La crescita consolidata pone il territorio barese in una situazione intermedia a livello metropolitano in termini di diffusione della GDO, che con 1,1 esercizi per kmq nel 2021 risulta ben lontana da quella di città come Napoli (10,2), Milano (7), ma anche Cagliari (3) e Genova (2,1).

Figura 123 -Andamento dell'occupazione nel commercio nelle città metropolitane tra il 2014 e il 2022 (2014=100) - Fonte: Elaborazioni su dati Osservatorio Nazionale del Commercio Istat

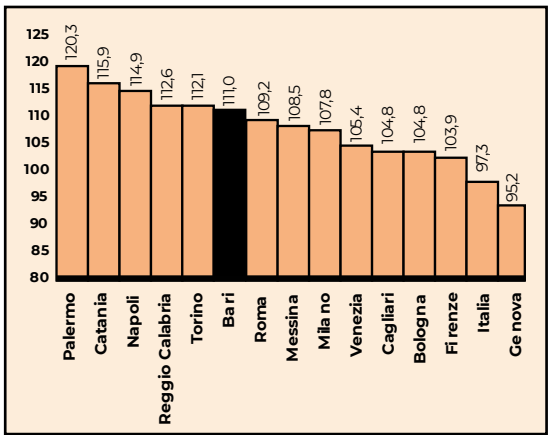


Figura 124 - Andamento del valore aggiunto per addetto nel commercio nelle città metropolitane tra il 2014 e il 2019 (variazione totale) - Fonte: Elaborazioni su dati Osservatorio Nazionale del Commercio Istat

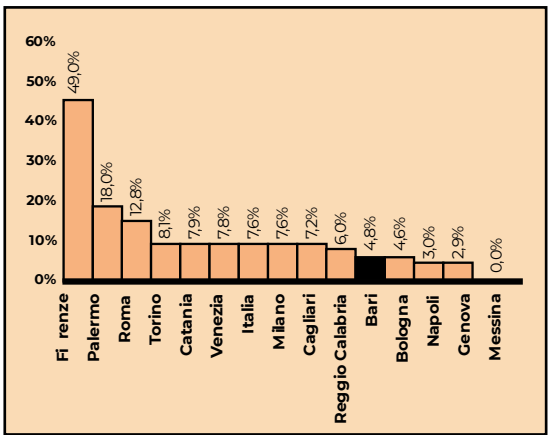


Figura 125 - Andamento delle localizzazioni della GDO nelle città metropolitane tra il 2014 e il 2021 (2014=100) - Fonte: Elaborazioni su dati Osservatorio Nazionale del Commercio Istat

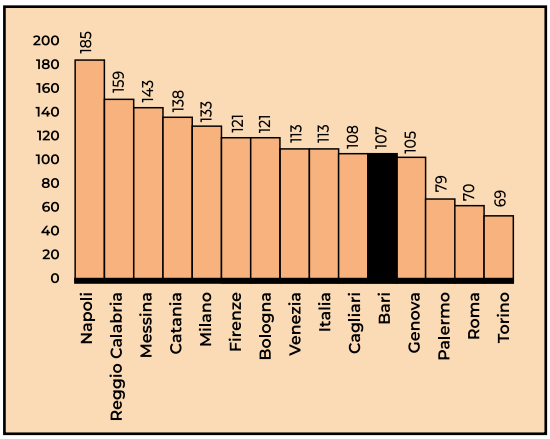
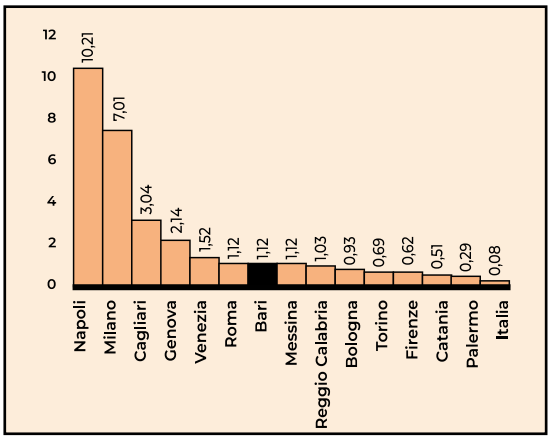


Figura 126 - Localizzazioni della GDO per kmq nelle città metropolitane nel 2021 (numero) - Fonte: Elaborazioni su dati Osservatorio Nazionale del Commercio Istat



Un'espansione moderata e tutto sommato equilibrata a livello territoriale, con la grande distribuzione che risulta caratterizzata da un'offerta incentrata sui minimarket.

Tra il 2014 e il 2021 sono state 28 le nuove aperture della GDO, quasi egualmente distribuite tra capoluogo (15) e altri comuni (13). Un capoluogo che concentra meno di 3 strutture ogni 10, in linea con la media nazionale e con le città metropolitane meno polarizzate, diversamente da realtà come Genova e Roma, dove l'area urbana principale accoglie attorno al 70% delle medie e grandi superfici di vendita.

Un'offerta che seppure definita come grande distribuzione organizzata vede prevalere la presenza di piccole e medie superfici di vendita con i minimarket che rappresentano il 46% dell'offerta nel barese, quasi il doppio della media nazionale (24%) e con l'incidenza più elevata nel sistema metropolitano dopo Genova, un fattore che concorre alla bassa produttività rilevata in precedenza. Contestualmente appare meno rilevante la presenza di supermercati (40%) e grandi magazzini (5%), di molto inferiore alla media nazionale (48% e 17% rispettivamente) e tra le più basse a livello metropolitano.

Appare tuttavia evidente che dove sono venuti meno gli esercizi di vicinato, la qualità della vita sia percepita come peggiorata, soprattutto per quanti faticano a fare spostamenti, e anche perché questa emorragia è avvenuta in lasso di tempo estremamente ridotto.

Figura 127 - Quota di localizzazioni della GDO nei comuni capoluogo delle città metropolitane nel 2021 (%) - Fonte: Elaborazioni su dati Osservatorio Nazionale del Commercio Istat

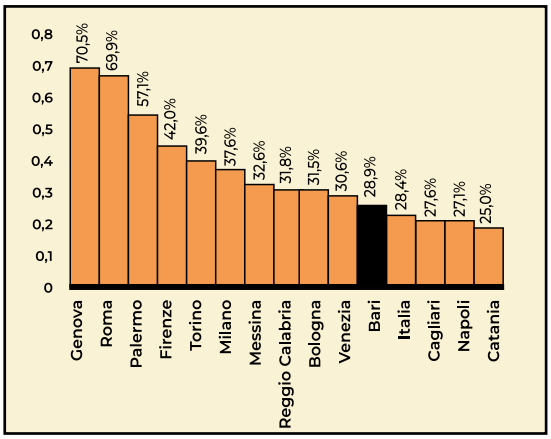
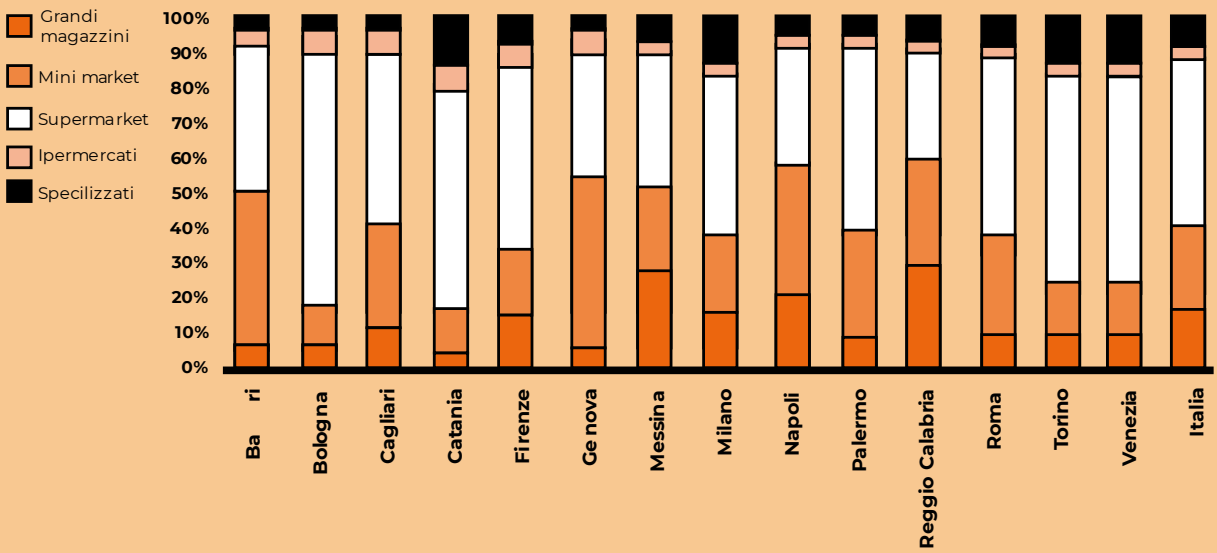


Figura 128 - Composizione della GDO per tipologia nelle città metropolitane nel 2021 (%) - Fonte: Elaborazioni su dati Osservatorio Nazionale del Commercio Istat



Oltretutto perché questo processo è avvenuto contestualmente all'espansione di altri servizi alla persona che però non hanno 'riempito i vuoti' lasciati dalle chiusure del commercio al dettaglio, aumentando la percezione di impoverimento.

Sommando il commercio agli altri principali servizi di prossimità e alla persona, tra il 2014 e il 2022 si passa da 66.122 localizzazioni a 63.539, quasi 2.600 in meno. La chiusura di oltre 1 esercizio su 10 nel commercio al dettaglio (soprattutto), ma anche nelle riparazioni, non è stata perciò compensata dai molti ristoranti aperti nel frattempo (+18,4%), dai bar (+3,1%), dalle attività ricreative (+40,5%) e di scommesse (+11,1%) o da acconciatori, lavanderie, estetiste e altri servizi alla persona (+11,9%). Tanto che l'area barese risulta essere quella che più ha visto

ridurre il tessuto delle imprese di servizi (-3,9%) sia in un raffronto con il contesto metropolitano sia con quello nazionale, che nel periodo resta pressoché stabile (+0,6%).

L'arretramento dei servizi alla persona non appare determinato da fattori esogeni come la pandemia, durante la quale il numero di localizzazioni risulta stabile (-0,1%) e meno condizionato che negli altri contesti metropolitani o nel Paese, dove si perde oltre 1 esercizio su 100 (1,2%). Quanto piuttosto dettato da fattori endogeni, riconducibili alle dinamiche demografiche che sino state delineate nel Capitolo 2.3 e sostanziarsi in un calo della popolazione dall'inizio del decennio scorso, dall'invecchiamento della popolazione con i problemi di successione nelle piccole imprese del commercio che esso comporta dato anche il calo demografico e il minor afflusso di persone dal resto d'Italia e dall'estero. Oltretutto in un contesto economico in crescita, ma dove i redditi restano tra i più bassi a livello metropolitano.

Tabella 40 - Andamento delle localizzazioni del commercio nelle città metropolitane tra il 2014 e il 2022 (2014=100) - Fonte: Elaborazioni su dati Osservatorio Nazionale del Commercio Istat

	Commercio all'ingrosso e al dettaglio[54]	Commercio all'ingrosso	Commercio al dettaglio	Ristoranti e attività di ristorazione mobile	Bar e altri esercizi simili senza cucina	Attività creative e artistiche	Lotterie, scommesse e case da gioco	Riparazione di pc e beni di uso personale	Altre attività di servizi
Bari	**100,0**	**96,0**	**88,3**	**118,4**	**103,1**	**140,5**	**111,1**	**87,5**	**111,9**
Bologna	106,8	89,6	96,4	124,0	96,9	108,5	67,9	92,9	112,5
Cagliari	106,7	95,8	93,4	127,0	104,7	124,6	135,2	90,7	125,1
Catania	108,8	100,5	98,5	147,5	123,5	106,6	151,3	94,3	114,3
Firenze	103,3	90,5	93,5	136,2	92,5	110,4	90,4	88,3	113,2
Genova	101,6	91,5	92,5	116,9	95,6	119,9	83,6	85,1	109,8
Messina	104,3	100,6	96,7	137,6	116,7	98,4	121,2	89,7	114,2
Milano	119,0	99,2	102,6	145,7	94,3	120,1	115,4	97,0	113,7
Napoli	121,2	110,1	106,1	142,5	118,1	123,3	136,6	141,3	132,7
Palermo	112,0	104,0	93,5	154,8	111,3	100,6	163,3	94,5	122,5
Reggio Calabria	111,7	104,9	103,6	121,8	114,7	121,7	107,9	78,8	113,8
Roma	108,7	86,2	92,8	127,3	96,9	111,3	136,2	84,2	109,7
Torino	119,6	95,8	91,2	119,7	88,0	121,2	132,9	97,6	119,8
Venezia	112,6	93,5	93,4	120,4	96,8	109,7	95,7	87,8	113,6
Italia	**109,9**	**96,5**	**94,7**	**123,9**	**97,0**	**117,2**	**124,4**	**92,1**	**112,7**

[54] Commercio all'ingrosso e al dettaglio e riparazione di autoveicoli e motocicli

Figura 129 - Andamento delle localizzazioni nei servizi di vicinato e alla persona nelle città metropolitane tra il 2014 e il 2022 (2014=100) - Fonte: Elaborazioni su dati Osservatorio Nazionale del Commercio Istat

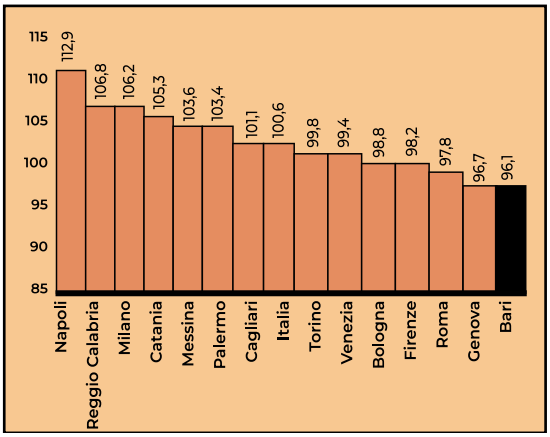
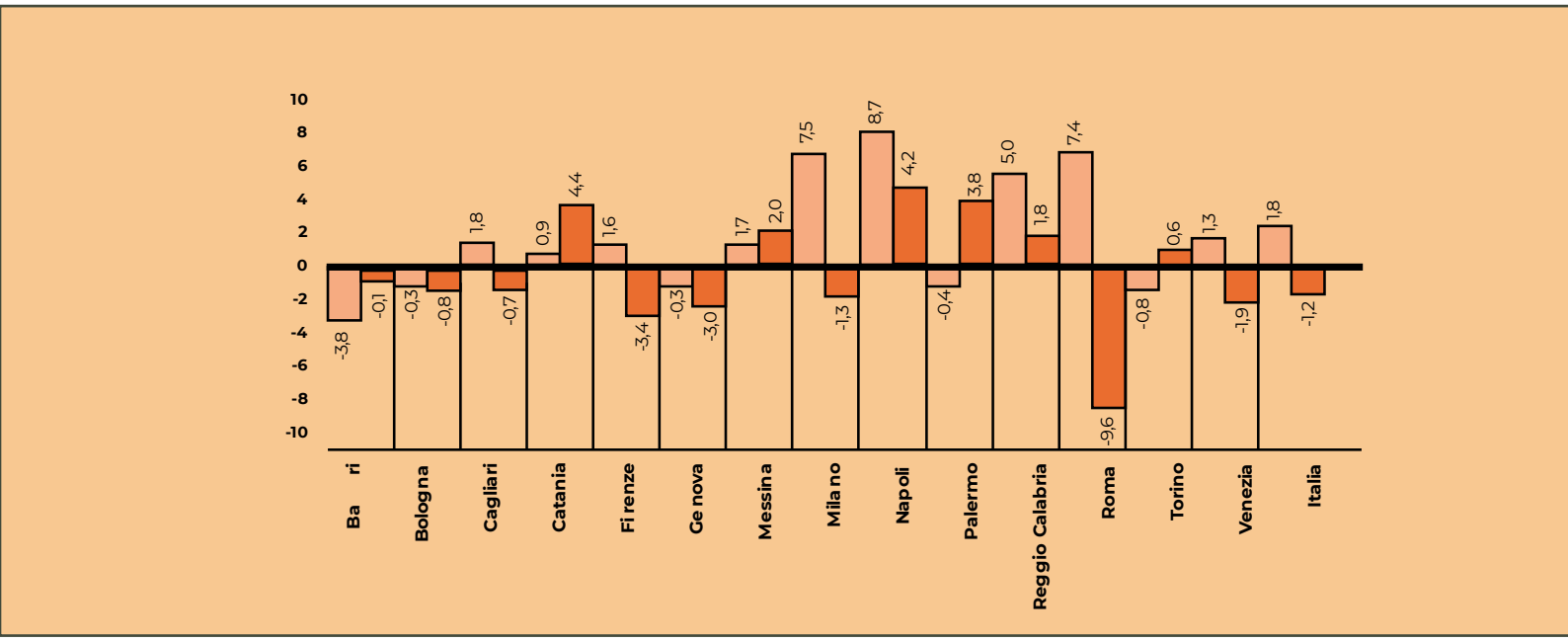


Figura 130 - Andamento delle localizzazioni nei servizi di vicinato e alla persona nelle città metropolitane nel periodo pre e post-pandemico (variazione totale) - Fonte: Elaborazioni su dati Osservatorio Nazionale del Commercio Istat



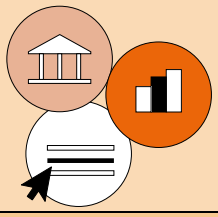
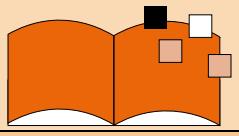
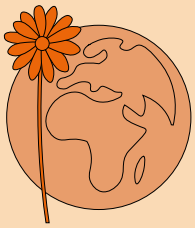
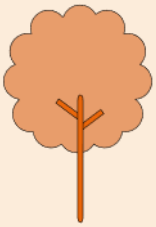
Tutti fattori che hanno inibito una trasformazione dei servizi di vicinato e alla persona che in altri contesti metropolitani è stata più profonda, soprattutto a Napoli e a Milano, trainata dall'espansione della ristorazione e dei bar, così come dai servizi alla persona e dal commercio e riparazione dei mezzi di trasporto.

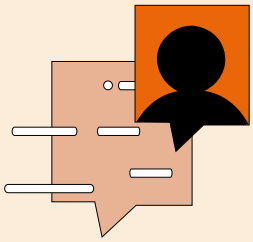
Tanto che l'offerta barese si caratterizza per essere una tra le più equilibrate come capillarità, ma certamente non tra quelle maggiormente dimensionate. In un contesto metropolitano dove spicca la dotazione di Napoli e Milano, soprattutto, così come quella di Roma e Cagliari, seppure in misura minore, l'area barese vede tutte le tipologie di servizio in linea o al di sopra della mediana, ovvero del centro della distribuzione, anche nel commercio al dettaglio, nonostante il brusco arretramento del numero di punti vendita già sottolineato.

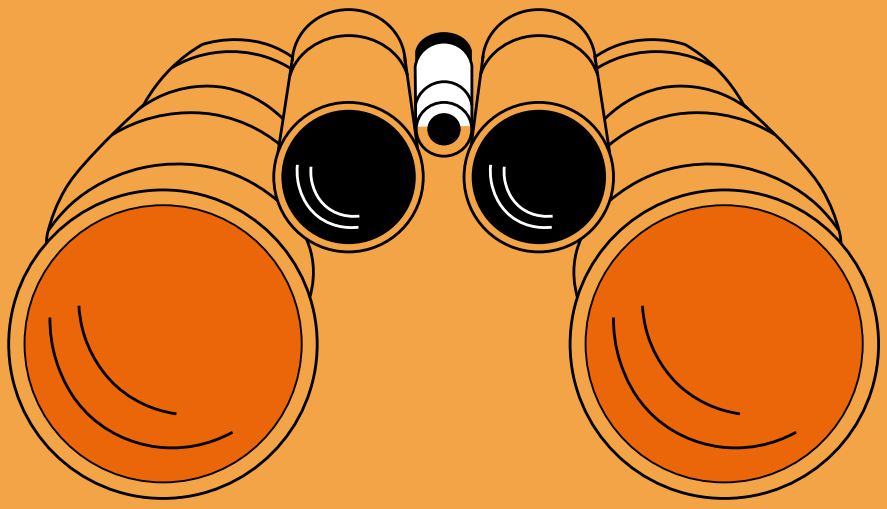
Tabella 41 - Localizzazioni dei servizi di prossimità e alla persona per kmq nelle città metropolitane nel 2022 (numero) - Fonte: Elaborazioni su dati Osservatorio Nazionale del Commercio Istat

	Commercio all'ingrosso e al dettaglio[55]	Commercio all'ingrosso	Commercio al dettaglio	Ristoranti e attività di ristorazione mobile	Bar e altri esercizi simili senza cucina	Attività creative e artistiche	Lotterie, scommesse e case da gioco	Riparazione di pc e beni di uso personale	Altre attività di servizi
Bari	12,7	37,5	70,7	14,5	9,7	1,5	1,1	2,5	14,3
Bologna	8,0	26,7	35,9	10,8	8,3	1,2	0,3	2,2	9,8
Cagliari	17,8	42,3	115,3	29,3	20,8	1,4	0,8	3,4	21,0
Catania	11,5	29,1	56,6	11,6	6,3	0,8	0,6	1,5	8,0
Firenze	7,8	30,8	48,3	13,7	7,0	1,8	0,3	2,7	11,1
Genova	14,7	42,4	93,1		17,1	1,7	0,7	3,5	15,8
Messina	6,7	11,4	40,4	9,4	4,9	0,6	0,4	1,4	5,8
Milano	61,0	263,5	285,7	90,8	64,5	25,1	3,3	14,5	82,4
Napoli	95,2	367,8	667,2	115,2	77,9	6,6	12,3	15,5	87,1
Palermo	6,3	16,1	46,4	8,8	4,6	0,7	0,7	1,0	5,8
Reggio Calabria	7,8	13,9	44,4	7,5	4,2	0,2	0,5	0,9	5,4
Roma	26,0	59,8	137,5	40,5	23,8	3,7	1,9	5,0	33,1
Torino	13,8	29,9	51,4	14,4	9,3	1,3	0,6	2,7	14,5
Venezia	8,4	26,0	60,6	20,0	13,3	1,2	0,5	2,2	12,0
Italia	**0,7**	**1,7**	**3,4**	**0,9**	**0,6**	**0,1**	**0,0**	**0,1**	**0,7**
Mediana	**12,1**	**30,3**	**58,6**	**14,4**	**9,5**	**1,3**	**0,7**	**2,6**	**13,1**

[55] Commercio all'ingrosso e al dettaglio e riparazione di autoveicoli e motocicli

Highlights – Istituzioni, città e comunità declinate sui servizi pubblici	
1.	**Istituzioni**
	**1.1.** Amministrazioni comunali governate più spesso da amministratori adulti e maschi, pochi gli under 40 (in calo) e le donne (in crescita). **1.2.** Amministrazioni comunali meglio gestite rispetto al Mezzogiorno.
2.	**Transizione digitale**
	**2.1.** Eccellenza nazionale nell'erogazione di servizi on line per famiglie, con quasi la metà dei Comuni dell'area è impegnata, una quota quasi doppia rispetto alla media nazionale e che la pone al quarto posto su scala metropolitana. **2.2.** Digital divide tra i più bassi in Italia. Nei comuni del barese il 98% delle famiglie è raggiunto da connessione di rete fissa a banda larga, la quota più elevata dopo Genova.
3.	**Transizione ecologica**
	**3.1.** La Città Metropolitana di Bari è prima per capacità e produzione da impianti fotovoltaici su scala metropolitana. **3.2.** Modesto l'impegno in tema di efficientamento energetico, in particolare con una adozione di pannelli solari termici sugli edifici pubblici (3 mq ogni 10 mila abitanti), in deciso ritardo rispetto alla media nazionale (22 mq) e tra i risultati peggiori nel contesto metropolitano. **3.3.** Limitate strategie di sensibilizzazione verso il tema della riqualificazione energetica destinate alla cittadinanza. Il Comune di Bari risulta impegnato con tre azioni, risultando quello più impegnato nel Mezzogiorno assieme a Messina. Manca però un coinvolgimento della pianificazione urbanistica.
4.	**Dotazioni territoriali**
	4.1. La Città Metropolitana di Bari concentra un'elevata criticità nella gestione idrica, dovuta all'obsolescenza della rete che presenta la più elevata dispersione a livello metropolitano, oltre la metà di quella immessa. **4.2.** Ulteriori criticità riguardano la dimensione e l'utilizzo degli spazi aperti cittadini, con la modesta presenza di aree sportive all'aperto in un contesto dove la pratica sportiva è tra le più diffuse del Mezzogiorno, e dove il tasso di obesità tra adulti e bambini è tra i più elevati del Paese. **4.3.** Strutture scolastiche tra le più accessibili ai disabili a livello metropolitano e nazionale, sebbene sia ancora ampio il ritardo nella implementazione di percorsi sia interni che esterni agli edifici.

5.	**Servizi educativi**
	5.1. Ampio coinvolgimento dei Comuni nell'erogazione di servizi educativi, a fronte però di una disponibilità di posti tra le più basse del contesto metropolitano, coprendo 2 bambini su 10 in età utile. **5.2.** La domanda di servizi nel barese resta tra la più basse a livello metropolitano, con 8 bambini su 100 in età utile coinvolti, e pari a circa la metà di quella nazionale. Una domanda condizionata negativamente da un lavoro femminile che manca o è inadeguato per remunerazione, quantità e continuità dell'impegno.
6.	**Servizi assistenziali**
	6.1. I comuni del barese risultano ampiamente attivi solo nei servi per anziani. Circa 3 amministrazioni su 4 offrono anche servizi per i disabili, mentre è notevolmente ridotto il numero di enti attivo nei servizi per famiglie e minori, e (soprattutto) per povertà, disagio e senza dimora. **6.2.** Dei 124,8 milioni di euro erogati per servizi assistenziali nel barese 2020, il 98,8% è stato a carico dei Comuni, con una quota di compartecipazione di privati e SSN tra le più basse tra le città metropolitane e lontana dalla media nazionale (19,1%). **6.3.** Carenza di organizzazione non profit, che nell'area metropolitana barese registrano la presenza più bassa dopo Palermo e Messina e circa 15 punti percentuali in meno che in Italia. **6.4.** In un confronto con le altre aree metropolitane la dimensione delle erogazioni per l'accesso all'alloggio vede quella barese tra le più coinvolte, dopo Roma, Torno e Cagliari. Ma l'utenza raggiunta (meno di 6 mila persone) è decisamente insufficiente per affrontare un fenomeno di enorme portata.
7.	**Servizi di prossimità e alla persona**
	**7.1.** Marcata contrazione dei servizi di prossimità di punti vendita al dettaglio a livello metropolitano: oltre 1 su 10 ha chiuso tra il 2014 e il 2022. **7.2.** Espansione servizi di vicinato o alla persona, che dopo il 2014 si sono moltiplicati, ma non tanto da sopperire le chiusure di dettaglianti. **7.3.** Espansione offerta della grande distribuzione, accompagnata da un aumento dell'occupazione e del valore aggiunto, su cui ha influito positivamente anche il consolidamento di Bari come destinazione turistica. **7.4.** Capillarità delle localizzazioni tra le più equilibrate nel rapporto tra capoluogo e altri comuni.



5 Il percorso partecipativo del Piano Strategico Metropolitano

5.1 Il metodo di partecipazione

Il concetto di 'Bari come bene comune' ha preso corpo con particolare evidenza nelle politiche di partecipazione dei cittadini alla pianificazione strategica. Una responsabilità intesa come stimolo e fiducia da parte delle amministrazioni nel protagonismo dei cittadini e nelle loro intelligenze.

Il processo partecipativo del Piano Strategico della Città Metropolitana di Bari, si snoda infatti lungo i principi di partecipazione ma anche di sostenibilità in piena coerenza con l'Agenda per lo Sviluppo Sostenibile dell'ONU. Questi due aspetti si legano in un processo innovativo che lega tra loro cittadini, attori istituzionali, economici e sociali attraverso il dialogo e le relazioni per dare concretezza ad un'idea di città di qualità che metta al centro le persone nel sistema urbano, sociale e culturale, nei servizi, nell'ambiente, nell'uso del territorio che crei una consapevolezza identitaria di tipo metropolitano.

Il Regolamento della Città Metropolitana ha da sempre inteso coinvolgere i cittadini e le istituzioni nel processo di Pianificazione strategica attraverso modalità differenti, tutte volte al recepimento di contributi dai diversi attori che vivono il territorio e colgono, in maniera diversa, i cambiamenti e le evoluzioni dello stesso. Con deliberazione n.1 del 15.02.2016, infatti, il Consiglio metropolitano ha approvato il Modello di governance per la pianificazione strategica della Città metropolitana, in base al quale "*la partecipazione deve essere ampia e per assicurare la partecipazione di una pluralità di soggetti è necessario che sia facilmente accessibile a tutti e che tutte le fasi siano condotte nella massima trasparenza possibile*". Il processo di partecipazione, inoltre, è coerente con quanto stabilito nel Regolamento sulla partecipazione collettiva ed individuale, approvato dal Consiglio metropolitano, che mira a promuovere la consultazione e la partecipazione individuale e collettiva alla vita amministrativa dell'Ente al fine di promuovere interventi per tutelare al meglio gli interessi generali e collettivi, e definisce le diverse modalità di partecipazione.

È questo il senso che ha mosso e muove le linee fondanti del Piano Strategico della CMB. La cittadinanza attiva è il suo filo conduttore e punta a un ruolo consapevole e di responsabilità sempre più concreto, nel contribuire a una terra coesa, conscia dei diritti e dei doveri, del rispetto reciproco e delle libertà, in un'ottica di sussidiarietà orizzontale e di welfare di comunità.

Il Piano Strategico della CMB in questi anni ha riferito il proprio operato ad un progetto di sviluppo sostenibile di medio e lungo periodo, ha proposto iniziative capaci di innescare processi di empowerment comunitario, ha operato per un coinvolgimento degli operatori pubblici e privati nella messa a fuoco delle strategie, degli obiettivi e della declinazione degli interventi progettuali per ciascun asse di pianificazione, ha favorito la creazione di un'idea di comunità Metropolitana.

Il processo partecipativo è teso a identificare progettualità di respiro metropolitano e continua a lavorare in questa direzione. Infatti, nei prossimi mesi continuerà a far emergere i vantaggi e le opportunità che possono derivare da una stretta e continua collaborazione tra la comunità, le amministrazioni pubbliche e le componenti socioeconomiche del sistema locale conducendo, con continuità, a questo obiettivo le diverse azioni che si promuovono per il conseguimento degli obiettivi del Piano Strategico della CMB.

In un'ottica di costruzione collaborativa del Piano, l'obiettivo finale risiede nel costruire l'ecosistema in grado di far emergere i progetti e collocarli nella cornice strategica di cui la vision costituisce il riferimento principale. Si tratta di un percorso complesso che poggia sulla convinzione che solo attraverso l'interazione continua tra la Pubblica amministrazione e le comunità che vivono il territorio si possa costruire una visione futura di società sostenibile e inclusiva.

Il percorso partecipativo può essere distinto in tre fasi differenti:

- **Fase 1**

La prima fase del percorso partecipativo BA20>30 è stata avviata il 28 luglio 2021, giorno in cui, presso il Museo Archeologico di Santa Scolastica a Bari, alla presenza del sindaco metropolitano e dei primi cittadini di tutti i comuni che costituiscono la Città Metropolitana di Bari, è avvenuta la Sottoscrizione del Manifesto per una strategia Metropolitana partecipata.

Nei mesi successivi alla sottoscrizione del Manifesto dei Sindaci, le attività di partecipazione sono proseguite con il Tavolo dei Talenti e delle nuove generazioni, coinvolgendo i giovani cittadini nella proposta di idee ed azioni innovative di carattere strategico. A tal fine, nell'agosto 2021, attraverso una open call, il Tavolo è stato aperto ai giovani cittadini residenti nel territorio metropolitano, anche strutturati in forme associative, purché corrispondenti a due categorie predefinite:

- Giovani tra 16 e 29 anni di età anche senza alcuna esperienza;
- Giovani professionisti con meno di 40 e specifiche competenze in alcuni settori indicati.

Il Tavolo dei Talenti e delle nuove generazioni si propone come forum di discussione di istanze e proposte dei partecipanti, raccolte "dal basso", elaborate e restituite nella forma di output a tutti gli iscritti al Tavolo grazie alle figure dei Tutor, facilitatori di questo processo informativo, di ascolto, elaborazione e restituzione.

A supporto delle attività di partecipazione, infatti, la Città Metropolitana ha selezionato, con il contributo scientifico del Politecnico di Bari e dell'Università di Bari, 12 Tutor degli assi strategici, con il compito di condurre il Tavolo dei Talenti e delle nuove generazioni, mappare gli stakeholder ed i soggetti interessati al piano e svolgere attività di studio e di ricerca di supporto alla redazione del Piano Strategico Metropolitano 2020-2030, partendo da una lettura aggiornata, alla luce dell'esperienza pandemica, della mappa sociale ed economica del territorio metropolitano.

Il 20 dicembre 2021, con l'evento "Re-Start", i 12 Tutor hanno presentato la trasversalità della visione Metropolitana, le idee di sviluppo declinate secondo gli 11 assi strategici ed il percorso partecipato del Piano Strategico BA20>30 e dell'Agenda Metropolitana per lo Sviluppo Sostenibile.

Il Tavolo dei Talenti e delle nuove generazioni è organizzato secondo Tavoli tematici, intesi come momenti di lavoro di carattere specifico per ogni singolo asse strategico, intervallati da incontri Plenari, che rappresentano invece momenti di lavoro condiviso sulle tre tematiche principali trasversali:

- Pari opportunità generazionali;
- Ecologia integrale; Capitale culturale.

Ogni Tavolo tematico è dedicato alla trattazione di un Asse strategico. Gli Assi - o azioni strategiche - sono individuati come Obiettivi di Sviluppo e Direttrici Strategiche nella strategia multilivello, delineata con il Documento Unico di Programmazione 2018-2020.

Il percorso partecipativo dei Tavoli si è basato, in primo luogo, sulla riflessione in merito sia all'obiettivo da perseguire tramite la conduzione degli incontri sia alle modalità di conduzione degli stessi; in particolare, si è deciso di incentrare l'intero percorso sul paradigma della discussione informata e orientata rispetto ai temi sottesi al Tavolo, al fine di pervenire alla definizione condivisa di un quadro logico articolato in obiettivi generali, obiettivi specifici e azioni.

Pertanto, considerando fondamentale che la discussione dei vari temi tra i partecipanti si svolgesse sulla base di informazioni documentate e certe, e per evitare eccessive divagazioni e dispersioni concettuali durante la conduzione dei Tavoli, oltre a stabilire il "punto di fuga" del Tavolo stesso, il primo step è stato improntato allo studio dello stato dell'arte dell'Asse strategico di riferimento, anche tramite consultazione di documenti di indirizzo dell'Ente quale il Documento Unico di Programmazione e di analisi condotte per la Città metropolitana di Bari.

Le attività di organizzazione e conduzione dei Tavoli, la predisposizione del materiale informativo propedeutico agli stessi nonché degli output di chiusura di ogni incontro, sono state effettuate di pari passo con la stesura del documento.

Ciò ha assicurato un avanzamento coerente tra i due livelli di lavoro (di ricerca e operativo) e ha consentito di arricchire le informazioni restituite ai partecipanti con contenuti studiati in corso di redazione del documento.

In seguito all'evento RestartBA2030, che ha segnato il momento di ripartenza del percorso di partecipazione, (v. paragrafo successivo), sono pervenute le iscrizioni ai Tavoli tematici, condivise su Drive, raccolte e sistematizzate ai fini di una profilazione degli iscritti, che nel caso del Tavolo dell'Asse 3 risultano prevalentemente di studenti o laureati di facoltà umanistiche e di architettura; in misura minore si sono riscontrate iscrizioni di giovani professionisti, gestori di strutture ricettive, guide turistiche. Ciò ha consentito di calibrare i contenuti del primo incontro tematico sulla base delle "brevi biografie", delle esperienze e delle motivazioni riportate dagli iscritti nel form.

Intanto si è proceduto a stilare un calendario orientativo dei temi da affrontare nel corso degli incontri del Tavolo tematico, che infatti hanno seguito un "canovaccio" articolato in:

- Presentazione e conoscenza dei partecipanti, tra loro e con la tutor, approfondimento delle motivazioni alla base della partecipazione e delle esperienze già svolte;
- Descrizione dello stato dell'arte e brainstorming rispetto alle domande di ripartenza;
- Discussione degli obiettivi generali e specifici per lo sviluppo dei settori del turismo e della cultura;
- Discussione delle ipotesi di azioni strategiche messe in campo dalla tutor e proposta di ulteriori azioni, istanze e osservazioni da parte dei partecipanti.

Dal 25 al 28 gennaio 2021 si è tenuta la Restart Week: si è optato per concentrare l'organizzazione dei primi incontri tematici di tutti gli 11 Assi strategici nel corso di un'unica settimana.

Per prendere parte agli incontri, gli iscritti sono stati raggiunti da un'e-mail di invito ai Tavoli degli Assi per i quali avevano espresso una preferenza nel form, oltre che dalla campagna di comunicazione social ad opera dell'agenzia di comunicazione.

Considerando che alcuni iscritti avevano espresso preferenze per più Assi strategici, e al fine di consentire loro di partecipare anche a più Tavoli, il relativo calendario è stato concordato tra i tutor in modo da evitare sovrapposizioni tra le date degli incontri, e lo stesso è stato allegato alla mail di invito, così da favorire la più ampia partecipazione possibile.

Durante gli incontri, ci si è avvalsi di strumenti digitali che facilitassero il coinvolgimento diretto riducendo le distanze, quali la jamboard per appuntare in tempo reale, e poi poter restituire in forma di output, le osservazioni e le note dei partecipanti tramite post-it virtuali, Google Form per tenere traccia di chi volesse registrare per iscritto le proprie motivazioni a partecipare o le proprie esperienze pregresse.

Ogni incontro tematico è stato preceduto dalla predisposizione di materiale informativo, presentato al Tavolo sotto forma di slides e oggetto di discussione, e seguito dalla sistematizzazione dei contributi dei partecipanti, raccolti tramite appunti o sotto forma di post-it virtuali redatti in tempo reale.

Tutto il materiale elaborato e presentato ad ogni incontro del Tavolo è stato inviato agli iscritti, anche non partecipanti, corredato dai loro contributi, entro 7 giorni dall'incontro.

Gli ultimi Tavoli, aventi ad oggetto la discussione sugli obiettivi e sulle ipotesi di azioni strategiche, sono stati seguiti dall'avviso, contenuto nella e-mail con la quale si sono condivisi i materiali prodotti, che anche chi non aveva preso parte all'incontro avrebbe potuto contattare direttamente la sottoscritta, tutor del Tavolo, per esprimere le proprie osservazioni sui contenuti condivisi e in tal modo contribuire al percorso partecipativo in corso.

Inoltre, il link di accesso alla jamboard, predisposto in occasione del primo Tavolo tematico per il primo brainstorming sulle "domande di ripartenza", è rimasto appositamente attivo senza limiti di tempo durante tutto il processo.

A questa scelta metodologica è stato sotteso un duplice intento: da un lato favorire al massimo la partecipazione di chiunque fosse interessato a contribuire al processo in atto, in modo fluido e informale sebbene nella cornice di un processo istituzionale. Dall'altro, garantire una certa continuità nell'iter di partecipazione oltre i limiti temporali dei singoli incontri.

Tale approccio si è rivelato vincente perché ha consentito di integrare gli output dei Tavoli anche "in differita" rispetto ai singoli incontri online, con contributi pervenuti anche in seguito agli stessi, sia via jamboard, sia via mail, sia tramite contatto telefonico, sia, laddove è stato possibile, con incontri di persona limitati a gruppi di partecipanti più ristretti.

Oltre all'Evento Re-Start, i Tutor hanno coinvolto diversi stakeholder tra cui 850 giovani attraverso i Tavoli dei Talenti e delle nuove generazioni e gli Eventi tematici con Università, Istituzioni e Tour nei vari Comuni Metropolitani. I Tavoli Tematici hanno l'obiettivo di creare una community di giovani talenti che hanno potuto partecipare e contribuire alla strategia di sviluppo sostenibile della Città Metropolitana e condividere con loro lo stato dell'arte, i progetti bandiera e le idee di sviluppo dei diversi settori. In parallelo ai Tavoli tematici, dove ogni Tutor ha gestito le informazioni riguardanti il proprio Asse, sono stati organizzati degli incontri in Plenaria dove hanno partecipato, oltre che tutti i Tutor, tutti i giovani iscritti a tutti gli assi. Gli incontri in Plenaria sono solitamente divisi in due sessioni: un momento di discussione di tematiche orizzontali tra i vari assi ("temi ponte") ed un secondo momento in occasione del quale riflessione sulle tre tematiche trasversali. Inoltre, da gennaio 2022, in parallelo al Tavolo dei giovani, è stata concordata una metodologia operativa con il Tavolo del Partenariato Economico-Sociale (PES), che prevede incontri a cadenza mensile, volti a coinvolgere Pubbliche amministrazioni, enti autonomi, organizzazioni sindacali, stakeholder e, in generale, tutti i soggetti interessati alle azioni del Piano

La conclusione del percorso di predisposizione dell'Agenda e del Piano strategico metropolitano (PSM), porterà alla definizione di visioni e attuazioni strategiche allineate agli indirizzi e obiettivi della Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile (SNSvS).

Il Piano, avviato operativamente nel 2019, si è rimesso in moto dopo il COVID-19 trovando, nelle grandi opportunità offerte dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), l'acceleratore di un percorso che aveva già raccolto il consenso dei 41 Sindaci dell'Area Metropolitana con la sottoscrizione del Manifesto per una strategia Metropolitana partecipata. L'analisi del contesto sia sotto il profilo regolatorio e di indirizzo sia sotto quello economico sociale ha costituito l'avvio del percorso di pianificazione. Si è trattato di un inquadramento tematico fondamentale per poter mettere a sistema da un lato le opportunità di sviluppo con quelle che sono le direttrici di crescita e dall'altro la cornice regolatoria e programmatica all'interno della quale costruire la visione di territorio. Si è costruita una rassegna dei principali capitoli legislativi a livello internazionale e europeo, nazionale, regionale e locale. Si sono tracciate le strutture programmatorie e gli interventi su cui poter innestare le azioni del Piano e inseriti i singoli temi nelle grandi direttrici europee.

L'analisi regolatoria e programmatoria è stata coadiuvata da approfondimenti sul contesto e sulle dinamiche socioeconomiche dell'area Metropolitana. I singoli ambiti che costituiscono l'oggetto della pianificazione sono stati analizzati in modo da farne emergere i punti di forza e di debolezza, nonché le opportunità di crescita.

Sono stati così definiti 11 assi prioritari su cui impiantare le strategie di sviluppo e incanalare i relativi progetti. Su ognuno degli 11 assi si è avviato un percorso partecipativo che ha coinvolto giovani, parti sociali, rappresentati di cittadini, professionisti. I tavoli di partecipazione hanno avuto lo scopo principale di definire la vision di sviluppo e arrivare, attraverso un processo a step, a definire per ciascuno degli assi gli obiettivi le azioni e i risultati attesi.

In una logica di reciproca sussidiarietà, un lungo processo di interlocuzione e scambio continuo, fondato su momenti di ascolto attivo e divulgazione, ha portato quindi ad una graduale messa a fuoco delle strategie, degli obiettivi e della declinazione degli interventi progettuali ritenuti prioritari per ogni specifico Asse di Pianificazione. Tale processo trova un momento di opportuna sintesi nella redazione del Quadro Logico Programmatico, un documento al quale viene demandato il compito di raccogliere e riportare in maniera le istanze dei cittadini, elaborate, discusse e riorientate ai fini di una descrizione chiara della visione strategica associata ad ogni Asse e di una sua riconduzione proficua e coerente, innanzitutto, con gli strumenti normativi e la programmazione dell'ente metropolitano e, più in profondità, con le policy comunali. Il Quadro Logico Programmatico, strumento necessario alla formulazione dei Position Paper firmati dagli 11 tutor, i quali costituiscono una parte integrante ed imprescindibile del Piano Strategico Metropolitano, segue quattro livelli di approfondimento differenti, di seguito riportati:

1. Obiettivi Generali: si tratta di obiettivi di ampio spettro, che riguardano i benefici di qualsiasi genere che possono essere assolti sul medio-lungo periodo. Per consentire il conseguimento degli Obiettivi Generali (di seguito, all'occorrenza, ObG), essi vengono declinati in una pluralità di Obiettivi Specifici (di seguito, all'occorrenza, ObS);
2. Obiettivi Specifici: si tratta di obiettivi maggiormente accessibili, orientati con più chiarezza rispetto ai primi in quanto applicabili ad ambiti territoriali meglio circoscritti. Il raggiungimento di più ObS veicola il conseguimento di un ObG. Ogni Obiettivo Specifico si compone di differenti Azioni;
3. Azioni: si tratta delle attività concrete da attuare nel territorio della Città Metropolitana e che, in conclusione, dovranno costituire una matrice di proposte progettuali funzionali al raggiungimento di un ObS;
4. Risultati attesi: si tratta della necessaria traduzione delle sopracitate Azioni in programmi, politiche o piani di cui la Città Metropolitana di Bari potrà servirsi in futuro per favorire la crescita e lo sviluppo trasversale del suo territorio.

La parola agli studenti della LUM

Il 16 maggio 2022, presso la sede della Città Metropolitana di Bari, si è tenuto un incontro con gli studenti dell'Università LUM - Libera Università Mediterranea "Giuseppe Degennaro". L'incontro pubblico di confronto ha toccato tutti gli assi tematici attraverso tre temi trasversali:

- **Ecologia integrale**: Misure e azioni utili a valorizzare e tutelare l'ambiente metropolitano come bene comune e luogo del "buon abitare" per la molteplicità delle comunità territoriali, secondo un approccio complesso che include le interazioni tra gli ecosistemi naturali e le espressioni sociali, culturali ed economiche del territorio, con un'attenzione particolare alla crisi ecologica e ai cambiamenti climatici.
- **Pari opportunità generazionali**: Insieme delle misure ed azioni a supporto dello sviluppo delle giovani e future generazioni in termini di pari opportunità di crescita, formazione e lavoro, nonché di raggiungimento di standard di qualità della vita superiori rispetto alle precedenti ed attuali generazioni.
- **Capitale culturale**: Complesso delle azioni e delle politiche orientate allo sviluppo e alla promozione di conoscenze, competenze e tradizioni espresse dal territorio metropolitano, anche in termini di attrattività in relazione ad un contesto socio-economico di livello nazionale, europeo e globale.

A partire da tali temi, i partecipanti hanno contribuito all'ideazione e formulazione di proposizioni programmatiche. Durante la discussione, infatti, è emerso quanto vi sia scarsa consapevolezza ecologica e poca conoscenza dei servizi al cittadino offerti sul territorio. Se da un lato le nuove generazioni sono sempre più attratte dalle soluzioni green e/o di condivisione (vedasi i sistemi di trasporti condivisi), dall'altro la limitata diffusione di informazioni ne limita la pratica e l'utilizzo. Durante l'evento è stata elaborata un'analisi SWOT partecipata per ognuna delle tre tematiche trasversali, frutto dei contributi degli studenti presenti.

Il processo partecipativo del PUMS

Un'altra importante attività di partecipazione è quella legata al Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Bari (PUMS). Il PUMS nasce dall'esigenza di mettere al centro del sistema della mobilità tutti gli attori della cittadinanza dei 41 comuni che compongono l'hinterland barese al fine di elaborare, insieme, soluzioni innovative, sostenibili ed integrate, per affrontare e risolvere le criticità del sistema della mobilità del territorio e migliorare la qualità della vita nella Città Metropolitana di Bari. Risulta focale, quindi, il ruolo degli stakeholder che, anche in questo processo, sono parte integrante e attiva della redazione del Piano. A tal fine è stato creato **PUMSPARTECIPA,** lo spazio di partecipazione attiva aperto in cui cittadini, stakeholders e Comuni possono incontrarsi virtualmente per discutere dei propri bisogni e delle proprie idee al fine contribuire allo sviluppo della redazione del piano d'azione contestualmente all'intero iter di progettazione del PUMS.

La parola chiave di questo spazio è il coinvolgimento: solo tramite l'incontro tra i soggetti attivi e passivi della cittadinanza metropolitana è stato possibile incrementare il livello di conoscenza e redigere le linee guida e un piano d'azione efficace per raggiungere gli obiettivi prefissati dal PUMS Città Metropolitana di Bari.

In questo processo di partecipazione attiva, i due target principali sono stati: i cittadini e i Comuni. Il coinvolgimento attivo di cittadini, protagonisti metropolitani e stakeholders ha rappresentato, per il PUMS della Città Metropolitana di Bari, un importante punto di partenza del percorso verso l'ottenimento di una pianificazione efficace, soprattutto in relazione alle politiche di mobilità di ampia scala (urbana e metropolitana). In una prima fase di partecipazione, è stato chiesto ai cittadini di compilare un questionario conoscitivo, il quale ha avuto lo scopo di raccogliere proposte, considerazioni e idee da fornire alle Amministrazioni

per arricchire, perfezionare e migliorare il PUMS nella sua definizione iniziale e nella sua crescita.

Anche i Comuni hanno avuto un ruolo centrale nella definizione del PUMS, poiché è grazie alle azioni attuate dalle realtà locali che gli obiettivi e le sfide divengono risultati concreti. In una prima fase di partecipazione, è stato richiesto ai rappresentanti dei Comuni di compilare un questionario conoscitivo, con lo scopo di raccogliere dati circa lo stato attuale della realtà locale circa le politiche sulla mobilità. Il processo partecipativo e le strategie adottate hanno sottolineato l'impegno dei Comuni verso la sostenibilità, l'inclusione sociale e l'efficienza del sistema di mobilità, con l'obiettivo di costruire una visione collettiva per la mobilità metropolitana futura.

- **Fase 2**

Il percorso prevede una seconda fase nel periodo da metà marzo a fine giugno 2023 tramite una serie di attività di ascolto attivo, confronto, scambio di conoscenze e divulgazione con l'obiettivo di promuovere un dialogo e una collaborazione sempre più stretta e strutturata. La seconda fase si svilupperà su 4 livelli principali:

- Istituzionale
- Socio-economico
- Cittadinanza attiva e terzo settore
- Talenti e giovani generazioni

Il partenariato economico-sociale prevede incontri con gli attori principali che saranno chiamati a contribuire alla definizione di progetti strategici del Piano e che, insieme al partenariato istituzionale e ai 41 Sindaci, si riuniranno per confrontarsi sui temi di maggiore impatto per l'economia e la società su scala Metropolitana un taglio soprattutto economico, sociale e scientifico/tecnologico.

Gli incontri del partenariato istituzionale, in modalità on-demand, hanno l'obiettivo di generare un'effettiva condivisione ed una efficace lettura integrata del bisogno metropolitano potenziando un dialogo istituzionale e contribuendo a superare la separazione degli interventi.

La partecipazione e consultazione dei cittadini e delle associazioni è prevista sul livello del partenariato della cittadinanza attiva e del terzo settore: il confronto tra soggetti competenti ed omogenei porteranno all'attenzione aree, temi e bisogni ritenuti rilevanti e meritevoli di iniziative e proposte progettuali. Nel mese di aprile 2023 verrà pubblicato un avviso pubblico rivolto alle associazioni e cittadinanza attiva per l'adesione al partenariato del Piano Strategico della Città Metropolitana che avrà l'obiettivo di aggregare persone e attori, non sempre convenzionali della cittadinanza attiva, per garantire una partecipazione più vasta ed integrata allo sviluppo della comunità Metropolitana. Con l'avvio del dialogo e confronto con i rappresentanti della cittadinanza attiva, ci si pone l'obiettivo di renderli protagonisti di interventi volti ad assicurare un cambiamento sociale a livello metropolitano attraverso contributi di innovazione e proposte progettuali di respiro metropolitano.

Il coinvolgimento dei talenti e delle nuove generazioni, infine, è il livello più significativo del processo partecipativo del Piano Strategico Metropolitano perché rende protagonisti i giovani cittadini, studenti delle scuole elementari, medie e superiori, universitari e giovani professionisti iscritti gli ordini professionali, nel percorso di pianificazione proiettato al futuro.

Le modalità di coinvolgimento dei talenti e delle nuove generazioni si declinano su quattro livelli di partecipazione:

- Scuole elementari e medie
- Scuole superiori
- Università
- Ordini professionali

I contest nelle scuole

Tra le varie attività di coinvolgimento attivo della cittadinanza, la CMB ha deciso di lanciare, ad inizio 2024, due contest rivolti alle scuole del territorio metropolitano.

Il Primo è un contest di illustrazione e fumetto dedicato alle Scuole Primarie e Secondarie di I grado con la finalità di promuovere una partecipazione attiva dei più giovani alla vita amministrativa dell'Ente, attraverso la conoscenza del Piano strategico Ba2030 della CMB. Il contest, inoltre, punta a stimolare l'interesse dei giovani under 14 favorendo la costruzione di una visione autonoma ed individuale della propria città del futuro attraverso la realizzazione di un fumetto che dia massima libertà alla creatività e alla capacità espressiva dei ragazzi.

Al primo contest hanno potuto presentare domanda le classi di studenti iscritti, nell'a.s. 2023/2024, al 5° anno delle Scuole Primarie e al 1° anno delle scuole Secondarie di I grado appartenenti al territorio della Città Metropolitana di Bari. Ai partecipanti è stato chiesto di delineare la propria visione di "città del futuro", un concetto che va oltre il termine letterale, poiché abbraccia molteplici aspetti: la digitalizzazione, la mobilità e il turismo sostenibile, la tutela dell'ambiente, la dimensione sociale, la valorizzazione delle periferie e dei centri storici, un nuovo modo di vedere i luoghi di aggregazione e formazione e, ancora, la transizione ecologica, l'agricoltura e lo sviluppo economico.

Ogni classe partecipante ha potuto realizzare al massimo 2 tavole, inerenti al tema proposto. La tavola poteva essere rappresentata da una vignetta unica o da più vignette/illustrazioni. Ogni tavola è stata realizzata, a pena di inammissibilità, attraverso elaborati grafici a colori o in bianco/nero, con qualsiasi tecnica e stile, su formato A4 (21cm x 27,9 cm). Non era ammesso l'utilizzo di software di rielaborazione grafica.

Si è deciso di premiare le prime 3 classi vincitrici con l'organizzazione, da parte della CMB, di un laboratorio creativo di fumetto gratuito, che si terrà presso l'Istituto Scolastico di appartenenza, entro la fine dell'anno scolastico. Per tutti i partecipanti al Laboratorio sarà consegnato un diploma a conclusione dei lavori.

Il secondo è contest video dedicato alle Scuole Secondarie di II grado con la stessa finalità di promuovere una partecipazione al Piano strategico Ba2030. Il Contest ha puntato a stimolare l'interesse dei giovani under 25 favorendo la costruzione di una visione autonoma ed individuale della propria città del futuro attraverso la realizzazione di un video che dia massima libertà alla creatività e alla capacità espressiva dei giovani.

Hanno potuto presentare domanda di partecipazione singoli studenti o classi iscritte, nell'a.s. 2023/2024, al 4° e 5° anno di corso negli Istituti Scolastici di secondo grado appartenenti al territorio della Città Metropolitana di Bari. Ogni istituto ha potuto candidare 1 solo lavoro per classe.

I partecipanti potevano realizzare un video/cortometraggio della durata di massima di 3 minuti (titoli di testa e di coda inclusi). Per la realizzazione del video si è potuto utilizzare ovviamente uno smartphone, una webcam o qualsiasi altro supporto digitale. Il video poteva essere sia orizzontale che verticale. Era consentito l'uso di APP per il montaggio e la post-produzione. È stato inoltre consentito l'uso di filtri, animazioni e scritte in sovraimpressione, musica e ogni

altro effetto visivo che possa rendere il prodotto più efficace in termini di comunicazione del messaggio. Il video poteva rappresentare ogni genere: fiction, musical, videoclip, documentario. Le tecniche utilizzate potevano essere sia riprese live, sia completamente digitale, sia parte live e parte digitale. Il video poteva essere girato in qualsiasi lingua con sottotitolati in italiano. Non erano ammessi video che contenevano scene, testi, canzoni o qualsivoglia strumento che potesse istigare alla violenza o che potesse essere discriminatorio. I video non potevano contenere colonne sonore coperte da diritti d'autore a meno che non avessero una liberatoria d'uso.

Si è deciso di premiare le prime 3 classi vincitrici con l'organizzazione, da parte della CMB, di un laboratorio creativo di sceneggiatura gratuito, che si terrà presso l'Istituto Scolastico di appartenenza, entro la fine dell'anno scolastico. Per tutti i partecipanti al Laboratorio sarà consegnato un diploma a conclusione dei lavori.

- **Fase 3**

Nel periodo compreso tra settembre e dicembre 2023, in concomitanza con l'elaborazione del Piano Strategico Metropolitano, si sono svolti ulteriori incontri al fine di per esaminare progetti, opzioni e contributi provenienti dai sindaci, dai partecipanti al tavolo istituzionale e dai partner socioeconomici. L'obiettivo di tali incontri era completare e definire complessivamente la versione definitiva del documento di piano.

Tale attività di partecipazione ha visto lo svolgimento di incontri dedicati su specifici assi tematici, con la partecipazione sia dei sindaci e dei tecnici, sia dei tecnici insieme alle istituzioni e agli attori del partenariato socioeconomico. Questi incontri si sono concentrati su temi di rilevanza strategica a livello metropolitano, come la sanità, il welfare, la rigenerazione urbana e la competitività. Tali tematiche rappresentano opportunità fondamentali per affrontare sfide di vasta portata nel contesto metropolitano barese.

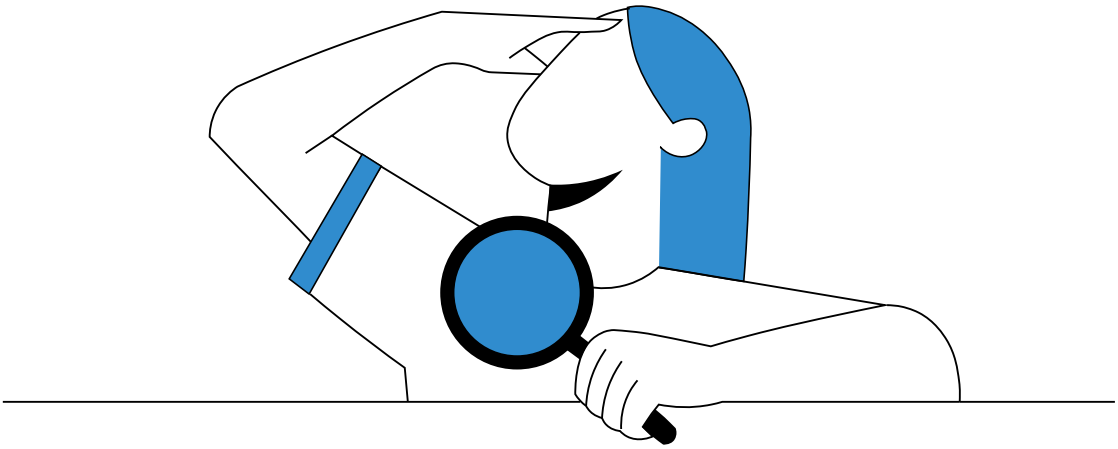
Di seguito, i numeri di sintesi delle tre fasi del percorso partecipativo, aggiornati a febbraio 2024:

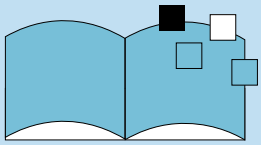
- 250 partecipanti all'evento Restart;
- 41 sindaci;
- 600 'Giovani Talenti';
- 3 Università coinvolte;
- 35 scuole coinvolte;
- 85 interviste a stakeholder.

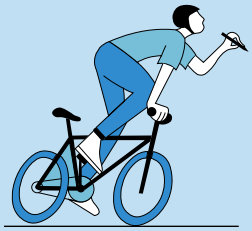
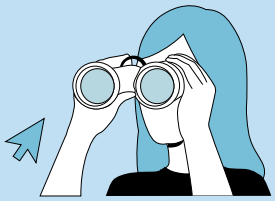
5.2 Sintesi della prima fase del percorso di partecipazione

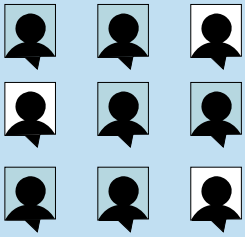
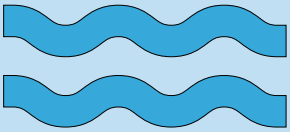
Di seguito si riportano gli esiti dei tavoli di partecipazione relativi alla **fase 1** del percorso di partecipazione, declinati per ogni Asse.

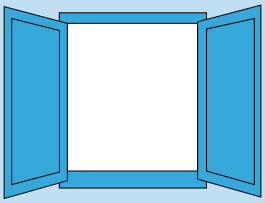
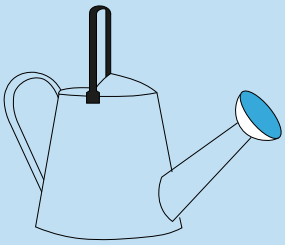
Da questa fase è in sostanza emersa una prima declinazione della vision per la Città Metropolitana che è stata alla base dello sviluppo, per ognuno degli assi, della matrice che ha dato origine agli obiettivi (generali e specifici), alle azioni identificate per intercettare gli obiettivi stessi e ai relativi risultati attesi.

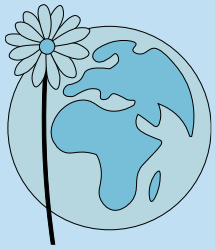
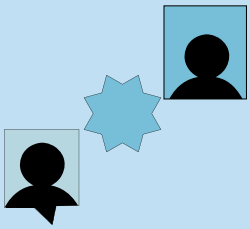


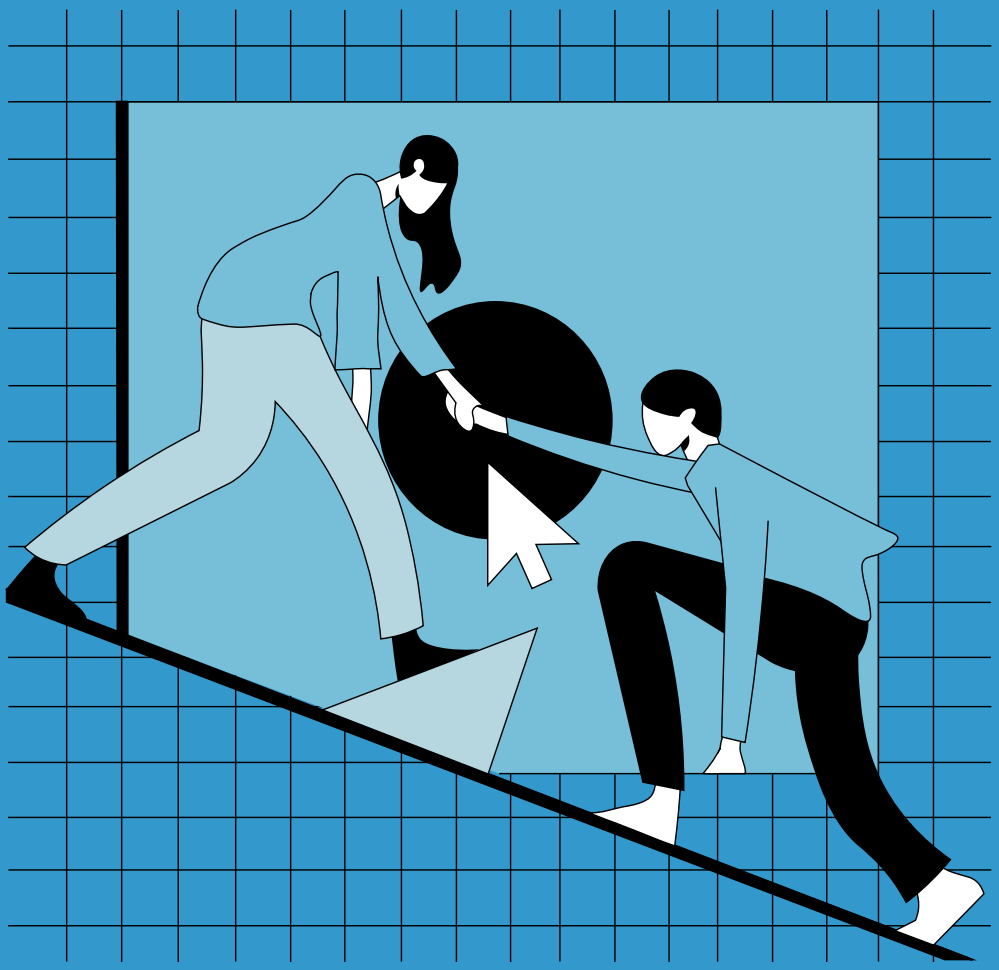
Asse 1 Agenda Digitale Metropolitana	Principali indirizzi del percorso di partecipazione
	**1.1.** Aumentare la partecipazione dei cittadini ai processi decisionali del territorio metropolitano, in ottica "human in the loop". **1.2.** Ampliare il consenso della cittadinanza sulle iniziative digital e diffondere strumenti digitali in grado di ridurre le disuguaglianze sociali, favorendo l'inclusività. **1.3.** Aumentare il grado di alfabetizzazione digitale al fine di abilitare competenze volte a favorire la formazione di figure professionali qualificate in linea con i *trend* di mercato. **1.4.** Ampliare la partecipazione ai processi decisionali inerenti alla trasformazione digitale, attivando iniziative di collaborazione tra Città e cittadinanza. **1.5.** Aumentare la consapevolezza rispetto alle dotazioni tecnologiche e al parco applicativo dell'Area Metropolitana, diffondendone l'adozione tra le Amministrazioni operanti sul territorio e promuovendone l'utilizzo da parte della cittadinanza. **1.6.** Evolvere l'offerta dei servizi in ottica digitale, intervenendo sulle procedure amministrative e sui processi non ancora digitalizzati. **1.7.** Abilitare l'utilizzo di "Gemelli digitali" che, grazie all'impiego dell'Intelligenza Artificiale, consentono di migliorare la conoscenza del territorio e applicare modelli predittivi per ottimizzare la gestione dello stesso. **1.8.** Ampliare il concetto di "Smart City" in "Smart Land" per far sì che l'intero territorio abbracci l'innovazione tecnologica. **1.9.** Garantire la coerenza tra i nuovi servizi digitali e quelli già esistenti e la scalabilità degli stessi su tutto il territorio dell'Area Metropolitana, promuovendo le specificità dei servizi sulle singole Città.

	1.10. Promuovere un canale unico di accesso che consenta l'utilizzo dei processi digitali, ivi compresi i pagamenti elettronici. **1.11.** Abilitare un'Amministrazione in grado di trasformare i dati a disposizione in informazioni di valore per l'Area Metropolitana, al fine di potenziare la capacità decisionale degli organi amministrativi.
Asse 2 **Mobilità sostenibile**	**Principali indirizzi del percorso di partecipazione**
	**2.1.** Permettere ai cittadini di spostarsi liberamente sul territorio metropolitano, contribuendo ad estendere connessioni umane ed a consolidare l'integrazione sociale. **2.2.** Permettere ai cittadini che abitano le periferie di raggiungere più facilmente il centro città / consentire alle persone con mobilità ridotta di spostarsi in autonomia e di raggiungere i servizi primari, riducendo i fenomeni di emarginazione e rafforzando il senso di comunità. **2.3.** Sensibilizzare l'abbandono del mezzo privato in favore di modalità di trasporto più sostenibili e collettive come il Trasporto Pubblico Locale (TPL), i servizi in sharing e la bicicletta. **2.4.** Potenziare sia la rete di trasporto pubblico, in termini di numero di connessioni, di riduzione dei tempi di viaggio, di capacità e sostenibilità dei mezzi circolanti, sia l'espansione della rete ciclopedonale, con l'intento anche di valorizzare i nodi di interesse culturale, naturalistico ed agricolo. **2.5.** Ridurre le emissioni inquinanti prodotte dai mezzi pesanti. **2.6.** Sviluppare soluzioni che minimizzano il traffico pesante, prevedendo un sistema di city logistics ad hoc che prevede l'utilizzo di mezzi leggeri e sostenibili, in ambito urbano, ed un'infrastruttura dedicata al trasporto delle merci in ambito extra-urbano, in grado di connettere la terra di Bari alle maggiori arterie della rete TEN-T.
Asse 3 **Turismo e cultura**	**Principali indirizzi del percorso di partecipazione**
	**3.1.** Aumentare il contributo del turismo e della cultura al benessere economico, sociale e ambientale delle comunità e dei territori. **3.2.** Facilitare l'emersione di attrazioni quali attrattori minori, attività ed esperienze idonee ad arricchire e diversificare l'esperienza di visita dei turisti internazionali, allargandola a tutto il territorio. **3.3.** Attribuire un valore autonomo ed intrinseco al settore culturale e creativo, non necessariamente connesso alla sua capacità generativa in termini di flussi turistici, bensì dotato di dignità e importanza proprie.
Asse 4 **Ecosistema dell'istruzione, ricerca e lavoro**	**Principali indirizzi del percorso di partecipazione**

	4.1. Accrescere il numero di servizi per la prima infanzia e la qualità dell'istruzione e supportare la genitorialità. **4.2.** Sviluppare i servizi di accesso al lavoro e riconoscere un ruolo fondamentale all'orientamento nella ricerca del lavoro. **4.3.** Creare un sistema integrato della ricerca per la Città Metropolitana per mettere a sistema il monitoraggio e il collegamento tra le realtà presenti nel territorio di tutti i comuni. **4.4.** Incrementare gli interventi per l'innovazione sociale per un più efficace sviluppo delle vocazioni del territorio e un opportuno raccordo tra enti e istituzioni.
Asse 5 **Housing first, inclusione attiva e innovazione sociale**	**Principali indirizzi del percorso di partecipazione**
	**5.1.** Ridurre le diseguaglianze e promuovere l'inclusione attiva dei cittadini, contrastando le povertà economiche, lavorative, educative e culturali, favorendo l'autonomia per le persone con disabilità, promuovendo una cultura della parità di genere, favorendo l'inclusione ed il protagonismo delle comunità straniere, promuovendo nuovi modelli d'azione per favorire l'invecchiamento attivo delle persone anziane **5.2.** Contrastare le povertà abitative favorendo al tempo stesso la diffusione di nuovi modelli di housing sociale **5.3.** Promuovere i processi di Innovazione Sociale sul territorio metropolitano, sia rafforzando quelli esistenti che promuovendone di nuovi a vari livelli e scale territoriali
Asse 6 **Mare**	**Principali indirizzi del percorso di partecipazione**
	**6.1.** Valorizzare il waterfront metropolitano e proteggere l'ecosistema marino e costiero al fine di creare una connessione diretta con i comuni dell'entroterra metropolitano e uno sviluppo unitario di entrambi i contesti urbani. **6.2.** Ritrovare e divulgare l'identità della fascia costiera, tramite il coinvolgimento di tutti i comuni dell'entroterra in un'unica strategia Metropolitana.
Asse 7 **Perferie aperte**	**Principali indirizzi del percorso di partecipazione**

	**7.1.** Individuare nuove strategie di connessione, costruendo un programma di governance a scala Metropolitana, al quale è demandata la definizione di quella base di conoscenza dalla quale può dipendere l'individuazione delle problematiche, delle aspettative e delle richieste della cittadinanza, dalla quale dipenderà la scelta quella delle azioni da promuovere e la loro direzione. **7.2.** Individuare le potenzialità locali e definire le strategie di gestione del territorio basate sulla loro valorizzazione con focus sulla rigenerazione di natura sociale ed economica e sulla componente insediativa dei quartieri
Asse 8 **Centri storici ed economie urbane**	**Principali indirizzi del percorso di partecipazione**
	8.1. Individuare azioni volte alla conservazione, recupero e valorizzazione del patrimonio insediativo nelle forme monumentali come nelle manifestazioni di architettura "minore", nella tipologia di spazio aperto e chiuso. **8.2.** Indirizzare e agevolare il recupero, l'adeguamento e la manutenzione degli immobili private **8.3.** Promuovere la riattivazione socio-economica volta alla promozione di un'armoniosa mixitè sociale **8.4.** Incentivare attività di co-progettazione, programmazione, promozione e gestione dei processi turistici del terziario, per garantire la sostenibilità degli usi per il luogo e per la sua comunità
Asse 9 **Agricoltura, Paesaggio rurale e transizione alimentare**	**Principali indirizzi del percorso di partecipazione**
	**9.1.** Costruire una visione strategica Metropolitana di insieme per esaltare le risorse paesaggistiche e agricole presenti sul territorio. **9.2.** Esaltare i processi naturali e paesaggistici e costruire un progetto strategico di insieme che sappia ridare la propria riappropriazione identitaria di elementi naturali considerati dominanti del paesaggio metropolitan **9.3.** Definire gli indirizzi e gli obiettivi indispensabili per il raggiungimento di una politica di qualità di sviluppo agroambientale utili alla definizione delle Linee Guida che consentiranno di elevare la qualità dello sviluppo agroambientale dell'intero ecosistema agricolo e rurale. **9.4**. Delineare un Manifesto Metropolitano per la Transizione Alimentare al fine di costruire azioni mirate da parte ella Città Metropolitana per definire una governance multilivello.
Asse 10 **Transizione Verde e adattamento ai cambiamenti climatici**	**Principali indirizzi del percorso di partecipazione**

	**10.1.** Sensibilizzare la società al fine di sviluppare una mentalità più attenta e rispettosa dell'ambiente, incrementando innovazioni nel settore delle soluzioni per il coinvolgimento dei cittadini nel dibattito pubblico **10.2.** Migliorare l'efficienza energetica in tutti i settori e decarbonizzazione dei processi energetici, l'elettrificazione di molti usi termici, la diffusione dei progetti da fonti rinnovabili e in parallelo la riduzione dei consumi attraverso l'efficienza, per arrivare a costruire un sistema che possa progressivamente fare a meno delle fonti fossili. **10.3.** Migliorare il sistema delle acque destinate agli usi civili, industriali e agricoli, sia per quanto riguarda la qualità, la sicurezza di approvvigionamento e la riduzione delle perdite di rete, sia per gli scarichi fognari e la depurazione. **10.4.** Sviluppare un sistema basato sui principi dell'economia circolare, potenziando il mercato delle materie prime seconde, la responsabilità estesa del produttore e del consumatore, la diffusione di pratiche di condivisione e di rivalutazione del prodotto visto come servizio/risorsa e non più come rifiuto.
Asse 11 **Competitività**	**Principali indirizzi del percorso di partecipazione**
	**11.1.** Definire una strategia orientata all'incrocio delle filiere più promettenti, che storicamente hanno un peso sia in termini di numero di addetti che di valore aggiunto, considerevole rispetto al PIL locale., e le Key Enabling Technologies (KET). **11.2.** Creare collegamenti infrastrutturali (aerei, ferroviari e stradali) in ottica di competitività globale. **11.3.** Lavorare su aree di particolare interesse strategico (Area ASI, Aree ZES, ecc.) che non possono prescindere da politiche territoriali che creino un collegamento tra le amministrazioni e il tessuto imprenditoriale. **11.4.** Rafforzare il capitale umano qualificato e creare un forte matching con le competenze abilitanti: Il grado di innovazione del tessuto imprenditoriale di un territorio, infatti, è legato principalmente al potenziale creativo e alla spesa in Ricerca & Sviluppo.



6 Il quadro strategico

6.1 La struttura del quadro strategico

La valutazione del quadro programmatico e pianificatorio, l'analisi del contesto socioeconomico del territorio e l'intensa attività partecipativa avviata nel 2021 con il "Tavolo dei Talenti e delle giovani generazioni" ha portato allo sviluppo e consolidamento della Strategia di piano.

Un percorso articolato e complesso che definito uno scenario condiviso con il territorio e pienamente coerente con gli effetti delle politiche in corso e con gli interventi già programmati e finanziati. Un processo di progressivo affinamento che ha tradotto l'imponente mole di informazioni raccolte in azioni strategiche gerarchizzate, coerenti con le strategie di livello sovraordinato e in linea con il mandato che i sindaci metropolitani si sono dati ad avvio del percorso pianificatorio.

Una visione comune di Città metropolitana, declinata in 11 Assi strategici e articolati in Azioni Strategiche. Gli assi e le azioni correlate, costituiscono di fatto un quadro programmatico articolato e concreto che ha già portato a definire alcuni interventi innovativi e che hanno l'ambizione di contribuire a disegnare il futuro del territorio di Bari.

Gli Assi del Piano Strategico Metropolitano di Bari:

1. Agenda Digitale Metropolitana "Dalla Smart City alla Smart Land"

2. Mobilità sostenibile "Diritto alla mobilità sostenibile"

3. Turismo e cultura "Destinazione Terra di Bari"

4. Ecosistema dell'istruzione, ricerca e lavoro "Più competenze, meno divari"

5. Housing first, inclusione attiva e innovazione sociale "Tutti, nessuno escluso"

6. Mare "Un unico waterfront metropolitano"

7. Periferie aperte "Nessuno è periferia"

8. Centri storici ed economie urbane "Identità metropolitane"

9. Agricoltura, Paesaggio rurale e transizione alimentare "Valore terra"

10. Transizione Verde e adattamento ai Cambiamenti Climatici "Comunità sostenibili"

11. Competitività "Conoscenza al centro"

6.2 Gli assi del piano

Come richiamato, gli 11 assi devono intendersi come la colonna portante dell'intero Piano Strategico. Di seguito per ognuno degli 11 assi, viene riportata, la declinazione della vision che sottende la struttura dell'asse, l'analisi SWOT[56] e il Quadro Strategico di riferimento.

L'analisi SWOT è preliminare alla definizione dell'idea forza, nonché degli obiettivi da perseguire e delle azioni da implementare riportati nei quadri logici di seguito meglio descritti ed è stata elaborata sulla base dei seguenti elementi:

- Il quadro normativo ed il quadro programmatico applicabili;
- Il quadro conoscitivo generale e, quindi, l'analisi del contesto di riferimento;
- Le direttrici di intervento correlate a ciascun asse.

Il Quadro Strategico individua per ogni asse quelli che sono gli obiettivi generali, gli obiettivi specifici, le linee di azione e gli elementi di coerenza con l'Agenda dello sviluppo sostenibile.

[56] L'analisi SWOT è un framework utile a identificare i punti di forza (Strenghts), i punti di debolezza (Weaknesses), le opportunità (Opportunities), e le minacce (Threats) di un dato contesto.

Asse 1: Agenda Digitale Metropolitana "Dalla Smart City alla Smart Land"

Dall'analisi di contesto all'asse strategico: i fattori chiave

La matrice SWOT riportata di seguito sintetizza il nesso tra i risultati dell'analisi di contesto e i contenuti dell'asse strategico.

Asse 1	
Punti di forza	**Punti di debolezza**
1. Quadro normativo e programmatico ben definiti e tali da indirizzare gli ambiti di azione **2.** Presenza di un assessorato dedicato alla trasformazione digitale e ai servizi civici nell'organizzazione del Comune di Bari, con capacità di sviluppo e coordinamento della strategia digitale a livello metropolitano **3.** Progressiva diffusione della banda larga e banda ultra-larga (BUL) **4.** Avvio di progetti ad alto contenuto innovativo (i.e. Casa delle tecnologie emergenti dell'area Metropolitana di Bari, finalizzato a creare un *hub* per l'innovazione in cui poter sperimentare nuove tecnologie) **5.** Sviluppo di infrastrutture abilitanti e servizi digitali che favoriscano la riduzione del divario digitale	**1.** Presenza di amministrazioni di piccole dimensioni in posizione marginale per la connettività ad alta velocità **2.** Eterogeneità di tecnologie, livello medio -basso di interoperabilità e di cooperazione applicativa tra gli enti pubblici, insufficiente dotazione infrastrutturale **3.** Possibile aumento del *digital divide* nella PA correlato a livelli di alfabetizzazione digitale del personale non sufficienti rispetto alle dinamiche di sviluppo dell'innovazione tecnologica e alla diffusione delle ICT nei servizi pubblici **4.** Mancanza di coordinamento e disallineamento temporale delle azioni strategiche individuate fra i diversi Comuni **5.** Scarsa interoperabilità fra i sistemi informatici pubblici e procedure on line **6.** Necessità di digitalizzare i processi interni della PA al fine di migliorarne l'efficienza

Asse 1	
Opportunità	**Minacce**
1. Elevata diffusione di dispositivi mobili avanzati **2.** Maggiore sensibilità della popolazione rispetto alle opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e dalle ICT, con effetti positivi sulla domanda di servizi e acquisizione di nuove competenze	**1.** Non pervasività innovativa del processo di transizione digitale per tutte le tipologie di PMI **2.** Restrizioni di carattere tecnologico (i.e. produzione di soluzioni non interoperabili) che rallentano l'accesso e la condivisione dei contenuti digitali

3. *Switch-off* dei canali di interlocuzione con la PA tradizionali **4.** Definizione di una strategia a supporto dell'adeguamento infrastrutturale e tecnologico dei Comuni dell'area Metropolitana, al fine di ampliare l'offerta digitale verso i cittadini **5.** Crescita della domanda di servizi digitali legati a diversi settori, economici (i.e. turismo, commercio, logistica, etc.) e non economici (i.e. istruzione, formazione, etc.) **6.** Aumento della consapevolezza politica e sociale del ruolo strategico del processo di digitalizzazione **7.** Partecipazione attiva dei cittadini, per una definizione condivisa della *vision* dell'Agenda Digitale **8.** Promozione dell'alfabetizzazione digitale del territorio, anche attraverso iniziative di Hackathon in partnership con POLIBA, UNIBA, ITS provincia	**3.** Processo di alfabetizzazione digitale nelle imprese più lento rispetto alle dinamiche di sviluppo dell'innovazione tecnologica **4.** Possibile aumento del *digital divide* nelle fasce di popolazione a bassa alfabetizzazione digitale collegato alla diffusione delle ICT e al progressivo invecchiamento della popolazione **5.** Utilizzo limitato, da parte dei cittadini, delle piattaforme digitali on-line per accedere ai servizi erogati dalla PA

Idea forza e processo logico

Dalla 'Smart City' alla 'Smart Land' è l'idea forza dell'Asse 1, la quale sottende un processo di progressivo ampliamento e diffusione dei servizi digitali quale percorso funzionale ad una più compiuta inclusione territoriale e sociale nell'area metropolitana.

La proiezione verso la "Smart Land" rappresenta l'obiettivo a cui tendere quale superamento delle politiche digitali su scala urbana verso un policentrismo che rappresenta la naturale espressione delle *policy* metropolitane e la formula più efficace per trovare risposte adeguate nella gestione del territorio in un'ottica di resilienza e di contrasto ai cambiamenti climatici.

Il processo logico ha pertanto nel Comune di Bari il soggetto sperimentatore in tema di digitale, con la successiva estensione agli ambiti territoriali della città metropolitana.

Negli ultimi anni, il Comune di Bari ha testimoniato un notevole aumento del tasso di digitalizzazione, con una crescente disponibilità di servizi innovativi, grazie all'attuazione delle misure contenute all'interno dell'Agenda Digitale. Con i finanziamenti derivanti dal PNRR, l'obiettivo futuro è quello di completare tale transizione digitale nel capoluogo, nonché di estenderne l'implementazione agli altri 40 comuni metropolitani, partendo dai servizi di base.

Con la nuova fase di programmazione si prospetta l'opportunità di promuovere e di implementare servizi innovativi (ad esempio Smart City & Digital Twin), sperimentandoli inizialmente nel comune capoluogo attraverso le disponibilità del PN Metro Plus 2021-2027, per poi estenderne l'attuazione su scala metropolitana, verso una più diffusa democrazia digitale, sostenibile e inclusiva.

Affinché l'idea forza si possa concretizzare, la strategia delineata interviene secondo un approccio olistico che ambisce ad incrementare in maniera diffusa il grado di digitalizzazione degli Enti del territorio, quindi di chi eroga i servizi, ma anche le competenze digitali delle persone e nelle imprese, introducendo contestualmente elementi di innovatività che promuovano il digitale come strumento abilitante, tale da accrescere la qualità della vita delle persone che vivono e operano all'interno dell'area metropolitana.

Dalla Smart City alla Smart Land

1. **Smart Land**

PNRR **Servizi di base su scala metropolitana**

Attraverso il PNRR, l'obiettivo è quello di dare vita a una democrazia digitale, sostenibile e inclusiva: l'obiettivo è quello di promuovere la partecipazione attiva dei cittadini nel processo decisionale.

2. **Smart City**

PN + 2021-27 **Bari Digitale**

Mediante la sperimentazione presso il Comune di Bari, di servizi digitali innovativi afferenti alla quotidianità.

3. **Estensione delle innovazioni nell'area matropolitana**

Nuova Programmazione

Implementazione nei Comuni della Città Metropolitana di Bari dei servizi precedentemente sperimentati nel capoluogo.

La strategia attuativa

La strategia di intervento programmata si declina su quattro obiettivi. Il primo è focalizzato sul miglioramento dei servizi digitali al cittadino attraverso azioni dedicate ad aumentare il grado di digitalizzazione e di impiego di tecnologie innovative, in linea con il paradigma di E-Government, che negli ultimi anni sta acquisendo un ruolo sempre più di rilievo nelle strategie e nelle politiche pubbliche. Ciò sarà possibile non solo grazie all'estensione delle piattaforme abilitanti nazionali (SPID, CIE, PagoPA) su tutti i Comuni della Città Metropolitana, ma anche tramite l'ottimizzazione degli applicativi di erogazione di servizi, in linea con le direttive previste dal Piano Triennale per l'Informatica promosso dall'Agenzia per l'Italia Digitale (AgID). In questo contesto, si inserisce l'obiettivo di potenziare l'utilizzo del canale digitale da parte dei cittadini attraverso, da una parte, il miglioramento dell'accessibilità e della fruibilità dei servizi, dall'altra, l'incremento della gamma di servizi offerti. A completamento del quadro di interventi nell'ambito dell'E-Government, è prevista la realizzazione di una piattaforma unica d'accesso ai servizi su scala Metropolitana, che richiederà anche la definizione di un modello di governance rinnovato e trasversale, conforme alle esigenze del territorio.

Il secondo obiettivo è destinato ad aumentare la partecipazione dei cittadini alla vita pubblica e ai processi decisionali delle amministrazioni. Tra le azioni prioritarie, in linea con tale obiettivo, rientrano iniziative di formazione destinate ai cittadini e alle imprese, nonché la diffusione di conoscenze e buone pratiche tra gli Enti operanti sul territorio. Strumentale a questa finalità è inoltre la predisposizione di "spazi" in cui cittadini e Pubblica Amministrazione possano interagire in maniera diretta e veloce, e favorire l'attuazione di scelte di policy più consapevoli, adottando strumenti che consentano la concretizzazione della cd E-democracy.

Il terzo obiettivo pone l'enfasi sulla valorizzazione dei dati come mezzo per migliorare la vita di chi vive e lavora nell'Area Metropolitana. L'obiettivo si concretizza, innanzitutto, attraverso iniziative che mettano a sistema le informazioni già disponibili, ampliandone le potenzialità offerte. Si ambisce a incrementare, da un lato, le fonti dati disponibili sul territorio e, dall'altro, le capacità di analisi sul patrimonio informativo complessivo, anche grazie all'introduzione di un sistema di governo dello stesso, trasversale agli Enti dell'Area Metropolitana. A corredo degli interventi previsti, la realizzazione del Digital Twin è finalizzata a introdurre soluzioni tecnologiche e infrastrutturali innovative, per consolidare la capacità dell'Amministrazione nelle azioni di controllo e di monitoraggio in termini di sicurezza del territorio, di gestione del dispendio energetico del patrimonio pubblico e di gestione ottimizzata delle opere pubbliche.

Completano l'impianto strategico dell'Asse 1 le azioni indirizzate allo snellimento dei procedimenti e dei processi interni alla macchina amministrativa, quale mezzo funzionale all'ammodernamento dei servizi e dei sistemi. Gli interventi sugli applicativi e la re-ingegnerizzazione dei processi IT consentiranno di efficientare e valorizzare il portafoglio di servizi offerti al cittadino. Si inseriscono in questo contesto anche gli interventi di digitalizzazione del patrimonio informativo, degli archivi cartacei e dei dati storici dei Comuni dell'Area Metropolitana, al fine di incrementare la reperibilità delle informazioni sia per i cittadini sia per gli operatori dell'Amministrazione. Inoltre, si aggiunge alle priorità previste dal quarto obiettivo del Quadro Logico l'esigenza di strutturare un modello efficace ed efficiente di gestione degli interventi e degli *asset hardware* e *software* della Città Metropolitana. Infine, per garantire un percorso di trasformazione snello ed efficace e ridurre quindi gli impatti sugli operatori della macchina amministrativa, il Quadro Logico promuove azioni dedicate alla

gestione del cambiamento, tramite iniziative di digital upskilling e la progettazione di una strategia di comunicazione.

Di seguito si riporta il Quadro Logico dell'Asse:

Obiettivo generale	Obiettivo specifico	Azioni
OB.1.1 Migliorare i servizi digitali offerti ai cittadini	**OB.1.1.1** Sviluppare un'offerta integrata e armonizzata di servizi digitali all'avanguardia	**1.1.1.a** Creazione di una piattaforma di front-end Metropolitana, potenziando l'attuale sistema E-gov "Bari Login" per garantire l'interoperabilità tra i sistemi informativi dei Comuni metropolitani **1.1.1.b** Sviluppo di servizi per migliorare l'accessibilità ai servizi metropolitani e comunali, anche attraverso l'Intelligenza artificiale (IA) **1.1.1.c** Sviluppo di uno strumento collettore dei servizi offerti dai Comuni metropolitani, comprensivo di un catalogo per il riuso e la condivisione delle buone pratiche
	OB.1.1.2 Garantire un'offerta diffusa tra le amministrazioni	**1.1.2.a** Implementazione di progettualità volte ad adottare le piattaforme abilitanti esistenti da parte di tutti i Comuni della Città Metropolitana: SPID, CIE, PagoPA **1.1.2.b** Avvio di progetti di integrazione degli applicativi di erogazione dei servizi con le piattaforme, i sistemi e gli strumenti digitali previsti dal Piano Triennale per l'informatica: Piattaforma IO, Domicilio Digitale, Piattaforma Notifiche Digitali (PND), Sistema Gestione Deleghe, Piattaforma Digitale Nazionale dei Dati (PDND)
OB.1.2 Favorire la partecipazione dei cittadini alle attività e alle decisioni delle pubbliche amministrazioni	**OB.1.2.1** Promuovere la crescita e la diffusione delle competenze digitali	**1.2.1.a** Sostegno all'attuazione di attività formative destinate ai cittadini, con priorità a giovani, adulti, stranieri e alle categorie con maggiore rischio di esclusione digitale **1.2.1.b** Creazione di luoghi di crescita e condivisione delle competenze (Living Lab) in sinergia con il One Stop Shop **1.2.1.c** Sostegno all'attuazione di azioni formative destinate alla transizione digitale ed al rafforzamento delle competenze nelle PMI **1.2.1.d** Avvio di processi di condivisione di buone pratiche tra Enti del territorio e communities (cittadini, imprese, city users, esperti digitali)
	OB.1.2.2 Potenziare gli strumenti di partecipazione digitale	**1.2.2.a** Implementare strumenti di e-democracy (e-participation, e-consultation, e-petition, ecc.) integrati con il Portale Bari Login **1.2.2.b** Promuovere un'erogazione dei servizi omnicanale (web, app, social media)
OB.1.3 Ottimizzare la gestione del territorio in ottica "Smart Land"	**OB.1.3.1** Mettere a sistema le informazioni	**1.3.1.a** Attuazione di interventi di dematerializzazione e di metadatazione del patrimonio informativo, degli archivi e dei dati storici della PA in ottica riorganizzativa **1.3.1.b** Integrazione dei sistemi in uso alla Città Metropolitana di Bari in ambito Smart City (es. Città Connessa, Tracciamento Rifiuti, Musica 2, Turismo digitale)
	OB.1.3.2 Potenziare le reti tecnologiche	**1.3.2.a** Introduzione di soluzioni tecnologiche e infrastrutturali innovative (es. Digital Twin), in particolare rispetto ai campi di applicazione: sicurezza urbana, anche in ottica di prevenzione e

		controllo dei reati ambientali; energia e patrimonio pubblico; opere pubbliche e gestione dello spazio pubblico **1.3.2.b** Implementazione di una rete WI-FI pubblica su scala Metropolitana **1.3.2.c** Creazione di una rete dati Metropolitana a sostegno della Smart City
	OB.1.3.3 Dispiegare un modello di "data governance"	**1.3.3.a** Implementazione di un modello di governo integrato, coerente con la strategia condivisa tra i soggetti attuatori **1.3.3.b** Potenziamento dell'Urban Control Center metropolitano
OB.1.4 Snellire i procedimenti ed i processi interni alle amministrazioni	**OB.1.4.1** Ridisegnare i processi interni alla PA	**1.4.1.a** Re-ingegnerizzare i processi IT, favorendo la dematerializzazione dei processi amministrativi degli Enti **1.4.1.b** Favorire la creazione di un ecosistema digitale della PA integrato Metropolitana in sinergia con i diversi ambiti amministrativi (es. sanità, giustizia, sicurezza...)
	OB.1.4.2 Ridefinire il modello di gestione degli applicativi	**1.4.2.a** Implementazione di un modello di Service Management trasversale a tutto il parco applicativo per garantire il buon funzionamento degli asset **1.4.2.b** Implementazione di percorsi di "digital upskilling o re-skilling" destinati al personale impegnato nel processo di cambiamento

Asse 2: Mobilità Sostenibile "Diritto alla mobilità sostenibile"

Dall'analisi di contesto all'asse strategico: i fattori chiave

La matrice SWOT riportata di seguito sintetizza il nesso tra i risultati dell'analisi di contesto e i contenuti dell'asse strategico.

Asse 2	
Punti di forza	**Punti di debolezza**
1. Presenza di strumenti di pianificazione a livello metropolitano già approvati in relazione alla mobilità sostenibile (in particolare, PUMS metropolitano e Biciplan Metropolitano) **2.** Presenza di investimenti in infrastrutture ferroviarie di RFI e delle società concesse di TPL per il miglioramento della rete ferroviaria e delle stazioni **3.** Molteplicità di operatori di TPL (sia del trasporto ferroviario che su gomma) e	**1.** Carenza di politiche di limitazione della velocità e di regolamentazione per la circolazione di monopattini elettrici e biciclette in ambito urbano e carenza di politiche di "*citizen engagement*" per la mobilità sostenibile (e.g. premialità destinate agli utenti per incentivare l'uso del TPL) **2.** Carenza di soluzioni di logistica urbana ed extraurbana per ridurre il traffico pesante e migliorare la sicurezza e l'efficienza

presenza di un sistema di trasporto capillare in termini di stazioni/fermate nel comune di Bari **4.** Territorio regolare e idoneo alla realizzazione di infrastrutture dedicate alla mobilità sostenibile **5.** Elevata centralità di Bari che la porta ad essere un volano per la replicabilità dei servizi (e.g. servizi di *sharing* e incentivi per gli spostamenti casa lavoro) **6.** Presenza di un servizio di metropolitana leggera **7.** Presenza di un aeroporto strategico (secondo la classificazione ENAC) connesso al territorio anche da un servizio ferroviario oltre che servizi su gomma **8.** Presenza di un sistema portuale e interportuale di riferimento per il centro sud per collegamenti merci e passeggeri con vocazione internazionale **9.** Tasso di motorizzazione, ossia rapporto tra il numero di autovetture ed il numero di abitanti, inferiore ad altre città metropolitane italiane **10.** Avvio del MaaS – Mobility as a Service, progetto per realizzare una infrastruttura tecnologica a supporto della mobilità integrata	**3.** Congestione di alcuni tratti di strade statali in particolare intorno alla città di Bari **4.** Carenza di infrastrutture e servizi a supporto dell'intermodalità **5.** Pianificazione di servizi eccessivamente passanti su Bari e isolamento di alcuni insediamenti urbani lontani dal centro **6.** Bassa numerosità, frequenza e capacità dei servizi e delle infrastrutture del TPL (fermate, corsie riservate, etc.) non sempre sicure, accessibili e attrezzate **7.** Alta emissività dei mezzi del TPL **8.** Scarsa interazione tra i diversi gestori del TPL e mancanza di integrazione tariffaria (tra gli operatori e tra questi e i sistemi di *sharing*) **9.** Carenza di infrastrutture per la mobilità attiva in ambito urbano ed extraurbano **10.** Accessibilità in alcune aree minata dalle condizioni geomorfologiche del territorio **11.** Scarsa reperibilità dei dati per la pianificazione dei servizi ed il monitoraggio dei volumi di traffico

Asse 2	
Opportunità	**Minacce**
1. Disponibilità di tecnologie mature per una gestione sostenibile ed efficiente dei trasporti (es. possibilità di attivare servizi multimodali, integrare i servizi tra gli operatori del TPL, ecc.). **2.** Sviluppo dei mezzi elettrici per una graduale sostituzione del parco veicolare legato a motori endotermici (sia per mezzi pubblici che per quelli privati) **3.** Alto tasso di pendolarismo verso comuni diversi da quello di residenza e verso il capoluogo **4.** Sviluppo di servizi di *sharing* (monopattini, car, bike, scooter) **5.** Presenza di molteplici poli di attrazione su cui attivare servizi di mobilità sostenibile (e.g. porti, polo universitario, parco dell'Alta Murgia, etc.) **6.** Nuove tecnologie per la distribuzione dell'ultimo miglio	**1.** Consuetudine all'utilizzo dell'auto quale principale mezzo utilizzato per spostamenti urbani ed extraurbani e parco veicolare circolante datato e con elevati tassi di emissività **2.** Configurazione dei centri abitati retro-costieri e retro-murgiani diversa da quella dei comuni costieri che richiede modelli di trasporto differenti **3.** Modifica delle abitudini di mobilità conseguenti agli eventi pandemici **4.** Tendenza allo spopolamento e progressivo invecchiamento della popolazione

Idea forza e processo logico

L'idea forza dell'asse 2 ritiene che la mobilità sostenibile debba rappresentare un diritto fondamentale di tutti i cittadini che si spostano quotidianamente tra i comuni situati nell'area metropolitana. Affinché tutti i cittadini possano godere equamente di questo diritto gli investimenti previsti sono stati definiti secondo le diverse aspirazioni dei territori e attraverso un approccio che ha come fondamento una città metropolitana diffusa e policentrica.

È questo lo schema concettuale alla base dalle iniziative già previste dal PUMS, e su cui si fonda l'Asse, prefigurando ulteriori interventi volti a favorire la mobilità pubblica e ridurre il numero di spostamenti con auto privata, incoraggiando l'uso di mezzi ecologici e per, questa via, diminuendo la produzione di CO_2 verso la cd "carbon neutrality".

Sono dunque previsti investimenti dedicati alla implementazione di una mobilità sostenibile, secondo il principio che la mobilità è un diritto. Le linee di intervento contemplano la diversificazione modale, comprendendo sia l'implementazione di infrastrutture e mezzi per il trasporto pubblico locale (TPL), sia la creazione di nuove infrastrutture ciclabili e servizi di sharing metropolitano, al fine di incentivare l'utilizzo di mezzi alternativi all'auto privata. Così come sono programmati interventi volti al potenziamento della rete ferroviaria metropolitana, allo scopo di garantire un servizio più efficiente, affidabile e capillare, che possa rappresentare

un'alternativa valida all'uso dell'auto privata. Sono inoltre previsti interventi dedicati al potenziamento delle principali arterie stradali metropolitane, secondo un approccio “smart road”, orientato al miglioramento della sicurezza stradale e a rendere più efficienti i flussi di traffico così da aumentarne la fluidità e ridurre i tempi di percorrenza, promuovendo al contempo l'utilizzo di veicoli a basse emissioni e soluzioni di car sharing.

Relativamente a quest’ultimo aspetto un riferimento è quello che viene dal Comune di Bari con le politiche di incentivazione al bike sharing e all’uso del mezzo pubblico, attraverso abbonamenti a prezzo calmierato, in coerenza con il principio che si ritiene dominante del “chi inquina paga”.

Non mancano infine misure legate alla logistica distributiva urbana, concentrandosi in particolare sul concetto di "last mile logistics" e promuovendo l'utilizzo di mezzi e sistemi a emissioni zero o ridotte.

Queste azioni rappresentano passi necessari per trasformare la mobilità urbana in una realtà più sostenibile ed ecocompatibile, garantendo nel contempo un accesso equo e sicuro ai servizi di trasporto per tutti i cittadini.

Anche la resta parte della filiera logistica sarà interessata da azioni specifiche, declinate però nell’Asse 1, in quanto sempre più integrata con il sistema produttivo.

Diritto alla mobilità sostenibile

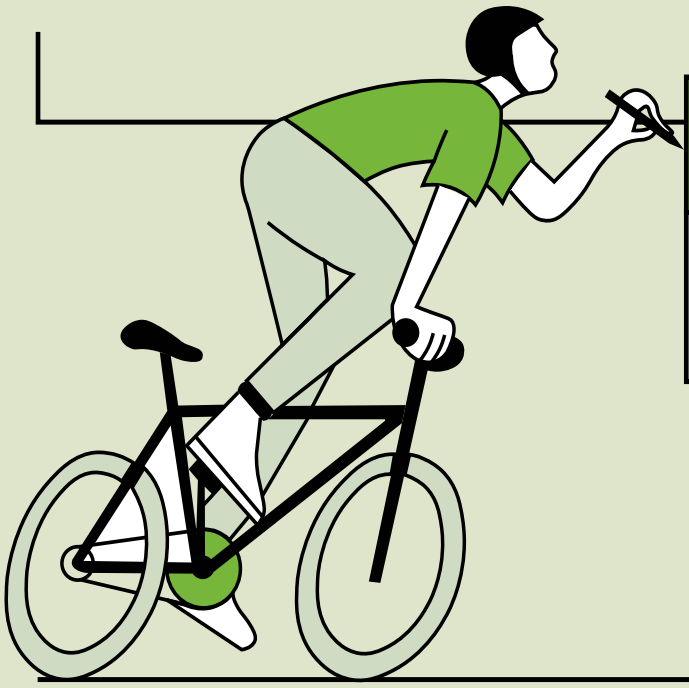
1.

A partire dalle iniziative previste dal PUMS.

PUMS
Piano Urbano Mobilità Sostenibile
CITTÀ METROPOLITANA DI BARI

2.

Gestione della domanda di mobilità sostenibile	
Investimenti a favore della diversione modale	
Potenziamento della rete ferroviaria metropolitana	
Messa in sicurezza e potenziamento in ottica smart road	
Potenziamento della logistica distribuitiva urbana	



Allo scopo di garantire un diritto alla mobilità per tutti a favore dell'inclusività

La strategia attuativa

Il Quadro Logico intende dare seguito e attuazione ai recenti atti pianificatori stimolando la domanda e migliorando l'offerta di servizi e infrastrutture funzionali a una mobilità ecologicamente sostenibile, con un'attenzione specifica alla sicurezza degli spostamenti e favorendo scelte innovative. Le risultanze dell'analisi di contesto e del percorso partecipativo hanno permesso di individuare uno scenario di piano relativo alla mobilità rispondente alle esigenze del territorio, e capace (in prospettiva) di portare ad un superamento della fortissima disomogeneità in termini di domanda e di offerta di trasporto, di merci e di persone, che caratterizza il territorio metropolitano.

Tale finalità può essere raggiunta intervenendo attraverso quattro direttrici che attengono nell'ordine: al sistema della domanda, dell'offerta, della logistica urbana e dell'innovazione.

Relativamente al tema della domanda, al fine di consentire la libera circolazione dei cittadini in tutto il territorio metropolitano, ridurre l'emarginazione di aree scarsamente connesse e sviluppare un modello di mobilità eco-friendly, è necessario intervenire in maniera congiunta stimolando la domanda di mobilità sostenibile per i passeggeri e potenziando l'offerta di trasporto. Questo è possibile anche attraverso l'estensione di sistemi di mobilità condivisa (attualmente sviluppate solo nel Comune di Bari), che consentiranno di ridurre le esternalità negative indotte dalle attività di trasporto stesse, come inquinamento ed incidentalità.

Relativamente al tema della offerta, indirizzi imprescindibili per lo sviluppo del territorio barese riguardano il potenziamento delle connessioni tra i luoghi e l'incremento dell'accessibilità agli stessi, sia dal punto di vista infrastrutturale e trasportistico, sia rispetto ad aspetti legati alla vivibilità dei contesti urbani, all'inclusione sociale, all'inserimento formativo e lavorativo di cittadini deboli. Di contro, la creazione di nuove connessioni ed il potenziamento di quelle esistenti non appaiono interventi efficaci, se non accompagnati da politiche incentivanti la domanda di mobilità alternativa. L'analisi di contesto evidenzia in particolare la necessità di intervenire prioritariamente dove le connessioni sono più rade e deboli, come nei comuni litoranei, nell'area del sud-est barese e nell'area interna dell'Alta Murgia, caratterizzati da una scarsissima offerta di trasporto pubblico e dove quindi l'elevata domanda di trasporto viene soddisfatta esclusivamente mediante trasporto privato. Senza interventi mirati non verranno invertiti i crescenti volumi di traffico veicolare che, oltre ad essere tra le principali cause di inquinamento atmosferico, minano le condizioni di viabilità e sicurezza degli utenti, configurandosi come un ostacolo alle scelte di spostamento e limitando le velocità di raggiungimento delle destinazioni.

Per quanto riguarda il trasporto delle merci, il sistema della logistica barese, seppur interessato dalla presenza di nodi logistici importanti, anche a livello nazionale, come il porto di Bari, l'interporto, l'aeroporto, di fatto risulta carente nelle connessioni tra poli stessi e sono limitati i centri logistici in cui avvengono le operazioni di smistamento in ambito urbano. Appare dunque prioritario sviluppare soluzioni che minimizzino il traffico pesante, in particolare prevedendo un sistema di *city logistics* ad hoc che contempli l'utilizzo di mezzi leggeri e sostenibili, in ambito urbano, ed un'infrastruttura dedicata al trasporto delle merci in ambito extra-urbano, in grado di connettere la terra di Bari alle maggiori arterie della rete TEN-T.

Attraverso l'ottimizzazione dei processi di trasporto, lo sviluppo del trasporto intermodale, lo stoccaggio e la distribuzione delle merci, le imprese possono ridurre i tempi di consegna, minimizzare i costi di magazzinaggio e gestione delle scorte.

In ultimo, attraverso la strategia del Piano si intende volgere uno sguardo al futuro, sperimentando soluzioni innovative sia per la mobilità delle merci, sia delle persone, volte a minimizzare gli impatti dei trasporti sull'ambiente, sulla società e sull'assetto paesaggistico caratterizzante la terra di Bari.

Di seguito si riporta il Quadro Logico dell'Asse:

Obiettivo generale	Obiettivo specifico	Azioni
OB.2.1 Stimolare la domanda di mobilità sostenibile, sicura e consapevole	**OB.2.1.1** Avviare politiche di "citizen engagement" per la mobilità sostenibile	**2.1.1.a** Incentivi all'uso del TPL e di modalità di trasporto green con premialità destinate agli utenti **2.1.1.b** Stimolazione alla mobilità intermodale (Bus/treno + Bicicletta/monopattino) anche promuovendo la creazione del biglietto unico integrato **2.1.1.c** Sostegno alla diffusione di «Bicibus» e «Piedibus» **2.1.1.d** Incentivi alle aziende che adottano politiche di car pooling per i propri dipendenti **2.1.1.e** Favorire l'uso delle biciclette con incentivi all'acquisto e all'utilizzo per gli spostamenti in ambito urbano **2.1.1.f** Favorire le pedonalizzazioni e la mobilità ciclabile in ambito urbano attraverso interventi mirati a garantire una sempre maggiore sicurezza negli spostamenti
	OB.2.1.2 Favorire una mobilità sicura e consapevole	**2.1.2.a** Aumento della consapevolezza dei cittadini in merito agli impatti ambientali dei trasporti e all'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili mediante campagne pubblicitarie o eventi informativi sul territorio **2.1.2.b** Aumento della consapevolezza degli utenti della strada circa norme e comportamenti mediante campagne pubblicitarie o eventi informativi sul territorio **2.1.2.c** Disciplina della circolazione di monopattini elettrici e biciclette in ambito urbano e ridurre i limiti di velocità su strade altamente frequentate da pedoni, ciclisti ed utenti deboli, anche estendendo zone a traffico controllato (Zone 10, 20, 30, Zone pedonali, ZTL)
OB.2.2 Migliorare l'offerta di trasporto per la mobilità sostenibile dei cittadini e per la sicurezza	**OB.2.2.1** Potenziare le infrastrutture per la mobilità sostenibile e per la sicurezza	**2.2.1.a** Potenziamento della rete ferroviaria Metropolitana **2.2.1.b** Realizzazione del Nodo ferroviario di Bari **2.2.1.c** Introduzione in via sperimentale di super-piste ciclabili in ambito extra-urbano **2.2.1 d** Realizzazione della variante della SS16 all'altezza di Bari **2.2.1.e** Adeguamento delle misure di sicurezza sulle strade che presentano elevati flussi di traffico e severità degli incidenti **2.2.1.f** Realizzazione di parcheggi di scambio con servizio navetta (Park&Ride) in ambito extraurbano ed urbano

		2.2.1.g Attuazione del piano di ricarica elettrica Metropolitano
	OB.2.2.2 Migliorare la qualità e la sicurezza dei servizi TPL	**2.2.2.a** Ammodernamento del parco mezzi circolante in favore di mezzi eco-friendly (es. TPL, Bus scolastici, ecc.) **2.2.2.b** Completamento del progetto BRT nella città di Bari ed estensione in ambito extra-urbano **2.2.2.c** Potenziamento del servizio TPL (es. aumento numero mezzi, frequenze, ecc.) sia su gomma che su ferro, incluso il servizio metropolitano e le connessioni con i principali poli attrattivi (es. scuole, luoghi di interesse culturale, ecc.) **2.2.2.d** Sviluppo della qualità, sicurezza e accessibilità delle infrastrutture del TPL (fermate, corsie riservate, nuovi punti di interscambio, ecc.) **2.2.2.e** Potenziamento dei servizi di sharing in ambito metropolitano
	OB.2.2.3 Introdurre un modello di gestione integrata della mobilità su scala Metropolitana	**2.2.3.a** Attuazione di un Biciplan metropolitano **2.2.3.b** Realizzazione del "Mobility as a service" metropolitano, favorendo l'interazione tra i gestori TPL (Biglietto unico, sincronizzazione orari corse) **2.2.3.c** Sviluppo di un "Information Traffic System" e realizzazione un "Decision Support Systems"
OB.2.3 Sviluppare soluzioni di logistica urbana ed extraurbana	**OB.2.3.1** Sviluppare soluzione volte alla riduzione del traffico pesante	**2.3.1.a** Potenziamento delle infrastrutture della rete logistica delle merci di rango metropolitano, realizzando piazzole di sosta, parcheggi di interscambio periferici comunali e/o nelle zone industriali, in connessione con i principali poli generatori di domanda e nodi di scambio intermodale **2.3.1.b** Sperimentazione della city logistics per la gestione dell'ultimo miglio
	OB.2.3.2 Migliorare la gestione delle merci in transito via strada	**2.3.2.a** Realizzazione di un sistema ITS di monitoraggio dei mezzi pesanti sulla rete stradale, per prevenire fenomeni di congestione in ingresso/uscita dai principali poli logistici e per la prenotazione di piazzole di sosta / parcheggi di interscambio per le operazioni di carico/scarico **2.3.2.b** Realizzazione di un sistema di monitoraggio delle merci pericolose e trasporti eccezionali sulle arterie di connessione dei principali nodi logistici intermodali e centri urbani
OB.2.4 Sperimentare soluzioni innovative per la mobilità di persone e merci	**OB.2.4.1** Sperimentare soluzioni per i passeggeri	**2.4.1.a** Avvio di progetti pilota relativi a autobus diurni e notturni a guida autonoma **2.4.1.b** Sperimentazione di servizi di "advanced air mobility" per i passeggeri con particolare riferimento a droni e vertiporti **2.4.1.c** Sperimentazione di "smart road" in ambito extra-urbano **2.4.1.d** Sviluppo di soluzioni di "smart mobility" e sistemi di infomobilità (TPL, Servizi sharing, flussi di traffico,

		colonnine elettriche, parcheggi di scambio intermodale, zone a traffico limitato, impianti semaforici) a supporto degli spostamenti anche di utenti con disabilità
	OB.2.4.2 Sperimentare soluzioni per i passeggeri	**2.4.2.a** Introduzione di servizi di consegna tra hub centrali e hub di zona con sistemi a guida semi-autonoma **2.4.2.b** Realizzazione di "green delivery urbano" connessi a sistemi ITS, col coinvolgimento dei cittadini nelle attività di logistica distributiva urbana

Asse 3: Turismo e Cultura "Destinazione Terra di Bari"

Dall'analisi di contesto all'asse strategico: i fattori chiave

La matrice SWOT riportata di seguito sintetizza il nesso tra i risultati dell'analisi di contesto e i contenuti dell'asse strategico.

Asse 3	
Punti di forza	**Punti di debolezza**
1. Ricchezza e varietà del patrimonio naturale e culturale (e.g. sito UNESCO dei Trulli di Alberobello e della Valle d'Itria, arte dei muretti a secco, masserie fortificate, ecc.). **2.** Turismo religioso legato al Culto di San Nicola (tra i più estesi a livello mondiale in quanto ponte tra Oriente e Occidente). **3.** Ricchezza e varietà della cultura enogastronomica. **4.** Presenza di infrastrutture per l'accessibilità turistica (in particolare, aeroporto e porti). **5.** Interventi di riqualificazione di spazi e contenitori culturali di richiamo per l'intera area Metropolitana. **6.** Distretto produttivo dedicato alla filiera culturale e creativa, Puglia Creativa.	**1.** Polverizzazione delle progettualità e delle iniziative dei singoli territori e scarsa visione di sistema nella programmazione e nella gestione dell'offerta culturale e turistica. **2.** Deficit di personale negli uffici dei Comuni. **3.** *Brand identity* di Terra di Bari da consolidare. **4.** Offerta turistica e culturale non sempre accessibile (ad esempio, a causa della persistenza di barriere architettoniche e sensoriali e dei gap nella connessione fisica tra gli attrattori del territorio). **5.** Scarsa qualità della formazione e non sufficiente qualificazione del personale del settore della ricettività e della ristorazione. **6.** Tasso di ricettività e, quindi, dotazione installata ancora contenuti

7. Presenza di istituti e percorsi di formazione specifici (e.g. Accademia delle Belle Arti e DAMS presso Università degli Studi di Bari). **8.** Vicinanza strategica a rilevanti siti UNESCO esterni alla Città Metropolitana di Bari (e.g. Castel del Monte, i Sassi e il Parco delle Chiese rupestri di Matera). **9.** Presenza di strutture ricettive di categoria *upperscale* e *luxury* (4 stelle, 5 stelle e superiore) che accentrano una quota crescente della domanda ricettiva alberghiera.	**7.** Scarsa reperibilità dei dati per la pianificazione dei servizi ed il monitoraggio dei volumi di traffico.
Asse 3	
Opportunità	**Minacce**
1. Disponibilità di tecnologie mature per offrire servizi per il turismo e la cultura (ad esempio attraverso l'attuazione del progetto Bari Welcome, Destination Management Organization per tutta l'area Metropolitana). **2.** Aumento della domanda turistica nel segmento di alta gamma (*luxury*). **3.** Sviluppo dell'offerta del trasporto aereo, dei collegamenti internazionali e della relativa quota di passeggeri provenienti da altre regioni o paesi per visitare la CMB. **4.** Sviluppo del traffico crocieristico e relative ricadute sul territorio. **5.** Riconoscibilità sempre maggiore su scala internazionale del brand Puglia sia per i luoghi di interesse che per gli aspetti culturali del settore enogastronomico. **6.** Clima tendenzialmente mite per gran parte dell'anno con la possibilità di attuare politiche per la destagionalizzazione dei flussi turistici. **7.** Senso di ospitalità e accoglienza della popolazione residente. **8.** Evoluzione delle preferenze dei turisti in seguito alla pandemia verso green, attività sportive e outdoor. **9.** Sinergia con Regione Puglia per l'attuazione della DMO	**1.** Overtourism con effetti sullo spopolamento delle zone a maggiore vocazione, gentrificatione e ricadute negative in termini di accoglienza, rifiuti, trasporti, viabilità, sicurezza, qualità dell'aria, ecc. **2.** Stereotipizzazione di alcune località a vocazione più turistica, a discapito dell'autenticità e della multidimensionalità dell'esperienza di visita. **3.** Scarsa delocalizzazione dei flussi turistici ed eccessiva stagionalità. **4.** Servizi turistici e culturali orientati solo in parte agli stranieri (es. anche in termini linguistici). **5.** Livelli di sicurezza e legalità da migliorare (e.g. lavoro sommerso e concorrenza sleale). **6.** Gestione non efficace della raccolta di rifiuti in specifici luoghi di interesse (es. lungo le spiagge e le strade di accesso ai luoghi turistici).

Idea forza e processo logico

L'idea forza da cui muove il Quadro logico dell'Asse 3 è che la città metropolitana Bari deve avanzare lungo il percorso che la porterà ad incrementare il contributo del turismo e della cultura al benessere economico, sociale e ambientale delle comunità e dei territori. Ciò avendo come vincolo la sostenibilità economica, sociale e ambientale del turismo e della cultura, per la quale la crescita da perseguire non è fine a sé stessa ma deve essere orientata in modo tale da contribuire al progresso economico, sociale e culturale dell'area metropolitana barese ed al miglioramento della qualità della vita dei cittadini, adottando una prospettiva di lungo termine orientata alla gestione durevole delle risorse ambientali e culturali. Ciò comporta che sia la strategia di mercato che quella operativa dovranno tenere conto di questa visione di fondo: dovranno pertanto essere selezionati mercati geografici e di prodotto che siano più disponibili a comportamenti sostenibili per l'ambiente e gli stili di vita, nonché a una spesa turistica e culturale che abbia maggiore possibilità di incidere positivamente e in modo diffuso sul prodotto interno lordo e sui livelli di occupazione dell'area. Sotto il profilo operativo, nella selezione delle azioni andranno dunque privilegiate quelle che hanno le potenzialità per tradurre questo orientamento di fondo in risultati concreti e misurabili.

Secondo driver dell'asse è rappresentato dall'accessibilità, intesa non solo come possibilità di raggiungere il luogo di interesse, ma anche capacità di affrontare la spesa per accedere. Questo secondo aspetto è essenziale soprattutto nell'ambito della cultura, inserito in questo asse, per le sinergie che lo legano al prodotto turistico. La cultura è un tema trasversale a tutti gli assi del Piano, essenziale per le sue ricadute economiche e sociali, 'collante' imprescindibile per la definizione di una comunità di individui dalla quale nessuno si senta escluso.

Il processo logico sotteso alla strategia guarda pertanto allaTerra di Bari che si fa sistema nel turismo, con l'apporto della DMO, verso uno sviluppo organico tematico e territoriale dell'offerta e della domanda. La Terra di Bari che diventa comunità con un'offerta di cultura pervasiva e variegata, capace di coinvolgere cittadini di ogni luogo, dentro e fuori l'area metropolitana, anche garantendo prezzi per cui nessuno si senta escluso.

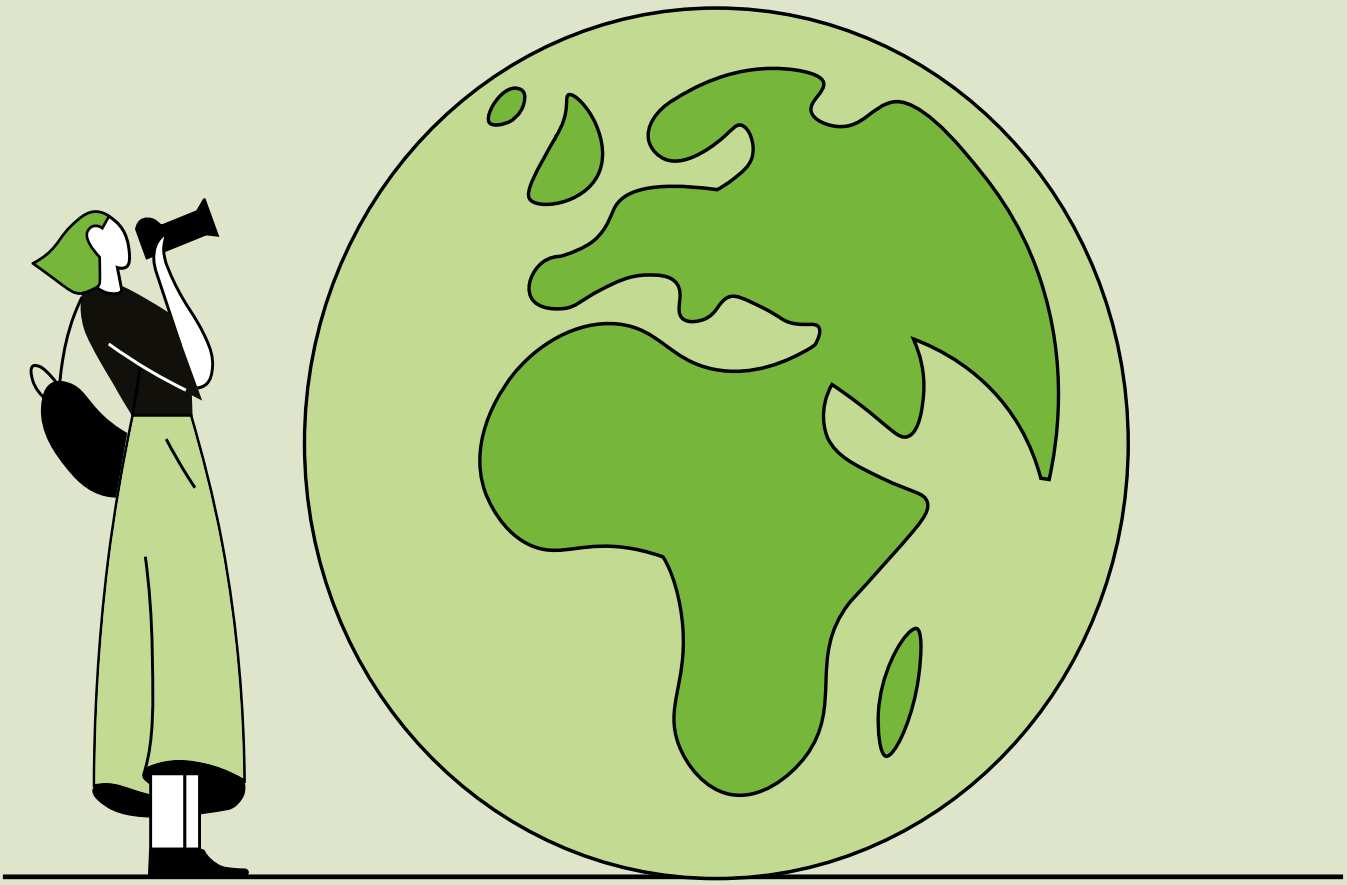
Destinazione Terra di Bari

Accessibilità

Qualificare l'offerta	Nuovi flussi di domanda

Turismo	**Destination Management Organization**	=	**Sistema**
Cultura	**Infrastrutture culturali policentriche**	=	**Comunità**

Sostenibilità



La strategia attuativa

Nel corso dell'ultimo decennio il territorio metropolitano di Bari si è via via consolidato come meta turistica, intercettando un maggiore gradimento sia da parte dei viaggiatori italiani sia di quelli stranieri. L'ingresso di vettori low cost nello scalo cittadino ha certamente sostenuto questa tendenza, che al momento però ha alimentato un sistema economico ancora poco robusto, composto perlopiù da piccole e piccolissime imprese.
Si è osservato è stato un processo di crescita, più accelerato, tra le altre città metropolitane italiane, che ha premiato gli hotel di categoria superiore e gli alloggi privati, alimentando anche il fenomeno degli affitti brevi e coinvolgendo non più di un quarto dei comuni presenti nella città metropolitana. Nonostante il balzo di Bari e delle principali destinazioni dell'area nelle graduatorie turistiche nazionali, non mancano gli aspetti su cui è auspicabile intervenire per valorizzare e distribuire gli effetti positivi della crescita turistica e al contempo garantire la cura e la salvaguardia dei luoghi fisici, dell'ambiente naturale e degli asset immateriali.
Analogamente sul piano culturale, si è assistito ad una proliferazione sul piano della offerta disponibile, soprattutto grazie ad un importante investimento pubblico sui contenitori per attività culturali e sui beni culturali, a cui però non è corrisposta una crescita adeguata dei consumi di prodotti culturali e, conseguentemente, delle dimensioni della economia della cultura.
Il Quadro Logico traduce la visione in una strategia articolata in tre obiettivi prioritari. Il primo è aumentare la capacità della destinazione di intercettare e soddisfare compiutamente gli stili di consumo dei viaggiatori. Tuttavia, in coerenza con la visione dell'Asse, non tutti gli stili di consumo e non tutti i target sono interessanti, ma solo quelli più profittevoli e sostenibili nel senso sopra indicato, e che, per esempio, facilitino l'integrazione mare - entroterra e contribuiscono alla destagionalizzazione dei flussi.
Si tratta di un obiettivo da perseguire in stretto raccordo con la Regione Puglia, con la convinzione che vada supportato il dialogo con i territori, con i loro fabbisogni e le aspettative. Strumentali a questo obiettivo sono il lavoro sul brand-set territoriale (per la crescita dell'appeal, della presenza e della visibilità nei canali di informazione e vendita) e quello sulla dotazione di attrattori in grado di mobilitare i target di domanda rilevanti per la destinazione.
Un secondo obiettivo è quello di migliorare la qualità della esperienza di visita in destinazione, anche qui predisponendo strumenti atti a favorire comportamenti e stili di consumo che siano sostenibili per l'ambiente e le comunità territoriali. È un obiettivo cruciale non solo per ottenere rating elevati da parte dei turisti, un fattore questo essenziale nell'influenzare il ritorno o una comunicazione positiva verso altri potenziali turisti, ma anche per amplificare gli effetti positivi delle presenze sul territorio, mitigando e governando gli impatti della crescita dei flussi sulla conservazione delle risorse materiali e immateriali dell'area.
Si tratta di organizzare e gestire il management della destinazione, coordinando l'azione degli attori locali su servizi, ambiente, centri storici, vita dei luoghi, spostamenti dei turisti, attrazioni. Un lavoro per il quale la presenza e l'efficienza di una DMO di Area diventa un dispositivo essenziale per ottenere risultati concreti sull'obiettivo. Dotarsi di una DMO pienamente operativa consente, ad esempio, di affiancare i Comuni nell'attività di pianificazione territoriale a fini turistici e di attivare servizi e strumenti, come Bari Welcome**,** in grado di facilitare la fruizione del territorio, di orientarla in modo sostenibile, e di migliorare l'offerta informativa sui servizi disponibili e le opportunità di visita in loco.
Centrale diventa, ovviamente, adoperarsi per il miglioramento della esperienza di soggiorno in strutture ricettive adeguate agli standard moderni e in regola con la normativa, così come per

un buon rapporto tra cittadini e ospiti. Il proliferare di alloggi per soggiorni brevi può infatti creare tensioni che si possono riflettere sulla reputazione della destinazione nel suo complesso. Altro aspetto rilevante è la riqualificazione delle strutture ricettive, specialmente quelle di categoria medio-bassa, di scarso gradimento per i viaggiatori moderni, con il rischio di perdita di ospiti e ricavi negli anni, alimentando così possibili stati di abbandono in altri contesti urbani.
Diventare una meta turistica competitiva significa lavorare sulle attrazioni della destinazione, ovvero sulle cose da fare e da vedere che, pur non costituendo motivo di viaggio, qualificano l'esperienza di vista sul territorio, favorendo un allungamento della vacanza o un suo allargamento alle zone interne, e incidendo positivamente sulla reputazione della destinazione. Serve offrire opportunità e occasioni di vivere esperienze il più possibile coerenti con il DNA della destinazione, diversificando e distribuendo sul territorio il ventaglio di proposte di attività ed eventi. Uno sforzo a cui sono chiamati tutti gli attori 'pivot' del territorio, come possono (tra gli altri) la Camera di commercio, la Fiera del Levante, l'aeroporto, l'autorità portuale, i gestori di grandi contenitori culturali e dell'entertainment, così come dei maggiori impianti sportivi e degli spazi commerciali, gli Enti parco, le associazioni di settore.
Il terzo ed ultimo obiettivo completa la strategia dell'Asse puntando ad incrementare la vivacità culturale e creativa dell'area metropolitana, intendendo con essa la presenza diffusa e la diversificazione di attività culturali e artistiche, il radicamento di talenti e imprese creative, una domanda di prodotti culturali in grado di contribuire in modo significativo alla sostenibilità delle produzioni ed alla redditività delle imprese e dei lavoratori della cultura.
Lavoro culturale che ha una forte connotazione femminile con un potenziale elevato sulle pari opportunità che rappresentano un driver essenziale che guida il processo strategico attraverso tutti gli assi del Piano e che in questo caso ha marcate implicazioni occupazionali, come peraltro il turismo.
Un territorio con una forte vivacità culturale è spesso caratterizzato da un ricco patrimonio culturale materiale e immateriale, da una comunità creativa attiva e da un'ampia varietà di opportunità per l'espressione culturale. Questo aspetto può contribuire a rendere un luogo più attrattivo, dinamico e stimolante sia per i cittadini che per i visitatori. Per questo appare strategicamente opportuno intervenire per creare reali opportunità per talenti e imprese, creando strumenti e incentivi per il loro radicamento territoriale, potenziando la dotazione di contenitori capaci di ospitare anche eventi e attività culturali con un calendario diffuso oltre l'estate e nell'intera area metropolitana.
Parte fondante del terzo obiettivo è che a fruire della rafforzata offerta culturale non possono e non devono essere solamente i turisti; in una logica di crescita di sistema anche i cittadini dovranno godere di questa rinnovata vivacità. Affinché il reddito non risulti il principale discrimine di accesso, e considerando come le condizioni economiche di molti nel territorio deprimano già oggi le opportunità di fruizione di prodotti culturali, appare infine opportuno considerare l'introduzione di strumenti di sostegno, a partire da quanti appartengono a categorie con il maggiore rischio di esclusione. Prioritario al raggiungimento di questo obiettivo è dunque la strategia di "audience development", finalizzata all'ampliamento del pubblico pagante, alla sua diversificazione ed al miglioramento della relazione tra produttori e consumatori di cultura.

Di seguito si riporta il Quadro Logico dell'Asse:

Obiettivo generale	Obiettivo specifico	Azioni
OB.3.1 Facilitare la scelta della destinazione da parte dei target di domanda nazionale ed internazionale più profittevoli e sostenibili	**OB.3.1.1** Migliorare la presenza e la visibilità di prodotti e servizi nei canali di informazione e vendita	**3.1.1.a** Coordinamento della strategia di posizionamento della destinazione **3.1.1.b** Gestione delle relazioni digitali con i turisti attraverso i canali di destinazione e management della reputazione online **3.1.1.c.** Pianificazione delle attività di promozione sui canali on e offline
	OB.3.1.2 Potenziare l'attrattività della destinazione	**3.1.2.a** Potenziare l'offerta di attrattori di richiamo internazionale **3.1.2.b** Rafforzamento dei grandi eventi e sostegno agli eventi della tradizione
OB.3.2 Migliorare la qualità della esperienza di visita in destinazione, favorendo una fruizione sostenibile	**OB.3.2.1** Potenziare i servizi turistici con standard di fruizione di livello internazionale	**3.2.1.a** Creazione di reti di prodotto tra gli operatori basate su standard di qualità codificati per target di domanda **3.2.1.b** Azioni di contrasto all'abusivismo
	OB.3.2.2 Diversificare l'offerta di attrattori ed esperienze sul territorio tutto l'anno	**3.2.2.a** Ampliamento della rete di attrazioni culturali e ambientali su scala metropolitana **3.2.2.b** Programmazione di eventi ed esperienze turistiche distribuite nel tempo e nello spazio
	OB.3.2.3 Migliorare l'accoglienza e l'orientamento dei turisti sul territorio	**3.2.3.a** Rafforzamento della rete degli uffici di informazione turistica e dei Visitor Center **3.2.3.b** Attivazione di servizi digitali a supporto della visita e della mobilità in destinazione (Bari Welcome) **3.2.3.c** Ingaggio della comunità locale come parte attiva nell'accoglienza turistica («Be our guest»)
	OB.3.2.4 Attivare la Destination Management Organization	**3.2.4.a** Costituire la DMO e organizzare la governance (Bari Welcome) **3.2.4.b** Attività di accompagnamento ai comuni per la formulazione di piani per la gestione del turismo
OB.3.3 Incrementare la vivacità culturale e creativa dell'area metropolitana	**OB.3.3.1** Creare opportunità per talenti nuovi ed emergenti, locali e internazionali	**3.3.1.a** Interventi a sostegno delle imprese e dei talenti creativi **3.3.1.b** Realizzazione di hub artistici e culturali **3.3.1.c** Interventi di riqualificazione e messa in rete degli spazi per attività culturali e di spettacolo

	OB.3.3.2 Rafforzare la domanda di prodotti e contenuti creativi	**3.3.2.a** Ampliare strumenti e competenze per informare e coinvolgere i pubblici **3.3.2.b** Inclusione delle comunità e connessioni con l'industria culturale

Asse 4: Ecosistema dell'istruzione, ricerca e lavoro "Più competenze, meno divari"

Dall'analisi di contesto all'asse strategico: i fattori chiave

La matrice SWOT riportata di seguito, sintetizza il nesso tra i risultati dell'analisi di contesto e i contenuti dell'asse strategico.

Asse 4	
Punti di forza	**Punti di debolezza**
1. Programmi finalizzati al potenziamento dei servizi di orientamento al lavoro, *matching* tra domanda e offerta di lavoro ed accompagnamento all'autoimpiego, con particolare attenzione all'universo giovanile (nello specifico, *job centre* Porta Futuro Bari). **2.** Presenza di un polo universitario riconosciuto a livello nazionale e internazionale che può contribuire allo sviluppo del settore dei servizi. **3.** Presenza di investimenti in ricerca a valere sui principali fondi nazionali e internazionali. **4.** Presenza di start-up, incubatori e acceleratori di imprese (e.g. The Hub Bari). **5.** Politiche volte a nutrire le relazioni di prossimità e le reti che rinforzano il tessuto connettivo del territorio. **6.** Presenza di gruppi industriali internazionali nella zona industriale di Bari, con vocazione per la meccatronica e l'*automotive.*	**1.** Difficoltà di collocazione o ricollocazione nel mercato del lavoro. **2.** Qualità dell'istruzione talvolta non adeguata, ad esempio in termini di livello di competenze numeriche ed alfabetiche effettivamente acquisite dagli studenti in età scolare. **3.** Ridotta produttività del lavoro in alcuni settori economici (es. agricoltura). **4.** Elevata incidenza di giovani classificati come NEET, ovvero *Not in Education, Employment or Training.* **5.** Differenze di genere, soprattutto in merito alla partecipazione al mercato del lavoro ed occupazione. **6.** Offerta dei servizi educativi per la prima infanzia e misure di supporto alla genitorialità da potenziare. **7.** Patrimonio immobiliare scolastico da migliorare soprattutto in termini di qualità, sostenibilità e sicurezza

Asse 4			
Opportunità		**Minacce**	
1. Inclinazione imprenditoriale. **2.** Ricchezza e varietà del patrimonio culturale e naturale, quali risorse anche dal punto di vista economico ed occupazionale. **3.** Cultura e subculture (giovanili, musicali, artistiche, etc.) quali risorse per l'integrazione e l'identificazione positiva con i contesti di vita e lavoro.		**1.** Congiunture macroeconomiche sfavorevoli (e.g. inflazione e crisi energetica). **2.** Sfiducia nei governi locali e nazionali. **3.** Reddito medio disponibile pro-capite inferiore alla media nazionale e maggior parte dei contribuenti appartenente alla fascia di reddito più bassa. **4.** Politiche volte alla mobilità sostenibile (ad esempio per la transizione dal motore endotermico a quello elettrico) che potrebbero portare alla riduzione della produzione e/o rilocalizzazione di alcuni gruppi industriali internazionali presenti nella zona industriale di Bari – Modugno. **5.** Fenomeni di isolamento, criminalità ed emarginazione sociale.	

Idea forza e processo logico

L'idea forza di tale asse sostiene che la Città Metropolitana Bari deve essere una terra di opportunità per i giovani e agire per ridurre al minimo i divari generazionali, territoriali e di genere. Deve essere sempre più in grado di attrarre e trattenere talenti e competenze, investendo nei luoghi della conoscenza, sostenendo i programmi di sviluppo delle università.

Un focus ampio, che coinvolge tutti i servizi utili a portare i giovani ad essere attori capaci di affrontare un mercato del lavoro in accelerata trasformazione. Il processo logico ambisce a ridare centralità alle infrastrutture deputate all'educazione e al sapere strutturando l'offerta di servizi, anche col favore dei fondi disponibili con il PNRR, in una prospettiva che aiuti l'integrazione nella comunità territoriale a partire dai più piccoli sino agli universitari per arrivare ai lavoratori più adulti, quegli over 50 a cui fornire le competenze utili per restare attivi e mantenere una vita in piena autonoma. L'asse contribuisce alle pari opportunità con numerosi interventi che aumentano l'occupabilità attraverso l'accesso alle competenze necessarie per accedere o rientrare nel mercato del lavoro, ma anche creando maggiori opportunità occupazionali attraverso azioni destinate a migliorare il rapporto tra vita familiare e lavorativa, o ancora incrementando la disponibilità al lavoro attraverso il potenziamento dei servizi educativi e scolastici.

Più competenze meno divari

PNRR

- **Scuola**
  - La scuola alcentro
- **Ricerca e università**
  - Un territorio accogliente
- **Lavoro**
  - Accessibile per tutti i profili

Attrattivi e inclusivi

La strategia attuativa

La strategia di intervento si articola su quattro diversi macro-obiettivi. Il primo ambisce al miglioramento qualitativo e all'ampliamento quantitativo dei servizi educativi di istruzione e formazione metropolitani, attraverso l'ammodernamento, efficientamento e messa in sicurezza dei luoghi deputati a istruzione, formazione ed educazione, aumentandone le dotazioni di spazi per vivere la scuola, le mense e le attrezzature per lo sport. L'obiettivo appare raggiungibile, inoltre, riportando la scuola al centro della vita degli adolescenti, potenziando i servizi, compresi quelli pedagogici, garantendo l'implementazione di azioni integrate e di reti a supporto ad esse.

Strumentali al raggiungimento di tale obiettivo sono le iniziative volte alla riduzione delle povertà educative e delle numerose forme di dispersione scolastica, ponendo in essere una serie di misure finalizzate alla coesione sociale.

Un secondo obiettivo è quello di favorire una genitorialità responsiva, ossia responsabile e capace di dare risposte, alimentando una relazione virtuosa col sistema educativo territoriale, la cui l'offerta nella fascia d'età 0-6 anni deve essere potenziata. Tra le iniziative previste, si includono azioni mirate alla conciliazione tra vita familiare e lavorativa in collaborazione con le principali aziende dislocate sul territorio, nonché il potenziamento dei servizi territoriali, in particolare nei contesti di maggiore disagio e povertà, facendo attenzione ai soggetti con fragilità accentuata come le famiglie monogenitoriali o con genitori separati.

Il terzo obiettivo è mirato ad aumentare l'occupabilità, intervento nelle transizioni nel lavoro, facendo leva su strumenti quali Porta Futuro e il One Stop Shop, e nelle transizioni per il lavoro, attraverso l'introduzione di percorsi VET (*Vocational Education and Training*) e ulteriori progettualità di orientamento in collaborazione con gli atenei locali.

Il quarto obiettivo è invece rivolto a potenziare l'attrattività e il *branding* di Bari in quanto città universitaria: a tal scopo è prevista un'ampia gamma di azioni. Si parte dal completamento di una nuova polarità come la ex Caserma magrone, promossa dal Politecnico di Bari, così come sono previste iniziative volte a favorire l'accesso degli studenti e migliorare la loro esperienza di studio, con la riqualificazione dei Campus "Ernesto Quagliariello" a Bari o il Campus di Medicina Veterinaria a Valenzano della Università degli studi di Bari. Sono inoltre previste azioni che facilitano l'integrazione e il benessere psico-fisico, quali l'impiantistica sportiva, con specifica attenzione verso quelle dotazioni e servizi che favoriscono la residenzialità studentesca.

Di seguito si riporta il Quadro Logico dell'Asse:

Obiettivo generale	Obiettivo specifico	Azioni
OB.4.1 Migliorare la qualità del sistema educativo metropolitano	**OB.4.1.1** Migliorare la qualità, la sostenibilità e la sicurezza del patrimonio immobiliare scolastico	**4.1.1.a** Istituzione di un programma organico di interventi per l'ammodernamento ed efficientamento energetico e sicuro del patrimonio immobiliare scolastico di competenza dei comuni **4.1.1.b** Istituzione di un programma straordinario per la riqualificazione del patrimonio di edilizia scolastica di competenza della Città Metropolitana prevedendo spazi e servizi per la formazione degli studenti

		4.1.1.c Potenziamento della dotazione e fruibilità delle attrezzature in ambito scolastico
	OB.4.1.2 Promuovere interventi per favorire la coesione sociale	**4.1.2.a** Realizzazione di presidi unitari e coerenti dei servizi socio-educativi, a partire da quelli pedagogici **4.1.2.b** Attivazione dei budget educativi **4.1.2.c** Attivazione di iniziative per bambini e adolescenti a rischio dispersione per fattori ascritti (familiari), di contesto (ambiente scolastico) o individuale (DSA) **4.1.2.d** Potenziamento dei servizi integrativi (pre e post scuola) e dell'offerta educativa estiva **4.1.2.e** Attivazione di progetti di screening precoce presso le scuole
OB.4.2 Favorire una genitorialità responsiva	**OB.4.2.1** Incrementare l'offerta di servizi alla prima infanzia (0-6)	**4.2.1.a** Potenziamento della dotazione dei servizi educativi (posti disponibili) **4.2.1.b** Consolidamento della rete di servizi per la prima infanzia
	OB.4.2.2 Supportare la genitorialità	**4.2.2.a** Sostegno alla conciliazione della vita-lavoro con il coinvolgimento delle imprese leader operanti nel territorio metropolitano **4.2.2.b** Potenziamento dei servizi territoriali (informazione, orientamento, mediazione, counselling, laboratori, ecc..) con particolare attenzione ai soggetti con maggiori fragilità
OB.4.3 Aumentare l'occupabilità	**OB.4.3.1** Potenziare i servizi per il lavoro	**4.3.1.a** Potenziamento e incremento dei servizi di orientamento **4.3.1.b** Potenziamento del sistema integrato di servizi per il lavoro metropolitano **4.3.1.c** Potenziamento dei servizi di Vocational education and training
	OB.4.3.2 Potenziare l'offerta formativa	**4.3.2.a** Promozione di percorsi per lo sviluppo di soft skills e life skills **4.3.2.b** Promozione di reskilling per i lavoratori fragili e vulnerabili, inclusi quelli coinvolti interessati da tavoli di crisi
OB.4.4 Bari, Terra universitaria	**OB.4.4.1** Aumentare l'offerta e la fruibilità degli spazi del sapere	**4.4.1.a** Creazione del polo tecnologico universitario presso la ex Caserma Magrone **4.4.1.b** Completamento del polo della ricerca del CNR nel quartiere Libertà
	OB.4.4.2 Favorire le interconnessioni col territorio	**4.4.2.a** Creazione di iniziative per studenti universitari rivolte all'integrazione con il tessuto economico-sociale **4.4.2.b** Creazione di programmi di eventi di divulgazione scientifica e culturale condiviso con gli atenei
	OB.4.4.3	**4.4.3.a** Creazione di nuovi alloggi per studenti anche attraverso la riconversione e la riqualificazione di strutture esistenti

	Sostenere la residenzialità studentesca	**4.4.3.b** Potenziamento delle dotazioni e dei servizi per il soggiorno degli studenti **4.4.3.c** Adozione di misure di accoglienza coerenti con le strategie di internazionalizzazione degli atenei

Asse 5: Housing first, inclusione attiva e innovazione sociale "Tutti, nessuno escluso"

Dall'analisi di contesto all'asse strategico: i fattori chiave

La matrice SWOT riportata di seguito sintetizza il nesso tra i risultati dell'analisi di contesto e i contenuti dell'asse strategico.

Asse 5	
Punti di forza	**Punti di debolezza**
1. Buona qualità del network di attori istituzionali e non che collabora con la Città Metropolitana di Bari, anche grazie alla compresenza fisica di diversi attori (e.g. Regione, ANCI Puglia, ordini professionali, associazioni di categoria, agenzie regionali, cooperative sociali e consorzi, fondazioni, istituti bancari, grandi imprese, *etc.*) **2.** Relazioni tra le diverse amministrazioni comunali che compongono la Città Metropolitana di Bari rafforzate negli ultimi anni. **3.** Elevato numero di buone pratiche in ambito sociale diffuse nel territorio (ad esempio, con riferimento al contrasto alle povertà estreme, all'agricoltura sociale ed a formule abitative condivise per anziani e altre fasce di popolazione escluse). **4.** Peculiarità insediativa policentrica della Città Metropolitana di Bari e, quindi, presenza di un elevato numero di città di dimensioni medie che favorisce i processi di coesione sociale	**1.** Esclusione e disagio sociale anche tra i giovani, correlati a anche fenomeni di povertà e bassa occupazione. **2.** Capacità di presa in carico dei disagi sociali, soprattutto in termini di organico, sottodimensionata rispetto alla popolazione e non sempre adeguata in tutto il territorio. **3.** Scarsa integrazione fra le diverse politiche ed azioni promosse dai servizi pubblici nella risposta alle domande sociali delle popolazioni disagiate e dei territori. **4.** Scarsa remunerazione del lavoro nel sociale col rischio di penalizzare il capitale umano a disposizione e di favorire un *turnover* troppo frequente.

Asse 5			
Opportunità		**Minacce**	
1. Maggiori chiarezza e programmazione delle politiche sociali nei territori. **2.** Incremento di risorse degli ultimi anni nell'ambito delle politiche sociali e in altri servizi pubblici che incrociano il tema del welfare. **3.** Terzo Settore più strutturato, dinamico e consapevole dei problemi sociali. **4.** Ingenti risorse previste dal PNRR per rigenerazione urbana e riduzione delle situazioni di emarginazione e degrado sociale e spinta del PNRR verso l'integrazione degli attori coinvolti nella presa in carico dei disagi sociali, ristrutturazioni organizzative capaci di accelerare la realizzazione di importanti strumenti ed azioni nei territori e lo sviluppo di relazioni e collaborazioni tra diversi settori comunali così come fra diversi Comuni e diversi Ambiti Territoriali Sociali		**1.** Invecchiamento della popolazione e indebolimento dei sistemi familiari (e.g. riduzione dei componenti dei nuclei familiari). **2.** Persistenza di dinamiche individualiste e/o competitive tra i diversi attori del Terzo Settore. **3.** Diminuzione della pluralità di realtà della cooperazione sociale in favore di grandi realtà col rischio di favorire lo sviluppo di una cooperazione più "aziendalista" che sociale. **4.** Insorgenza e diffusione di fenomeni criminosi favoriti da congiunture economiche sfavorevoli e condizioni di povertà.	

Idea forza e processo logico

L'idea forza che sottende l'Asse 5 è che l'area metropolitana sia sempre di più uno spazio accogliente per tutti, in cui anche i più fragili ed emarginati possono sperimentare forme di cittadinanza in piena autonomia.

Una finalità che si intende perseguire attraverso un rafforzamento delle connessioni tra l'ambito sociale e sanitario, secondo un approccio multidimensionale che include anche l'attività motoria e l'istruzione, l'housing e il lavoro, lo spazio pubblico, la socialità e la cultura.

Con l'Asse 5 si vuole inoltre spingere nella direzione di una Città Metropolitana più capace di collegare e coordinare fra loro gli Ambiti Territoriali Sociali e favorire un'"alleanza" tra tutti gli attori impegnati per il benessere delle persone fragili, come sono gli enti locali, ARCA Puglia Centrale, gli Uffici scolastici, gli Enti del terzo settore, ecc.; tutti impegnati a rafforzare gli strumenti di protezione ed assistenza contro le forme di disagio più critiche, nonché a prevenire i problemi e a rafforzare l'autonomia degli individui.

Tutto ciò mettendo al centro con forza il diritto alla casa e l'innovazione sociale, due temi cruciali per poter rispondere ai bisogni sociali e per progettare servizi più impattanti.

L'*housing first*, una delle priorità trasversali del Piano, risponde ad un modello di intervento multidimensionale, che in questo asse viene approcciato dal punto di vista delle persone interessate o a rischio di grave marginale. Tuttavia, il tema della casa si lega anche alla sua *affordability*, aspetto affrontato negli Assi 7 e 11.

Tutti, nessuno escluso

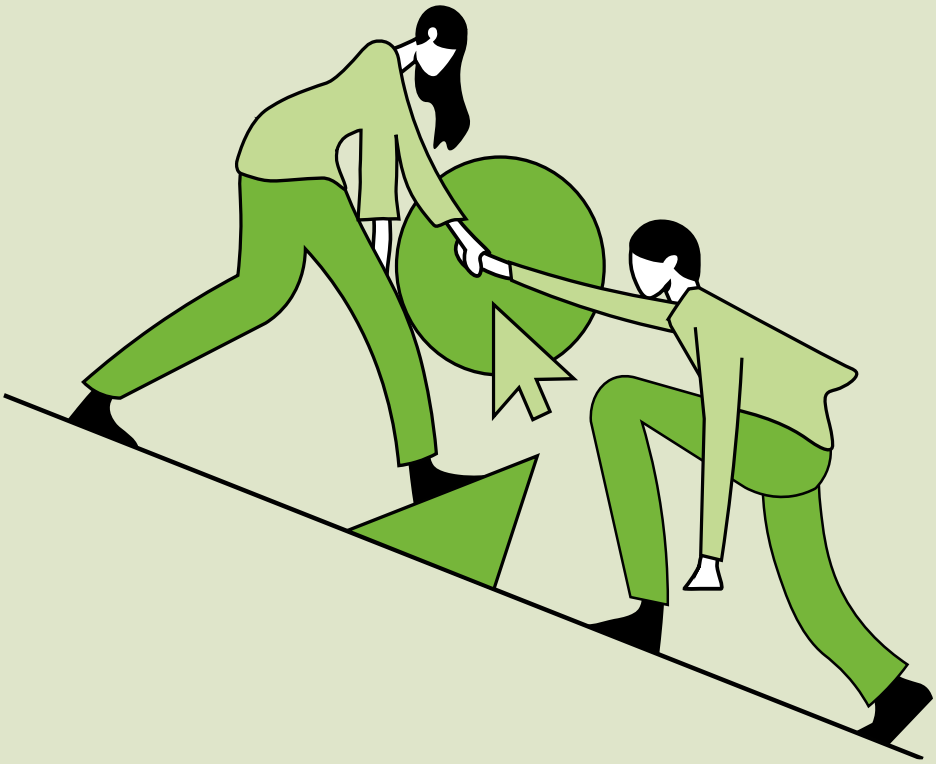
Coordinamento dei servizi

Housing first

Coordinamento sanità e servizi assistenziali

Innovazione sociale

Territorializzazione



La strategia attuativa

Allo scopo di raggiungere tali finalità, l'asse identifica cinque macro-obiettivi fra loro interconnessi su cui appare prioritario intervenire, alla luce di quanto emerso dall'analisi di contesto.

Una prima direttrice di intervento è riconducibile al macro-tema del contrasto alla povertà abitativa. Una condizione alimentata dai cresciuti costi di locazione, sostenuti anche dall'incremento dell'offerta di alloggi temporanei a fini turistici, e dalle aumentate garanzie richieste dai proprietari. Una situazione che si va a sommare alle criticità che affliggono gli alloggi popolari, il cui numero di famiglie idonee all'assegnazione resta consistente rispetto al patrimonio abitativo esistente. Gli sfratti esecutivi aumentano, mentre i senza fissa dimora sono ormai presenti in tutte le città del barese e non più solo nel capoluogo.

Dinanzi a tali problemi, si intende rafforzare le capacità di offerta abitativa attraverso il potenziamento dell'Agenzia Metropolitana per la Casa, nonché favorendo l'accesso e il mantenimento della casa per le famiglie più fragili. Il percorso strategico prevede, inoltre, il potenziamento dell'offerta residenziale pubblica e la promozione di nuove forme di housing sociale a canone calmierato. Nel breve periodo, appare inoltre opportuno potenziare i contributi economici diretti alla popolazione con povertà abitative e rafforzare la rete di servizi a bassa soglia, quali dormitori, sportelli e mense, gestiti da Enti del Terzo Settore.

Il secondo tema prioritario riguarda il contrasto alla povertà economica e all'illegalità tramite l'attivazione di processi di inclusione attiva. Nel territorio metropolitano sono ancora molte le persone che non hanno un'occupazione, mentre la remunerazione di quanti lavorano è tra le più basse dei contesti metropolitani. Tale situazione non costituisce solo un problema strettamente reddituale, ma può portare ad incrementare la partecipazione ad attività "grigie" o illegali. La valorizzazione dei beni confiscati e l'istituzione dell'Agenzia Metropolitana dell'Antimafia Sociale rappresentano risposte parimenti utili a contrastare i fenomeni criminali, agendo con più vigore sulla dimensione culturale e sulla promozione di occasioni di lavoro e formazione per soggetti a rischio di emarginazione a partire dai beni confiscati.

Il terzo tema prioritario riguarda specificamente il sostegno alle fasce di popolazione dove più spesso si concentrano situazioni di fragilità, tra le quali le persone con disabilità, le donne, gli stranieri, gli anziani e i giovani. Negli ultimi anni, la spesa pubblica si è concentrata su servizi che assistono persone già in situazione acute, mettendo in secondo piano la prevenzione e il benessere quali strumenti di contrasto alle cronicizzazioni. il Piano Strategico Metropolitano si pone, attraverso il presente asse, di intervenire, invece, attraverso politiche di contrasto attive, che aiutino a contenere l'emergere di gravi problemi sociali e/o sanitari, con interventi focalizzati sulle capacità e sull'autonomia delle persone.

Il quarto macro-obiettivo riguarda il miglioramento del benessere e della salute dei cittadini, intervenendo attraverso due ambiti prioritari: il rafforzamento dell'integrazione del sistema sociosanitario a livello metropolitano e la promozione della qualità della vita attraverso lo sport e il tempo libero.

Infine, il quinto macro-obiettivo mira alla promozione dell'innovazione sociale nei territori, intesa come capacità di produrre idee, servizi e modalità di erogazione maggiormente rispondenti agli attuali bisogni economici, sociali e culturali delle persone e dei territori: a tal

fine, si intende rafforzare le capacità di governance, promuovendo la nascita di nuovi spazi di innovazione sociale.

Di seguito si riporta il Quadro Logico dell'Asse:

Obiettivo generale	Obiettivo specifico	Azioni
OB.5.1 Contrastare le povertà abitative e favorire l'housing sociale	**OB.5.1.1** Potenziare le capacità di governance Metropolitana in materia di politiche abitative	**5.1.1.a** Rafforzamento dell'Agenzia Metropolitana per la casa **5.1.1.b** Recupero delle seconde case non utilizzate o sottoutilizzate
	OB.5.1.2 Favorire l'accesso all'abitare per nuclei familiari parzialmente o totalmente esclusi dal mercato immobiliare	**5.1.2.a** Ampliamento e miglioramento dell'offerta di Edilizia Residenziale pubblica e di Housing sociale **5.1.2.b** Potenziamento delle misure di sostegno economico rivolto alla popolazione a rischio povertà abitativa
OB.5.2 Contrastare povertà estreme e illegalità attraverso l'inclusione attiva	**OB.5.2.1** Contrastare le marginalità estreme lavorando sul potenziamento delle capacità residuali	**5.2.1.a** Promozione dell'Housing First, dei Centri Servizi di Contrasto alla Povertà e rafforzamento dell'integrazione fra servizi **5.2.1.b** Rafforzamento della capacità degli Ambiti di attivare opportunità di inclusione sociale e lavorativa dei soggetti a forte rischio di esclusione
	OB.5.2.2 Promuovere una cultura della legalità e dell'antimafia sociale	**5.2.2.a** Istituzione dell'Agenzia Metropolitana dell'Antimafia Sociale e di promozione della cultura e della pratica della legalità **5.2.2.b** Riqualificazione e riutilizzo dei beni confiscati alla criminalità organizzata
OB.5.3 Promuovere processi di inclusione ed autonomia	**OB.5.3.1** Rafforzare il sistema di accesso e presa in carico dei servizi di welfare	**5.3.1.a** Potenziamento del welfare di accesso e della presa in carico **5.3.1.b** Attivazione della supervisione rivolta agli operatori sociali
	OB.5.3.2 Promuovere assistenza e percorsi di autonomia per persone con disabilità	**5.3.2.a** Consolidamento dei servizi per disabili a carattere domiciliare, diurno, scolastico e degli interventi rivolti ai caregivers **5.3.2.b** Promozione della vita indipendente per le persone con disabilità **5.3.2.c** Sperimentazione del Budget di Salute **5.3.2.d** Realizzazione di co-housing per persone con disabilità
	OB.5.3.3 Promuovere pari opportunità e contrastare la violenza di genere	**5.3.3.a** Promozione dell'occupazione femminile e delle aziende orientate al gender equality **5.3.3.b** Consolidamento dei servizi di contrasto alla violenza su donne e minori

	OB.5.3.4 Favorire l'inclusione ed il protagonismo delle comunità straniere	**5.3.4.a** Supporto linguistico e di mediazione culturale rivolto a stranieri all'interno delle scuole primarie **5.3.4.b** Promozione di spazi interculturali sperimentali per il protagonismo degli stranieri
	OB.5.3.5 Promuovere l'invecchiamento attivo	**5.3.5.a** Rafforzamento dei servizi domiciliari e a ciclo diurno per anziani **5.3.5.b** Promozione di servizi di affido degli anziani e co-housing intergenerazionali **5.3.5.c** Attivazione di senior housing in collaborazione con ETS
	OB.5.3.6 Tutelare i minori e promuovere l'inclusione giovanile	**5.3.6.a** Consolidamento dei servizi per la tutela e la crescita dei minori a rischio **5.3.6.b** Attivazione delle fasce giovanili e contrasto ai NEET **5.3.6.c** Promozione dei Piani Formativi Personalizzati attraverso il Budget Educativo **5.3.6.d** Promozione della metodologia P.I.P.P.I. nella presa in carico di nuclei e minori fragili
OB.5.4 Promuovere il benessere e la salute dei cittadini	**OB.5.4.1** Rafforzare le capacità del sistema sociosanitario metropolitano	**5.4.1.a** Potenziamento della Cabina di Regia istituzionale degli interventi in campo sociosanitario e sviluppo di progetti sperimentali **5.4.1.b** Valorizzazione del Terzo Settore e delle risorse informali in ambito medico e sociosanitario **5.4.1.c** Potenziamento dell'assistenza domiciliare per favorire dimissioni protette con rientri a domicilio nell'ottica della de-ospedalizzazione
	OB.5.4.2 Promuovere qualità della vita e inclusione attraverso lo sport e il tempo libero	**5.4.2.a** Potenziamento delle strutture sportive e diffusione della pratica motoria e sportiva tra minori e adulti **5.4.2.b** Potenziamento dell'accessibilità allo sport per le persone a rischio esclusione sociale
OB.5.5 Promuovere l'Innovazione Sociale	**OB.5.5.1** Potenziare la governance Metropolitana in materia di innovazione sociale	**5.5.1.a** Istituzione del Tavolo per l'innovazione Sociale Metropolitana **5.5.1.b** Istituzione della figura dell'innovatore metropolitano
	OB.5.5.2 Promuovere e rafforzare gli spazi di innovazione sociale	**5.5.2.a** Attivazione di un Community Hub Metropolitano per l'innovazione sociale **5.5.2.b** Sviluppo degli spazi e dei progetti di innovazione sociale nel contesto metropolitano

Asse 6: Mare "Un unico waterfront metropolitano"

Dall'analisi di contesto all'asse strategico: i fattori chiave

La matrice SWOT riportata di seguito sintetizza il nesso tra i risultati dell'analisi di contesto e i contenuti dell'asse strategico.

Asse 6	
Punti di forza	**Punti di debolezza**
1. La CMB si estende in modo significativo lungo la costa pugliese (125 km), con sei comuni (i.e. Molfetta, Giovinazzo, Bari, Mola di Bari, Polignano a Mare e Monopoli), che possono trarre direttamente beneficio dallo sviluppo del sistema costiero oltre agli altri comuni delle CMB che ne possono beneficiare indirettamente **2.** Posizione geografica e condizioni meteo-climatiche favorevoli nel bacino dell'Adriatico **3.** Forte potenziale identitario: centri storici, ricchezza del territorio e bellezza del mare da tutelare e valorizzare **4.** Ambienti naturali e paesaggistici di pregio, che costituiscono la principale caratteristica di connessione con il sistema costiero **5.** Continuo potenziamento dell'offerta di servizi di tipo turistico - culturale, che ha permesso di accrescere la richiesta turistica relativa al *waterfront*	**1.** Piani di sviluppo delle coste dei comuni costieri della Città Metropolitana di Bari non ancora approvati. **2.** Forte artificializzazione della costa, dovuta anche ad una (spesso incontrollata) urbanizzazione dei litorali, resa evidente da una proliferazione di insediamenti extra-urbani monofunzionali ad uso residenziale, commerciale e produttivo. **3.** Mancanza di aree verdi pubbliche in prossimità della costa. **4.** Criticità e debolezza dei sistemi di connessione tra sistema costiero ed entroterra sotto il profilo ecologico, ambientale e paesaggistico.

Asse 6	
Opportunità	**Minacce**
1. Presenza di una programmazione regionale in grado di orientare gli obiettivi di qualità paesaggistica per la costa, anche in ottica di opportunità per le strategie di sviluppo del contesto metropolitano. **2.** Valorizzazione dello spazio del waterfront che contribuisce all'aumento del turismo metropolitano e al rafforzamento dei legami identitari delle comunità. **3.** Rafforzamento della rete ecologica metropolitana attraverso un progetto di riqualificazione dei paesaggi costieri e delle sue connessioni all'entroterra (lame).	**1.** Pressione per la costruzione di seconde case ed insediamenti turistici in prossimità della costa, che potrebbero accrescere il deturpamento dell'ambiente costiero. **2.** Crescente ed incontrollata privatizzazione della costa, resa possibile anche dal rilascio di concessioni.

Idea forza e processo logico

L'Asse si basa sull'idea forza che il waterfront metropolitano debba essere approcciato in maniera organica secondo una logica di valorizzazione integrata, di creazione di "un unico waterfront metropolitano", che unisca le azioni destinate all'ambito marino a quelle specifiche della linea di costa, includendo gli interventi che la collegano all'entroterra attraverso corridoi naturali (lame).

Appare dunque prioritario riorientare la gestione di questa pregiata parte del territorio secondo una logica di valorizzazione integrata, che metta in connessione l'ambito marino, la linea di costa, e l'entroterra.

Pertanto, affinché l'idea forza si possa concretizzare, la strategia interviene secondo un approccio olistico volto ad integrare la tutela e la valorizzazione dell'ecosistema marino, la riqualificazione della linea di costa e degli ambienti antropizzati e la fruibilità delle connessioni ecologiche che collegano l'entroterra alle aree marittime.

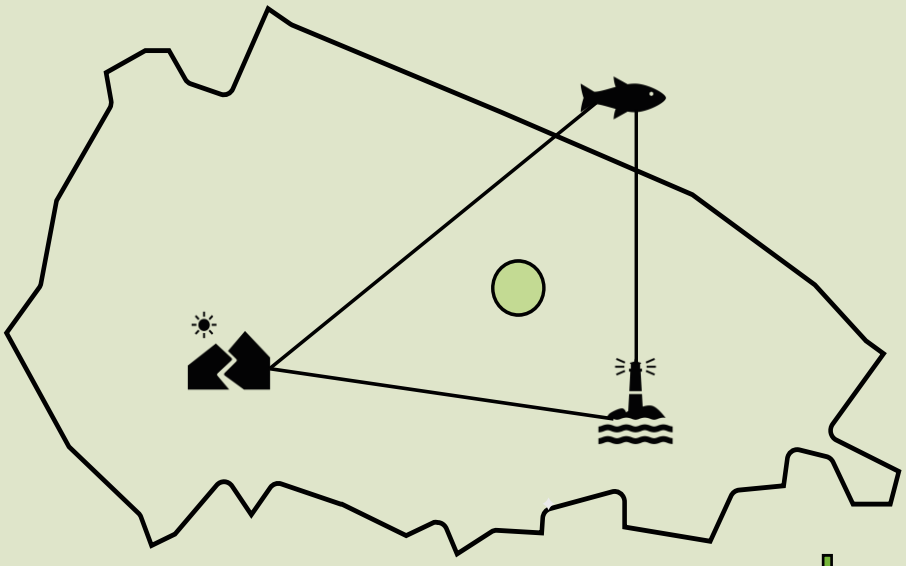
Ciò dando attenzione alle specificità e ai percorsi intrapresi dai singoli comuni di costa, traghettandoli verso in una logica di sistema in cui cittadini e turisti possano trovare uno spazio di vita accogliente.

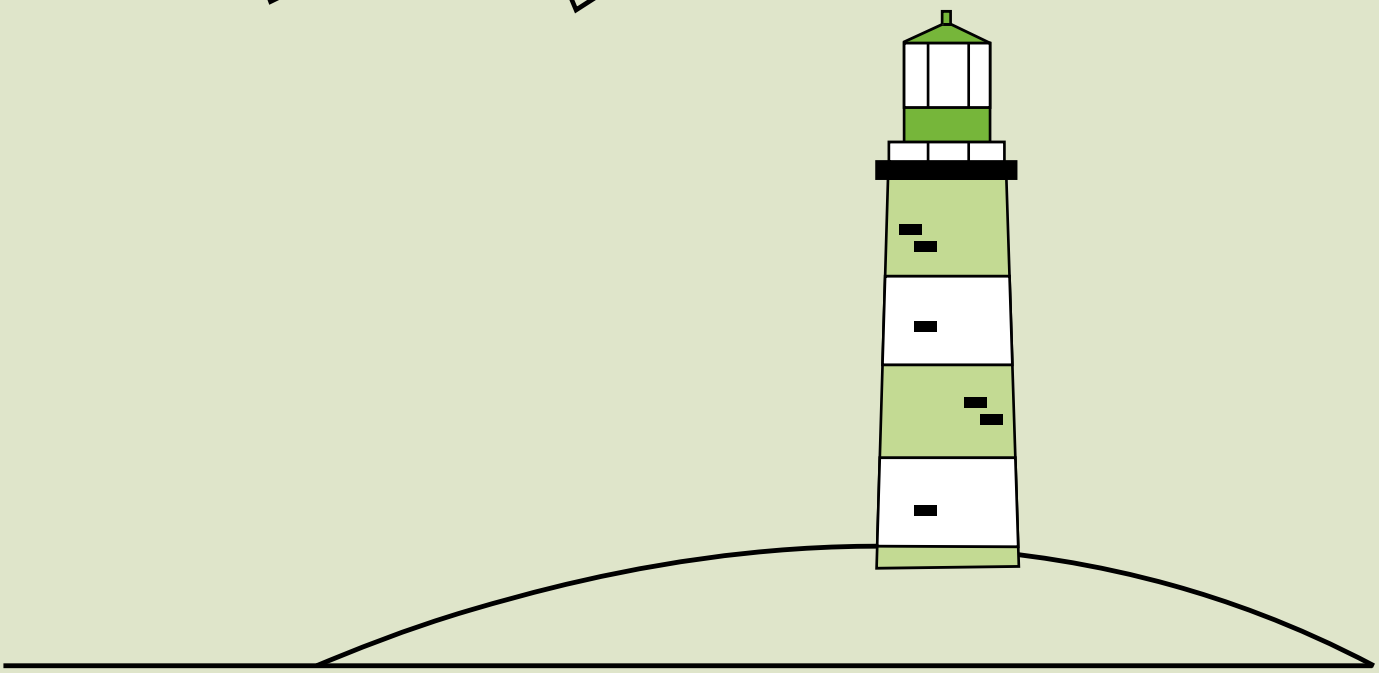
Costituisce parte dell'idea forza il riconoscimento Unesco della Costa dei Trulli e di Polignano, inseriti in un quadro di valorizzazione dei comuni di costa, ognuno dei quali è destinatario di un Progetto bandiera, ognuno finalizzato a rafforzare le singole vocazioni urbane, in un'ottica di varietà armonica. Scelta, quella di associare un Progetto bandiera ad ogni comune, che è un elemento che connota l'asse, che più degli altri è caratterizzato dalla presenza di questi progetti, e deriva dall'attribuire alla costa un primato strategico.

Un unico waterfront metropolitano

1.	**Tutela e valorizzazione dell'ecosistema marino e delle connessioni ecologiche**	
2.	**Valorizzazione delle connessioni con l'entroterra**	
3.	**Armonizzazione del waterfront e delle aree urbane**	

Unico waterfront





La strategia attuativa

Il Quadro Logico delineato definisce tre obiettivi principali: la tutela e la valorizzazione dell'ecosistema marino; la riqualificazione degli ambiti urbani costieri e dei porti; la promozione di un nuovo grande progetto di waterfront della Città Metropolitana di Bari, capace di coniugare il sistema marino con quello delle aree interne.

Il primo obiettivo si sostanzia in tre linee strategiche che comprendono, in primo luogo, il rafforzamento delle relazioni tra comuni costieri metropolitani, come fattore necessario per approdare a una gestione integrata delle aree costiere e marine; in secondo luogo, un programma di tutela delle aree costiere e marine e, infine, la promozione di un'economia del mare sostenibile, in sinergia con la politica marittima europea intervenendo su alcune misure di tenore più marcatamente territoriale.

Il secondo obiettivo si concentra principalmente sulla valorizzazione e riqualificazione dei paesaggi costieri con riferimento agli ambiti urbani e ai porti, promuovendo da un lato la tutela dei sistemi urbani compatti e la disincentivazione della dispersione insediativa e, al contempo, valorizzando le città costiere con interventi sostenibili e di riqualificazione paesaggistica. Tutelare i sistemi urbani compatti significa, quindi, valorizzare i suoli non urbanizzati lungo la costa, limitare la dispersione insediativa, contenere il consumo di suolo ridefinendo il margine costiero urbano, nonché riqualificare i beni storici e architettonici rivieraschi.

Il terzo obiettivo si concentra sulla ridefinizione dei rapporti tra costa ed entroterra, favorendo progetti coerenti, per rendere la costa finalmente un sistema accessibile da parte di tutti i Comuni della Città Metropolitana. A tal fine, si riconoscono ambiti di pregio naturale e paesaggistico, quali lame, parchi agricoli, marine, che potrebbero accogliere sistemi e progetti di connessione verde con l'entroterra metropolitano. L'asse si compone infine di interventi di riqualificazione integrati, specifici per tutte e sei le città costiere.

Di seguito si riporta il Quadro Logico dell'Asse:

Obiettivo generale	Obiettivo specifico	Azioni
OB.6.1 Tutelare, valorizzare, e risanare l'ecosistema costiero e marino	**OB.6.1.1** Tutelare le aree costiere e marine ad elevato grado di naturalità	**6.1.1.a** Realizzazione di un sistema di gestione integrata del «mare metropolitano» **6.1.1.b** Elaborazione di un Piano della rete ecologica costiera a scala vasta **6.1.1.c** Realizzazione di interventi di tutela dei sistemi costieri fragili **6.1.1.d** Ripristino degli ecosistemi costieri
	OB.6.1.2 Promuovere azioni volte alla prevenzione dell'inquinamento delle acque marine	**6.1.2.a** Promozione di interventi sostenibili ed innovativi per le infrastrutture portuali **6.1.2.**b Introduzione di politiche di riuso dei materiali plastici
	OB.6.1.3	**6.1.3.a** Promozione di nuove forme di reddito dei pescatori

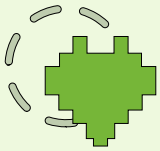
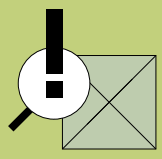
	Promuovere un'economia del mare sostenibile	**6.1.3.b** Promozione di attività di acquicoltura che favoriscono il risparmio energetico, la sicurezza e la salubrità degli impianti	
OB.6.2 Valorizzare e riqualificare i paesaggi urbani costieri e le marine	**OB.6.2.1** Valorizzare i paesaggi costieri	**6.2.1.a** Valorizzazione del sistema delle Lame **6.2.1.b** Completamento della Strategia del mare della città di Bari **6.2.1.c** Valorizzazione dei beni storici e architettonici legati al paesaggio costiero **6.2.1.d** Potenziamento e valorizzazione della viabilità litoranea che interessa contesti caratterizzati da un'elevata qualità paesaggistica **6.2.1.e** Recupero del sistema storico degli orti costieri	
OB.6.3 Eliminare la cesura tra entroterra e mare	**OB.6.3.1** Sostenere la realizzazione di progetti di riqualificazione integrati	**Molfetta**	- Completamento dei lavori di riqualificazione del waterfront di ponente - Recupero delle aree retroportuali dedicate alla cantieristica navale, con l'implementazione di punti di alaggio - Progettazione di luoghi destinati a pubblica fruizione su aree bonificate degli impianti industriali dismessi sul fronte mare
		Giovinazzo	- Realizzazione di un nuovo Lungomare di Ponente - Progettazione di luoghi destinati a pubblica fruizione su aree bonificate di impianti industriali dismessi sul fronte mare come l'ex mattatoio
		Bari	- Realizzazione di un nuovo porto turistico per la città di Bari creando una connessione diretta tra mare e città - Valorizzazione delle lame, delle aree archeologiche e delle aree naturali come strategia metropolitana di connessione con l'entroterra, anche attraverso la creazione di parchi - Riqualificazione dei piccoli porti turistici presenti lungo la costa del territorio di Bari
		Mola di bari	- Progettazione dei luoghi destinati a pubblica fruizione su aree bonificate di impianti industriali dismessi sul fronte mare - Promozione di sistemi di case galleggianti - Inibizione al passaggio carrabile e al parcheggio abusivo sulla costa - Riqualificazione dell'area del Porto vecchio di Mola di Bari e la spiaggia urbana
		Polignano a mare	- Consolidamento della costa di Polignano, tutelando la falesia e le grotte che caratterizzano parte del fronte mare

			- Valorizzazione delle lame e delle aree naturali come strategia metropolitana di connessione con l'entroterra - Valorizzazione dell'area di San Vito - Conclusione dell'iter per la costituzione del Parco di Costa Ripagnola
		Monopoli	- Progettazione di luoghi destinati a pubblica fruizione su aree bonificate di impianti industriali dismessi sul fronte mare - Realizzazione di un nuovo waterfront per Monopoli, comprensivo dell'area portuale - Valorizzazione delle lame quali aree naturali come strategia metropolitana di connessione con l'entroterra - Strada parco in località Capitolo

Asse 7: Periferie aperte "Nessuno è periferia"

Dall'analisi di contesto all'asse strategico: i fattori chiave

La matrice SWOT riportata di seguito sintetizza il nesso tra i risultati dell'analisi di contesto e i contenuti dell'asse strategico.

Asse 7			
Punti di forza		**Punti di debolezza**	
1. Presenza rilevante di spazi aperti peri-urbani come risorsa latente del territorio metropolitano da valorizzare in un'ottica di rafforzamento del greening urbano e contributo complessivo alla sostenibilità dei luoghi. **2.** Programmazione volta alla realizzazione di strategie di riqualificazione.		**1.** Assenza di un approccio analitico preliminare volto a definire strategie di intervento mirate a sviluppare attitudini e vocazioni identitarie di ciascun contesto **2.** Interpretazione degli interventi rigenerativi come una pratica episodica volta alla risoluzione di criticità puntuali e circoscritte **3.** Scarsa qualità dello spazio pubblico che coinvolge aspetti generali (gestione inadeguata delle aree verdi attrezzate) e di dettaglio (scarsa dotazione arredi, di illuminazione…) accompagnata dalla strutturale carenza di aree verdi pubbliche a servizio dei quartieri. **4.** Presenza di fenomeni di degrado, in particolare del patrimonio edilizio e di fenomeni di abbandono	

Asse 7			
Opportunità		**Minacce**	
1. Interventi di rigenerazione urbana fortemente sollecitata dalle misure straordinarie poste in campo con il PNRR. **2.** Sviluppo di servizi di mobilità (anche sostenibile) volti a migliorare l'accessibilità delle periferie da/per luoghi di interesse (es. centri storici, *waterfront*, ecc.).		**1.** Consolidato approccio standardizzato ai temi delle periferie **2.** Marginalità sociale dei quartieri periferici da mitigare **3.** Processi di *gentrification* che possono innescare conflitti tra vecchi e nuovi residenti, determinando così la nascita di ulteriori forme di disagio sociale, di fenomeni di marginalità e ostilità sociale **4.** Sfavorevole condizione idro-geomorfologica **5.** Elevato rischio idrogeologico, in particolare per i quartieri in prossimità della linea di costa **6.** Problemi di sicurezza per effetto di fenomeni criminosi	

Idea forza e processo logico

L'idea forza dell'Asse "Nessuno è periferia" è incentrato sull'idea che tutti gli spazi urbani debbano avere elevati standard di vivibilità.

All'interno di un processo logico che si fonda sullo stimolo a uno sviluppo territoriale policentrico, l'Asse incide positivamente sulla vivibilità attraverso luoghi e funzioni che favoriscono il senso di comunità. Un processo che si sostanzia attraverso un potenziamento dei servizi di prossimità unitamente ad una maggiore capillarità degli spazi di socialità.

I community hub sono in quest'ottica un importante strumento di ampliamento di servizi e al tempo stesso di creazione di spazi per promuovere l'inclusione attiva e innovativa tra le comunità locali. Il greening diffuso si aggiunge come elemento fondamentale, fungendo da spazio di socialità oltre che da migliorativo ambientale.

Un verde metropolitano che non è solo urbano, ma che si misura attraverso l'accessibilità al verde aperto, una campagna che rappresenta un bene primario per chi "è di Bari", da valorizzare e tutelare oltre al verde cittadino.

Nella strategia di rigenerazione urbana promossa, i borghi antichi e i tessuti urbani più densi vengono attivati tramite progetti personalizzati basati sulle peculiarità locali e nel rispetto della stratificazione storica.

Nessuno è periferia

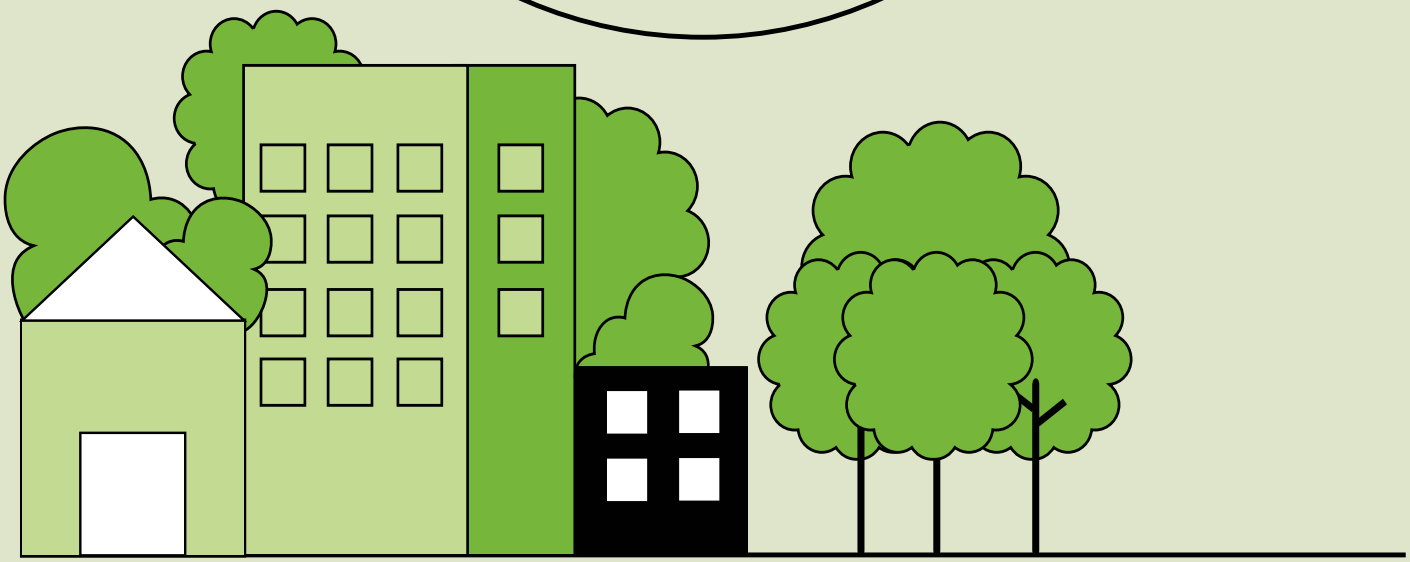
Incremento e ridistribuzione dei servizi per la comunità

Nuovi Community Hub

Riutilizzo di aree dismesse e brown field

Greening diffuso: Collegamento centri, periferie e aperta campagna

Creazione di una rete Playground



La strategia attuativa

La strategia individuata si basa sull'assunto in base al quale, per colmare i divari esistenti nel sistema urbano policentrico dell'area metropolitana barese, si rendano necessarie azioni tese, da un lato, a favorire una ricucitura fisica e identitaria tra quartieri periferici e centri urbani e, dall'altro, a ripensare la dotazione dei servizi di rango sovralocale. Il tutto, in virtù di un generalizzato miglioramento della qualità della vita e del raggiungimento di una maggiore inclusione sociale.

Si tratta di una strategia strettamente connessa con l'attuazione del PNRR e hai finanziamenti in corso, in quanto ha tra gli elementi attuativi rientrano iniziative finanziate, come i community hub e gli interventi destinati al greening.

Il primo obiettivo si sostanzia nella ricerca di una maggiore coesione tra quartieri periferici e centrali attraverso un'equa distribuzione di servizi di rango urbano e di quartiere su tutto il territorio, la promozione di modelli innovativi di housing sociale e l'istituzionalizzazione di Agenzie Sociali per l'affitto. Si introducono inoltre interventi di rigenerazione fisica dei contesti urbani marginali anche in chiave ecologica, tesi alla riqualificazione dei tessuti e alla ridefinizione dello spazio pubblico e dei paesaggi di transizione verso la campagna e gli spazi naturali, determinando benefici generalizzati sul piano del microclima, della riduzione delle isole di calore e della permeabilità urbana.

Sono pertanto previsti interventi di rigenerazione su base ecologica come programmi di forestazione e orticoltura urbana, realizzazione di parchi di cinta attigui alle aree industriali, volti a ripristinare il decoro urbano, a contrastare i fenomeni di progressivo spopolamento, a ridefinire i margini urbani. Si ritiene inoltre ineludibile affiancare, in via complementare un incisivo processo di riqualificazione di quella parte del patrimonio edilizio che versa spesso in uno stato di degrado o dismissione, su cui si auspicano interventi in via prioritaria dedicati all'edilizia sociale.

Il secondo obiettivo mira a valorizzare le peculiarità degli spazi periferici attraverso la riqualificazione dell'edilizia pubblica e il riuso delle aree dismesse da rifunzionalizzare come contenitori di servizi. La rivitalizzazione di questi spazi in ottica commerciale, culturale, sociale e sportiva passa attraverso una programmazione mirata del territorio, con policy coerenti e il coinvolgimento attivo del Terzo Settore, nella considerazione che il rilancio di queste aree possa non trovare un'adeguata risposta degli operatori di mercato.

Di seguito si riporta il Quadro Logico dell'Asse:

Obiettivo generale	Obiettivo specifico	Azioni
OB.7.1 Promuovere uno sviluppo urbano equilibrato	**OB.7.1.1** Costruire un modello rinnovato di governance per i programmi di riqualificazione delle periferie metropolitane	**7.1.1.a** Ridistribuzione della dotazione di strutture per la fruizione di servizi di rango metropolitano **7.1.1.b** Agevolare l'accesso ai centri diurni di assistenza domiciliare tramite l'ausilio delle tecnologie digitali
	OB.7.1.2 Connettere i quartieri periferici in chiave ecologica	**7.1.2.a** Costituzione di una rete di spazi pubblici attrezzati per favorire la socialità **7.1.2.b** Realizzazione di un programma di greening metropolitano a rete attraverso progetti di forestazione negli ambiti urbani e periurbani
OB.7.2 Favorire la qualità e la sostenibilità delle trasformazioni urbane	**OB.7.2.1** Promuovere l'housing sociale attraverso il recupero del patrimonio edilizio metropolitano	**7.2.1.a** Costituzione di un gruppo di lavoro tecnico per favorire gli interventi di edilizia residenziale pubblica **7.2.1.b** Programmazione di interventi integrati di edilizia popolare e sociale
	OB.7.2.2 Riqualificazione del patrimonio immobiliare dismesso	**7.2.2.a** Creazione della rete di riuso dei complessi comunali e dei siti artigianali e industriali dismessi con finalità residenziali innovative e di Social Housing **7.2.2.b** Promuovere interventi di bonifica cd "brownfields"
	OB.7.2.3 Rigenerare le comunità	**7.2.3.a** Creazione della rete metropolitana dei Community Hub **7.2.3.b** Creazione della rete Metropolitana dei playground con particolare attenzione ai servizi negli ambiti di maggiore degrado

Asse 8: Centri storici ed economie urbane "Identità metropolitane"

Dall'analisi di contesto all'asse strategico: i fattori chiave

La matrice SWOT a seguire raccoglie elementi emersi dall'analisi di contesto e li mette in connessione con i contenuti dell'asse strategico.

Asse 8	
Punti di forza	**Punti di debolezza**
1. Alto valore storico, artistico e culturale del patrimonio insediativo dei centri storici **2.** Valore identitario del patrimonio materiale e immateriale legato alla storia del centro storico per l'intera città e il suo territorio **3.** Presenza di norme e strumenti anche locali, che guidano interventi di rigenerazione urbana (ad esempio, DPRU), volti ad un'idea di città sostenibile ed inclusiva **4.** Permanenza di economie ed attività tradizionali nei centri storici **5.** Centri storici che in molti casi hanno già subito alcune importanti trasformazioni di riqualificazione dello spazio pubblico migliorandone fruibilità, accessibilità, sicurezza, mobilità **6.** Interventi sperimentali di riattivazione economica e sociale (e.g. Altamura, Ruvo di Puglia, Polignano) **7.** Persistenza di comunità di residenti strettamente legate alla vita nel centro storico	**1.** Situazioni di degrado del patrimonio edilizio dl alcuni centri storici **2.** Strategie di riqualificazione non sufficientemente integrate (ad esempio, che non tengono conto delle istanze del *welfare*) **3.** Possibili fenomeni di desertificazione commerciale e produttiva dei centri storici **4.** Fenomeno di sostituzione sociale con l'espulsione dei ceti più disagiati verso le periferie, come conseguenza soprattutto dell'innalzamento del valore immobiliare, ma anche della carenza di servizi e infrastrutture necessari, anche in conseguenza di inadeguate politiche pubbliche per il diritto alla casa, dedicate a questi contesti **5.** Scarsi livelli di accessibilità per i residenti in conseguenza dell'attivazione di zone a traffico limitato, in assenza di un'adeguata riserva di parcheggi

Asse 8			
Opportunità		**Minacce**	
1. Presenza di nuovi strumenti programmatici che tendono ad integrare e potenziare funzioni vitali per il contesto urbano, come quella del commercio. In particolare, i DUC (Distretti Urbani del Commercio) contribuiscono al rafforzamento della coesione sociale e della partecipazione attiva, favorendo politiche e iniziative condivise che trovano un'applicazione privilegiata per i contesti urbani storici. **2.** Risorse straordinarie legate al PNRR, da destinare a progetti di rigenerazione urbana, inclusione sociale e transizione ecologica		**1.** Fenomeni di spopolamento e invecchiamento della popolazione **2.** Problemi di sicurezza per effetto di fenomeni criminosi **3.** Fenomeni di terziarizzazione predatoria legati all'espansione dell'economia del turismo, diffusione incontrollata di B&B a sfavore del bilancio dei residenti e di negozi di souvenir in luogo dei servizi di prossimità, con conseguente rischio di espulsione dei residenti.	

Idea forza e processo logico

L'Asse ha la sua idea forza "identità metropolitane" incentrata sulla necessità di consolidare l'identità del sistema dei centri urbani della città metropolitana. Rafforzare il territorio barese quale meta turistica e culturale emergente, preservando l'identità dei centri storici e le rispettive specificità. Il Piano intende garantire un approccio sistemico alle riqualificazioni dei centri storici, veicolando strategie integrate ed efficaci; un approccio capace di tener conto degli impatti sociali ed ambientali che possono conseguire alle trasformazioni che nel lungo periodo rischiano di compromettere gli equilibri territoriali.

Il processo logico si fonda su un approccio "bottom-up", che parte dalle specificità dei diversi centri storici, intervenendo gradualmente e adattando le azioni di riqualificazione "targetizzate" rispetto ai differenti fabbisogni. Un approccio però che non si fermi alla logica (ad esempio) distretto del commercio singolo, ma guardi anche a connessioni esterne il singolo centro urbano verso una logica di rete.

All'interno dell'area metropolitana coesistono infatti realtà urbane nelle quali serve avviare estese azioni di riqualificazione strutturale degli immobili e degli spazi pubblici. Altre hanno già sperimentato iniziative di riqualificazione di questo genere, e che ora necessitano piuttosto di un maggiore stimolo alle attività di animazione culturale ed economica, con particolare attenzione a quelle che preservano le tradizioni storiche e artistiche. Esistono poi centri storici consolidati, caratterizzati da elevata gentrificazione, che l'impetuosa accelerazione della domanda turistica ha reso ancor più critica. In questi centri si prefigurano piuttosto azioni volte ad aumentare la vivibilità degli stessi, la conservazione dell'identità culturale e la tutela dei beni storici e architettonici.

Identità metropolitane

Interventi differenziati a seconda delle caratteristiche identitarie di ogni comune

1.

Centri storici eccessivamente urbanizzati

Aumento vivibilità

2.

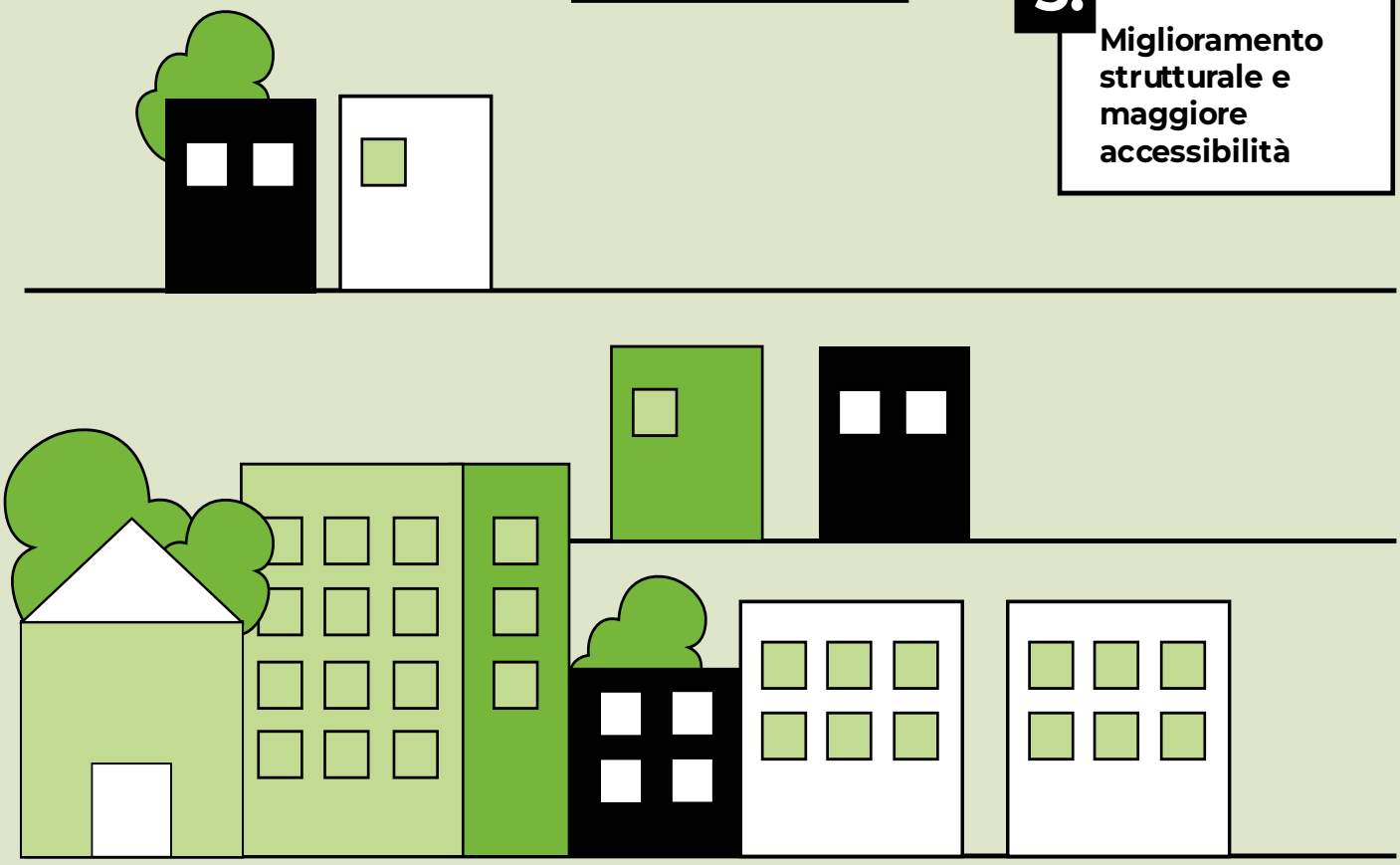
Centri storici già riqualificati

Riattivazione socio-economica

3.

Centri storici da riqualificare

Miglioramento strutturale e maggiore accessibilità



La strategia attuativa

Il Quadro Logico proposto traspone l'idea forza in una visione organica dei processi di trasformazione urbana e guarda con grande attenzione al carattere fortemente policentrico che connota la geografia urbana della Città Metropolitana di Bari. A differenza di gran parte delle realtà metropolitane italiane, generalmente caratterizzate da ambiti urbani in stretta connessione e contiguità fisica con il proprio Capoluogo, l'area vasta barese è caratterizzata dal protagonismo storico e territoriale dei 41 Comuni che la compongono, i quali presentano una propria compiutezza insediativa, di tipo-morfologica ed espansiva. Nell'ambito di questo quadro territoriale, i centri storici rappresentano importanti luoghi identitari per l'intero territorio metropolitano, intesi come "beni culturali d'insieme", ovvero unità complesse stratificate e originali sotto l'aspetto sociale, economico, culturale ed ambientale.

La rete metropolitana dei centri storici come mosaico territoriale unico e complesso di valori, si definisce attraverso politiche di economia urbana declinate a partire dalle specificità e dai caratteri identitari di ciascuno di essi, per graduare la strategia di riequilibrio in chiave sostenibile.

Pertanto, il Quadro Logico mira a garantire un approccio sistemico alle riqualificazioni dei centri storici, veicolando strategie sufficientemente integrate ed efficaci, volte al rafforzamento del vantaggio competitivo dei territori e la gestione nel tempo dei processi socio-economici, al perseguimento di un riequilibrio sostenibile delle funzioni con una maggiore capillarità dei servizi al cittadino, con una specifica attenzione a quelli di interesse turistico e culturale (prodotti tipici, artigianato artistico, attività legate al folklore).

Nell'ambito della cornice unificante tracciata trovano spazio linee di azione strumentali alle diverse macro-tipologie di centri storici: quelli in stato di maggiore incuria, quelli che hanno avviato processi di recupero e quelli già riqualificati, investiti da fenomeni più o meno rilevanti di marketing territoriale in chiave prevalentemente locale (a media o alta potenzialità turistica). Questi ultimi, spesso connotati da una vocazione turistica, dotati di servizi per il tempo libero, fattori che hanno favorito fenomeni di gentrificazione. Attraverso il Quadro Logico si vuole favorire il superamento di queste asimmetrie, da una parte sostenendo un processo di trasformazione sistemico, generativo ed equo tra territori, dall'altra migliorando la gestione, in chiave sostenibile, dei processi culturali e socioeconomici, anche per le realtà che oggi presentano migliori condizioni di contesto.

All'interno di questa prospettiva si guarda anche a nuove forme di 'distrettualizzazione' del commercio, che vanno oltre i confini del centro urbano, verso logiche di rete, in funzione delle specifiche finalità che vengono perseguite.

Nello specifico, il primo obiettivo si sostanzia attraverso il miglioramento della cura del patrimonio storico-architettonico e degli spazi aperti pubblici, in particolare tramite il recupero e rifunzionalizzazione degli edifici dismessi, e una distribuzione più equilibrata delle funzioni, ad esempio ponendo attenzione al fenomeno degli affitti brevi a scopi turistici che limita la disponibilità di alloggi per chi vive e lavora nel territorio, ma anche favorendo l'insediamento di attività commerciali, culturali e terziarie strumentali alle vocazioni turistiche e abitative.

Il secondo obiettivo è destinato principalmente a favorire la riattivazione delle attività economiche un tempo presenti nei centri storici, come il piccolo commercio, i pubblici esercizi e l'artigianato artistico che hanno sofferto i fenomeni di spopolamento o i cambiamenti degli

stili di vita degli abitanti. Il recupero di parti dismesse, spesso coincidenti in questi contesti con i piani terra degli edifici e con immobili pubblici per finalità artistiche, culturali, sociali e turistiche, rappresenta una leva per la rigenerazione socio-economica e ambientale dei centri storici, coinvolgendo direttamente gli spazi pubblici aperti, anch'essi elementi che caratterizzano la forte connotazione identitaria di questi luoghi

Di seguito si riporta il Quadro Logico dell'Asse:

Obiettivo generale	Obiettivo specifico	Azioni
OB.8.1 Sostenere un processo di trasformazione sistemico, generativo ed equo	**OB.8.1.1** Migliorare la cura del patrimonio storico-architettonico	**8.1.1.a** Promozione e messa in rete di interventi di recupero e riqualificazione degli immobili pubblici all'interno dei centri storici metropolitani **8.1.1.b** Tutela e valorizzazione dei centri storici caratterizzati dalla presenza di beni storici, artistici o simbolici in coerenza con la programmazione regionale con priorità ai beni dismessi **8.1.1.c** Miglioramento energetico degli edifici storico-architettonici tramite la creazione di distretti energetici positivi
	OB.8.1.2 Migliorare la vivibilità dei centri storici	**8.1.2.a** Migliorare accessibilità e fruizione dei centri storici, regolando accessi e favorendo la pedonalizzazione **8.1.2.b** Accelerare il processo di eliminazione delle barriere architettoniche fisiche (PEBA) **8.1.2.c** Riqualificazione degli spazi pubblici, adeguamento di servizi destinati ad accogliere reti di mobilità lenta, rigenerazione dei tessuti residenziali **8.1.2.d** Riqualificazione del suolo pubblico, adeguando i sottoservizi e incrementando le superfici permeabili e verdi
OB.8.2 Dare forza all'identità e alla vivibilità	**OB.8.2.1** Riattivare le attività economiche	**8.2.1.a** Rivitalizzare le economie urbane favorendo l'insediamento di attività di servizio e identitarie **8.2.1.b** Riqualificare le attività commerciali e aumentarne la vocazione di servizio
	OB.8.2.2 Promuovere nuovi servizi o modalità di fruizione	**8.2.2.a** Favorire il riuso innovativo degli spazi e dei luoghi con elevata valenza storica o identitaria **8.1.2.b** Promozione di iniziative di aggregazione territoriale con particolare attenzione ai temi della cultura e delle identità

Asse 9 Agricoltura, Paesaggio rurale e transizione alimentare "Valore terra"

Dall'analisi di contesto all'asse strategico: i fattori chiave

La matrice SWOT a seguire connette i risultati dell'analisi di contesto e i contenuti dell'asse strategico.

Asse 9	
Punti di forza	**Punti di debolezza**
1. Eterogeneità delle risorse territoriali per lo sviluppo locale sostenibile, in particolare il sistema paesaggistico del territorio, per lo più caratterizzato da vigneti e oliveti, presenta diversi elementi di naturalità, quali i corsi delle Lame e la vegetazione associata e lembi boscati sparsi. **2.** Prodotti agroalimentari di qualità (e.g. l'Olio Extravergine di Oliva Terra di Bari D.O.P., l'Uva di Puglia I.G.P., il Canestrato Pugliese D.O.P., la Mozzarella di Gioia del Colle D.O.P, Pane di Altamura D.O.P. e Lenticchia di Altamura I.G.P.), la cui promozione costituisce un volano per l'economia del settore primario della Città Metropolitana di Bari, in quanto la loro valenza e incidenza nei mercati comunitari rappresenta un valore aggiunto per l'intero comparto agroalimentare e per il contesto metropolitano di appartenenza. **3.** Presenza di aree boschive a seguito dell'implementazione di politiche per il rimboschimento finalizzate alla difesa idrogeologica del territorio. **4.** Istituzione del Parco dell'Alta Murgia, tra i più estesi a livello nazionale ed area naturale protetta e riconosciuta dalla Direttiva Comunitaria 92/43 come habitat di interesse comunitario, che custodisce al suo interno anche importanti siti di notevole interesse storico, archeologico e paleontologico. **5.** Paesaggio rurale resiliente, ovvero in grado di resistere ed adattarsi a cambiamenti ambientali o socioeconomici, che può avere un ruolo determinante per identificare politiche volte alla valorizzazione di circuiti turistici, presidi slow food e agricoltura biologica e biodinamica.	**1.** Settore agroambientale spesso sottovalutato nell'ambito della definizione delle politiche di sviluppo. **2.** Carenza di una strategia condivisa sul sistema alimentare e di una visione strutturale e multifunzionale dell'agricoltura. **3.** Fenomeno di intensificazione delle pratiche agricole che altera il sistema della naturalità, costruendo un paesaggio che riduce l'impronta ecologica intaccando aspetti agro-ambientali (fortemente espressivo nel paesaggio del Sud Est barese).

Asse 9			
Opportunità		**Minacce**	
1. Presenza di strumenti di pianificazione paesaggistica regionale (ad esempio, Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia) **2.** Evoluzione delle preferenze dei turisti verso *green*, attività sportive e *outdoor*		**1.** Indebolimento della possibilità di sviluppo endogeno anche a causa di mercati comunitari **2.** Limitate sinergie nelle comunità locali ed azione dei partenariati attivi (Gruppi di Azione Locale, associazionismo, ecc.) **3.** Progressiva dispersione del patrimonio culturale materiale e immateriale della tradizione agricola (in particolare, prodotti, pratiche, metodi, tecniche) da promuovere e valorizzare	

Idea forza e processo logico

"Valore terra" è il *claim* di un Asse che si ispira al "Green Deal" europeo alla strategia denominata "Farm to Fork", estendendo il perimetro di intervento alla valorizzazione del paesaggio e alla creazione di una connessione forte tra realtà rurali e urbane.

Una terra che rappresenta un patrimonio dal punto di vista ecologico, ambientale storico e culturale, oltre che costituire un baluardo essenziale nel contrasto ai cambiamenti climatici.

Una terra che rappresenta una risorsa economica in chiave turistica e il fondamento per un'agroindustria che resta una vocazione dell'economia metropolitana, anche per i suoi importanti riflessi sul commercio.

Una terra che ha nella campagna il sostrato di un territorio endemicamente policentrico e nella cultura agricola un connettore per i 41 comuni metropolitani.

Una terra capace di dare un contributo al benessere delle persone e stimolare corretti stili di vita. Anche per questo la Città metropolitana si è dotata del Manifesto per la transizione alimentare, quale strumento operativo di riferimento che ha nella migliore gestione della terra un suo punto cardine.

Valore terra

Tutela del paesaggio

Salvaguardia del patrimonio ecologico -ambientale e dell'identità agricola

Economia sostenibile

Creazione di filiere corte e mercati locali, sostegno alle imprese della filiera agroindustriale e sviluppo di competenze per agevolare l'inserimento lavorativo

Transizione alimentare

Educazione ai corretti stili di alimentazione implementando le misure proposte dalla Food Policy Metropolitana e miglioramento della connessione tra sistemi urbani e rurali

La strategia attuativa

Il Quadro Logico dà concretezza all'idea forza mediante tre obiettivi principali, finalizzati a valorizzare il sistema rurale, ambientale e paesaggistico metropolitano, incrementare il livello di coesione tra il contesto urbano e rurale oltre e a sostenere uno sviluppo dell'economia agricola coerente con il Piano di Sviluppo Rurale, capace di portare sulla tavola prodotti per una alimentazione sana e di qualità, nel rispetto dell'ambiente.

Una strategia che si pone quindi in continuità con il Patto città campagna, laddove un rinnovato rapporto tra attività urbane e rurali favorisce una maggiore remunerazioni dalle produzioni e un miglioramento delle condizioni del mondo rurale, così come a migliorate condizioni di vita urbana attraverso una aumentata qualità alimentare. Ciò secondo una logica di sostenibilità economica, sociale ed ambientale, come sancito nel Manifesto per la transizione alimentare sostenibile della Città Metropolitana di Bari.

Il primo obiettivo è volto ad ampliare le aree naturali e seminaturali presenti nella rete ecologica metropolitana, a valorizzare i paesaggi rurali e costieri, favorendo la resilienza delle aree agricole. La costituzione del Parco Lama San Giorgio, piuttosto che il fattivo coinvolgimento del Parco dell'Alta Murgia, piuttosto che dei GAL costituiscono altrettanti punti di caduta delle finalità auspicate. Le finalità sono molteplici e interconnesse tra loro, mirate a rafforzare la naturalità delle matrici agricole tradizionali (quali l'oliveto, il vigneto, il frutteto) e alla creazione di nuovi habitat che facilitino un ripopolamento della componente floristica e faunistica di specie.

Il paesaggio rurale metropolitano, dunque, diviene il mezzo per promuovere interventi di progettualità diffusa, pratiche e sperimentazioni che consentano la fruizione di un paesaggio di qualità, leggibile e comprensibile nelle sue trame, aumentando i livelli di biodiversità del mosaico paesaggistico, incoraggiando le iniziative delle piccole imprese, il passaggio generazionale, l'occupabilità dei giovani e la diffusione di metodi innovativi di agricoltura biologica e biodinamica, favorendo la transizione alimentare. Ciò anche al fine di preservare una cura del territorio funzionale al contrasto ai cambiamenti climatici e ridurre i rischi futuri di eventi naturali estremi o catastrofici.

Il secondo obiettivo è dedicato allo sviluppo di un'economia agricola coerente con il Piano di Sviluppo Rurale della Regione Puglia. In esso trovano spazio alcune linee di azione di carattere fortemente locale, quali sostenere le produzioni tipiche, favorire la diversità delle specie autoctone, con l'introduzione di cultivar a ridotto fabbisogno idrico, ma anche la creazione di network funzionali e alla valorizzazione turistica e alla promozione di efficaci campagne di sensibilizzazione sul consumo di prodotti locali.

Il terzo obiettivo è focalizzato sull'educazione al cibo attraverso l'attuazione della Food Policy di carattere metropolitano, con un'estesa sensibilizzazione, a partire dai bambini, alla corretta alimentazione, utilizzando prodotti autoctoni come quelli tipici di qualità o, quelli a denominazione di origine. Nell'obiettivo rientrano anche azioni educative, sulla scorta dell'esempio delle fattorie didattiche, le azioni destinate alle istituzioni, come l'introduzione di capitolati ad hoc per le mense scolastiche, e le azioni per le imprese, con l'introduzione di una logistica capace di ridurre lo spreco alimentare e che favorisca la pratica del riuso. In particolare, per l'attuazione della Food Policy, Città Metropolitana di Bari con Deliberazione n.3/2019 ha dato atto della rilevanza dell'istituzione di un Distretto del Cibo metropolitano

quale strumento di sviluppo economico del territorio e di innovazione delle politiche di Food Policy e relativi modelli di governance.

Di seguito si riporta il Quadro Logico dell'Asse:

Obiettivo generale	Obiettivo specifico	Azioni
OB.9.1 Valorizzare il sistema rurale, ambientale e paesaggistico metropolitano	**OB.9.1.1** Aumentare la presenza di aree naturali e seminaturali	**9.1.1.a** Rafforzamento della naturalità delle matrici agricole tradizionali **9.1.1.b** Creazione di nuovi habitat per il ripopolamento della componente floristica e faunistica di specie **9.1.1.c** Creazione di una rete dei Green Belt metropolitani **9.1.1.d** Creazione della rete dei parchi della Città Metropolitana **9.1.1.e** Tutelare e conservare il patrimonio culturale materiale e immateriale della tradizione agricola
	OB.9.1.2 Promuovere la resilienza delle aree rurali	**9.1.2.a** Sviluppo di un International Food Open Innovation Hub per la formazione di nuove imprese e competenze nel settore alimentare, dando priorità a giovani e donne **9.1.2.b** Favorire la diffusione dell'innovazione in agricoltura **9.1.2.c** Promuovere la continuità nelle imprese agricole **9.1.2.d** Sostegno alla realizzazione di percorsi di inserimento lavorativo nella filiera agricola e autoimprenditorialità dedicati a disoccupati, sottoccupati e NEET **9.1.2.e** Creazione di green communities e comunità energetiche
OB.9.2 Sostenere uno sviluppo dell'economia agricola coerente con Piano di Sviluppo Rurale	**OB.9.2.1** Tutelare, ripristinare e valorizzare gli ecosistemi connessi all'agricoltura	**9.2.1.a** Sostegno alla riconversione produttiva verso specie o cultivar a ridotto fabbisogno idrico **9.2.1.b** Sostegno ai produttori che si impegnano nella conservazione delle risorse genetiche di interesse locale soggette a rischio di estinzione **9.2.1.c** Favorire la vendita diretta attraverso cooperazione di filiera, creazione e sviluppo di filiere corte e mercati locali **9.2.1.d** Sostegno alla creazione di una banca dati per il censimento e la mappatura del patrimonio rurale disponibile nel territorio metropolitano
OB.9.3 Educare al cibo di qualità	**OB.9.3.1** Promuovere una food policy rispettosa del rapporto tra città e campagna	**9.3.1.a** Realizzazione dell'"Assemblea Metropolitana del Cibo" **9.3.1.b** Valorizzazione delle matrici verdi del territorio sostenendo lo sviluppo sostenibile dei territori dal punto di vista produttivo e paesaggistico **9.3.1.c** Istituzionalizzazione di una "Food Academy metropolitana" **9.3.1.d** Adozione di linee guida per il green e public procurement **9.3.1.e** Realizzazione e adeguamento di strutture logistiche per il contrasto allo spreco alimentare e la promozione del riutilizzo **9.3.1.f** Valorizzazione del MAAB - Mercato Agro Alimentare Barese

Asse 10 Transizione Verde adattamento ai cambiamenti climatici "Comunità sostenibili"

Dall'analisi di contesto all'asse strategico: i fattori chiave

La matrice SWOT di seguito rappresenta le connessioni tra gli esiti dell'analisi di contesto e i contenuti dell'asse strategico.

Asse 10			
Punti di forza		**Punti di debolezza**	
1. Dal 2007 al 2021 nella Città Metropolitana di Bari sono stati finanziati 34 interventi per la Difesa del Suolo, specialmente nel 2010 (Decreto AP Puglia 24/11/2010) e nel 2021 (Decreto Min int DAIT_23.02.2021), per un totale di oltre € 52 milioni di investimenti **2.** Numero per kmq di impianti fotovoltaici installati nella CMB superiore in confronto alla media regionale e al dato nazionale		**1.** Scarsa adesione dei comuni dell'area Metropolitana al Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC): dei 41 Comuni appartenenti alla Città Metropolitana di Bari solo 7 di essi hanno redatto il PAES, mentre 17 comuni hanno firmato il Patto dei Sindaci. Tale scarsa adesione evidenzia carenze di adeguate risorse tecniche, gestionali ed economiche a livello locale. **2.** Scarsa disponibilità di verde urbano e conseguente alto livello di impermeabilizzazione del suolo **3.** Esternalità negative della mobilità legate a un ridotto utilizzo dei servizi di TPL e delle modalità eco-friendly (rif. SWOT mobilità sostenibile) **4.** Quota di consumi elettrici nella CMB coperta da energia prodotta da fonti rinnovabili inferiore al dato regionale e nazionale	

Asse 10			
Opportunità		**Minacce**	
1. Presenza di numerosi strumenti di finanziamento (europei e nazionali) dedicati ad investimenti funzionali all'incentivazione della transizione ecologica, tra cui:		**1.** I comuni della città metropolitana sono soggetti in prevalenza a pericolosità e rischio idraulico connesso ad alluvioni o a fenomeni di allagamento e, in minor misura, a fenomeni franosi o a altre tipologie di dissesto.	

• il "pacchetto europeo normativo sull'economia circolare" che include finanziamenti per oltre euro 650 milioni provenienti dal fondo Orizzonte 2020 e euro 5,5 miliardi dai fondi strutturali; PNRR - Missione 2 "transizione ecologica e rivoluzione verde (€ 59,47 miliardi); • PREPAC (Programma di Riqualificazione Energetica della PA Centrale); • Piano di Azioni Prioritarie (*Prioritised Action Frameworks*) della Regione Puglia _ 2021-2027, strumento strategico di pianificazione pluriennale, che fornisce una panoramica generale delle misure necessarie per attuare la rete Natura 2000 dell'Unione europea e la relativa infrastruttura verde, specificando il fabbisogno finanziario per tali misure e collegandole ai corrispondenti programmi di finanziamento dell'UE. • Acquedotto Pugliese ha messo in atto un piano da oltre due miliardi di euro, che vedrà il suo completamento nel 2043, per il risanamento delle reti in tutti i comuni pugliesi. • Significativi investimenti della Regione Puglia (oltre euro 420 milioni) nella costruzione e/o potenziamento di depuratori per aumentare il riutilizzo delle acque reflue trattate in Puglia. Il reimpiego delle acque reflue a fine irriguo potrebbe comportare consistenti benefici economici per gli agricoltori (ca. Euro 7 milioni / anno). Inoltre, l'utilizzo di acque reflue consentirebbe di ridurre l'estrazione dell'acqua dalle falde, ridurre gli effetti di salinizzazione nelle zone costiere, contrastare la desertificazione, ridurre l'uso di fitofarmaci e soprattutto ridurre gli scarichi nei corpi idrici superficiali non significativi nel suolo, nel sottosuolo e nel mare.	**2.** L'azione di contrasto al dissesto idrogeologico risulta ancora complessivamente insufficiente, evidenziando alcune criticità legate soprattutto ai tempi di attuazione degli interventi programmati finanziati, nonostante siano passati molti anni dalla erogazione dei fondi messi a disposizione per la loro realizzazione.

Idea forza e processo logico

L'idea forza che guida il Quadro Logico dell'Asse 10 è che la Città Metropolitana debba evolvere verso una "comunità sostenibile", in cui le istituzioni dialogano e collaborano per attuare forti politiche ambientali, proseguendo nel tracciato della missione 2 del PNRR.

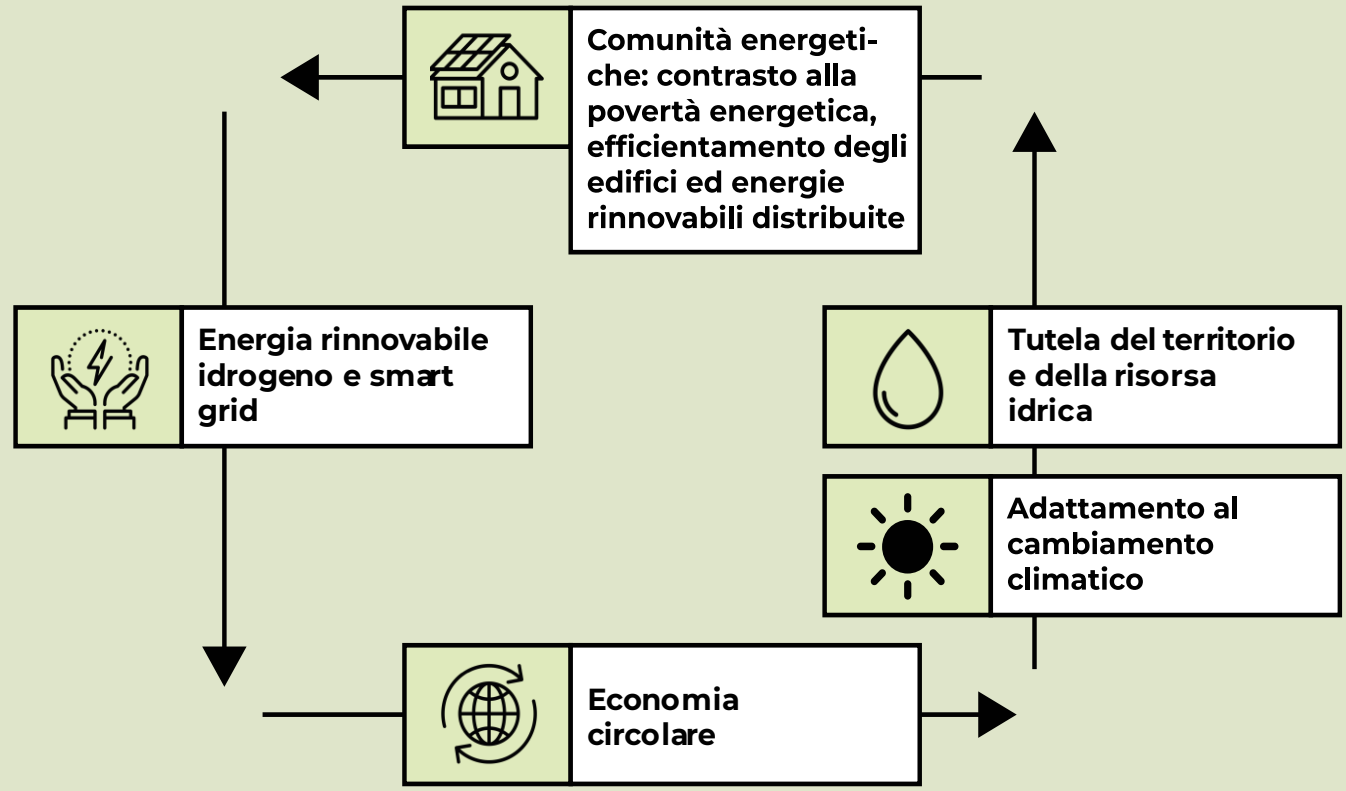
Un traguardo che si vuole raggiungere è quella di dotare, entro il 2025, tutti i 41 comuni di un Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima, che permetta al territorio metropolitano di ottenere importanti riduzioni delle emissioni e di poter ambire alla "carbon neutrality" entro il 2050, in coerenza con il "Green Deal" europeo.

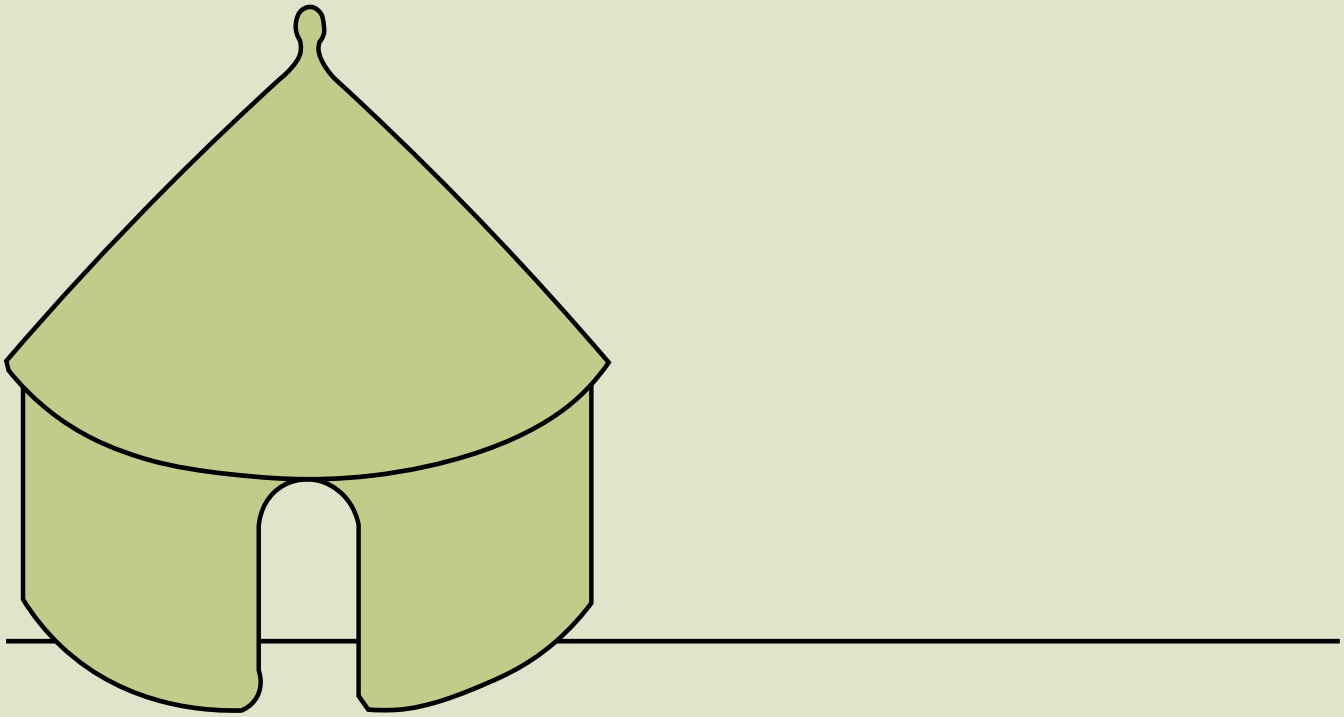
Sostenibilità che deve garantire benefici a tutti, come la logica di comunità richiede, ponendo particolare attenzione al contrasto alla povertà energetica.

Una sostenibilità che è trasversale a più assi del Piano e qui viene affrontata nella sfera ambientale, soprattutto sotto il profilo delle infrastrutture e dei servizi che rafforzano l'impronta "green" del territorio.

È all'interno di questa cornice che si è tracciato un processo logico articolato in quattro ambiti di intervento: 1) energia rinnovabile, idrogeno e smart grid; 2) efficienza energetica e riqualificazione degli edifici; 3) tutela del territorio e della risorsa idrica; 4) economia circolare.

Comunità sostenibili





La strategia attuativa

Allo scopo di mitigare gli effetti di fenomeni dovuti al cambiamento climatico, il Quadro Logico si pone come obiettivo prioritario la conduzione di un approccio integrato che incida su quattro dimensioni: migliore gestione della risorsa idrica; promozione dell'economia circolare; decarbonizzazione; riduzione delle emissioni.

La riduzione delle emissioni appare raggiungibile attraverso una maggiore sensibilità da parte dei cittadini, ma anche una formazione specifica sui temi del clima e dell'energia per amministratori locali, funzionari PA e professionisti, chiamati ad attuare policy che tengano conto di queste tematiche. È necessaria, inoltre, una revisione generale dei Piani Comunali (PCCA – PPC – PTGM), in linea con il nuovo PAESC, il quale punta all'integrazione delle indicazioni energetiche e climatiche all'interno della pianificazione esistente per semplificare ed ottimizzare i passaggi e la governance.

Il secondo obiettivo è riferito al tema dell'energia assorbendo anche la programmazione su scala europea che ha già raggiunto un elevato livello di accuratezza; ponendo target sfidanti tra cui quello dell'elettrificazione del sistema dell'energia primaria che nella prospettiva di decarbonizzazione totale al 2050, dovrà superare il 50% e quello in merito alla generazione di energia elettrica, che prevede la dismissione dell'uso del carbone entro il 2025 e la produzione del 72% da fonti rinnovabili nel 2030 .

Il processo di decarbonizzazione su scala Metropolitana passa quindi attraverso il contenimento dei consumi, l'efficientamento dell'illuminazione pubblica e la riduzione del parco veicolare, ovviamente a fronte del rafforzamento del trasporto pubblico locale trattato nell'Asse 2. Contribuiscono ad implementare le azioni del secondo obiettivo anche lo sviluppo delle fonti rinnovabili e la sperimentazione delle Comunità Energetiche e delle Smart Grid.

In quest'ottica il Comune di Bari intende sperimentare una forte propensione di investimenti nell'ambito della transizione verde attraverso la definizione di Bari Città Verde entro il 2030 e di Bari Carbon Neutrality entro il 2042, per estendere, entro il 2050 quest'ultimo grande obiettivo all'intera Città metropolitana.

Il terzo obiettivo invece risponde alla necessità di sostenere fortemente il risparmio idrico attraverso la manutenzione e la progettazione delle infrastrutture in grado di rispondere alle esigenze attuali. Nell'area Metropolitana oltre la metà dell'acqua potabile immessa nelle reti comunali di distribuzione è soggetta a dispersione così come anche i reflui urbani non trattati che spesso provocano disagi per allagamento da precipitazioni intense. Realizzare una rete di depuratori delle acque reflue urbane su scala Metropolitana favorisce le implicazioni positive indotte nel complesso ciclo dell'acqua trasformando i reflui in risorse idriche.

I frequenti eventi estremi (precipitazioni intense, isole di calore, estesi incendi boschivi) e i fenomeni di desertificazione indotti dal riscaldamento climatico espongono al rischio idrogeologico anche il territorio metropolitano, che mostra diversi elementi di fragilità. L'intenzione della Città Metropolitana di Bari è quella di lavorare nell'attuazione di interventi per la mitigazione e il contrasto del dissesto idrogeologico.

Infine, il quarto obiettivo è volto a favorire la diffusione dell'economia circolare, sensibilizzando i cittadini alla corretta gestione dei rifiuti domestici, potenziando la quantità e la qualità della raccolta differenziata e migliorando gli standard del servizio reso alle utenze.

Gli interventi contemplati favoriscono e incentivano la definizione di un sistema di Tariffazione Rifiuti Puntuali (TARIP) misto progressivo-premiale, la realizzazione di impianti di riciclo per il recupero di materia e di energia, nonché la promozione degli appalti pubblici "verdi" (GPP) finalizzati all'acquisto di materiale riciclato.

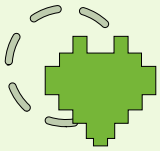
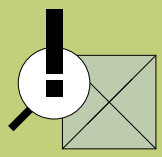
Di seguito si riporta il Quadro Logico dell'Asse:

Obiettivo generale	Obiettivo specifico	Azioni
OB.10.1 Ridurre le emissioni	**OB.10.1.1** Coinvolgimento dei cittadini sulle tematiche ambientali: conoscenza e sensibilizzazione	**10.1.1.a** Creazione di campagne di sensibilizzazione e formazione rivolte a cittadini e PA sulle tematiche di Clima ed Energia **10.1.1.b** Istituzione di uno sportello informativo a supporto dei cittadini sui temi della transizione ecologica
	OB.10.1.2 Dare maggiore incisività alle politiche di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico	**10.1.2.a** Dare attuazione ai PAESC e adeguare gli strumenti di programmazione locale **10.1.2.b** Aggiornamento dei Piani Comunali di Classificazione Acustica **10.1.2.c** Aggiornamento dei Piani di protezione Civile **10.1.2.d** Realizzazione del Piano Territoriale Generale Metropolitano **10.1.2.e** Sviluppo di una piattaforma unica per la raccolta di buone pratiche di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico
OB.10.2 Promuovere la decarbonizzazione	**OB.10.2.1** Contenere i consumi e le povertà energetiche	**10.2.1.a** Riqualificazione ed efficientamento energetico di impianti pubblici **10.2.1.b** Realizzazione di un efficientamento degli impianti a rete comunali **10.2.1.c** Rinnovare il parco veicolare privilegiando la transizione verso veicoli elettrici per i mezzi pubblici
	OB.10.2.2 Favorire lo sviluppo dell'energia da fonti rinnovabili	**10.2.2.a** Produzione di energia da fonti rinnovabili, specialmente in area urbana **10.2.2.b** Incentivare l'installazione di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili innovative **10.2.2.c** Supporto alla creazione di distretti ad energia positive (PED-Positive Energy Districts) ed energia zero (ZED - Zero Energy Districts) per favorire lo sviluppo urbano sostenibile
	OB.10.2.3 Sostenere le comunità energetiche	**10.2.3.a** Creazione di Comunità energetiche che coinvolgono soggetti e strutture pubbliche e private **10.2.3.b** Interventi per lo sviluppo delle Smart Grid e Smart Cities
OB.10.3	**OB.10.3.1** Ridurre gli sprechi	**10.3.1.a** Incentivi all'acquisto di elettrodomestici efficienti, dispositivi «anti spreco» e la sostituzione di contatori d'utenza

Migliorare la gestione della risorsa idrica		**10.3.1.b** Attuazione di politiche di tariffazione finalizzate al risparmio idrico **10.3.1.c** Risanamento delle reti idriche
	OB.10.3.2 Potenziare la raccolta e trattamento delle acque reflue urbane	**10.3.2.a** Interventi di adeguamento e potenziamento del sistema fognario urbano **10.3.2.b** Istituzione della rete metropolitana dei depuratori (adeguamento e/o realizzazione) **10.3.2.c** Riutilizzo delle acque depurate, specialmente nel settore agricolo **10.3.2.d** Promozione di trattamenti biologici per la depurazione delle acque reflue e fitodepurazione
	OB.10.3.3 Contrastare e prevenire i rischi climatici	**10.3.3.a** Sostenere l'attuazione di interventi per la mitigazione e il contrasto del dissesto idrogeologico **10.3.3.b** Favorire la diffusione di iniziative *Nature Based Solutions* per contrastare rischio siccità e isole di calore, nonché rischio idraulico
OB.10.4 Promuovere l'Economia Circolare	**OB.10.4.1** Ridurre la produzione dei rifiuti	**10.4.1.a** Promuovere politiche di Tariffazione Rifiuti Puntuali (TARIP) **10.4.1.b** Stimolare la diffusione del principio di "responsabilità estesa" del consumatore e del produttore (istituzione di sistemi di vuoto a vedere, pay-per use)
	OB.10.4.2 Potenziare i sistemi di raccolta, trasporto e di trattamento dei rifiuti	**10.4.2.a** Miglioramento e meccanizzazione della rete di raccolta differenziata dei rifiuti urbani **10.4.2.b** Potenziamento della capacità di trattamento della frazione organica **10.4.2.c** Realizzazione di impianti per il recupero di materia
	OB.10.4.3 Promuovere l'Eco-Design e i prodotti sostenibili e circolari	**10.4.3.a** Potenziare la filiera del riutilizzo **10.4.3.b** Sostegno alla diffusione dei "prodotti ecologici" **10.4.3.c** Sostegno alle produzioni "plastic-free" e Rebranding degli imballaggi
	OB.10.4.4 Promuovere la cura del territorio	**10.4.4.a** Accrescimento ed efficientamento delle modalità di accertamento dell'abbandono dei rifiuti **10.4.4.b** Promozione dello smaltimento e della rimozione di amianto o altri materiali pericolosi **10.4.4.c** Istituzione di obblighi di «rispetto ambientale»

Asse 11 Competitività "Conoscenza al centro"

La matrice SWOT riportata di seguito sintetizza il nesso tra quanto emerge nel paragrafo 3.4 e i contenuti dell'asse strategico.

Asse 11			
Punti di forza		**Punti di debolezza**	
1. Comuni dell'area Metropolitana caratterizzati dal punto di vista urbanistico dalla separazione tra l'area urbana dedita al settore terziario e creditizio e l'area industriale, caratteristica che consente un'agevole identificazione di nuove aree da destinare a nuovi insediamenti produttivi **2.** Presenza di capitale umano altamente qualificato a disposizione delle imprese **3.** Presenza di eccellenze a livello locale nei seguenti settori: agroalimentare, ICT, farmaceutico, logistica, automotive, produzione di macchinari **4.** Ecosistemi basati su KETs e tecnologie emergenti in forte espansione e votati all'innovazione **5.** Presenza di start-up, incubatori, acceleratori di imprese e strutture a sostegno dell'attrazione di investimenti sul territorio (e.g. One Stop Shop) **6.** Sistema universitario vocato alla ricerca **7.** Disponibilità di un'offerta formativa variegata e di qualità **8.** Crescente partecipazione alla formazione contnuai		**1.** Logistica e trasporti non efficienti per gap infrastrutturali che riducono ad esempio le opportunità derivanti dal trasporto intermodale **2.** Carenza di servizi di trasporto, alla persona e servizi di credito nelle zone produttive **3.** Difficoltà nel portare avanti un modello di innovazione aperta, che consenta di accedere o creare innovazione mediante la collaborazione tra attori diversi con una rete eterogenea di competenze (città Metropolitana, università, start up, istituti pubblici e privati) **4.** Nanismo di impresa **5.** Limitata inclinazione alla innovazione formale delle imprese **6.** Limitata scolarizzazione del personale	

Asse 11	
Opportunità	**Minacce**
1. Posizione geografica strategica verso i Balcani e l'Europa dell'est **2.** Fondi strutturali e di investimento europei destinati al rafforzamento della ricerca, sviluppo tecnologico ed innovazione, nonché a migliorare l'accesso, l'uso e la qualità delle ICT e la competitività delle piccole e medie imprese **3.** Aumento della domanda anche internazionale di prodotti tipici legati alla tradizione enogastronomica del territorio in relazione all'aumento dei flussi turistici nazionali e internazionali **4.** Integrazione strategica con la Agenda di Sviluppo Metropolitano 2023, l'Agenda 2030 regionale e la Strategia Regionale S3 **5.** Opportunità di complementarità dei fondi con PNRR, fondi FESR ed FSE+ **6.** Aree di interesse strategico: ZES, ASI, Porti, Ferrovie, Aeroporti	**1.** Scarsa propensione delle imprese a creare poli di interesse e ad associarsi, al fine di creare una governance condivisa alla base dello sviluppo economico e delle politiche di finanziamento e sgravi fiscali necessarie ad attirare investitori specialmente nel settore della ricerca e sviluppo **2.** Globalizzazione e concorrenza sui prezzi con specifico riferimento al settore manifatturiero (ad esempio, rispetto al costo della manodopera sensibilmente inferiore in altre aree geografiche) **3.** *Digital divide* e difficoltà della Pubblica Amministrazione nel pianificare e gestire strategie di sviluppo, a causa della burocrazia e delle tempistiche dilatate **4.** Sviluppo dei mezzi elettrici che nel medio-lungo periodo per potrebbe incidere negativamente sulla tenuta del tessuto industriale della Città Metropolitana di Bari in considerazione del fatto che vi sono molte aziende legate all'*automotive.*

Idea forza e processo logico

La conoscenza al centro del sistema produttivo barese e delle policy di settore è l'idea forza dell'Asse 11. All'interno di questa cornice strategica le tecnologie abilitanti rappresentano una priorità per consolidare la capacità competitività delle imprese del territorio assieme a un percorso di progressiva specializzazione produttiva nelle filiere più promettenti, in raccordo con la Strategia regionale S3 e Industria 5.0.

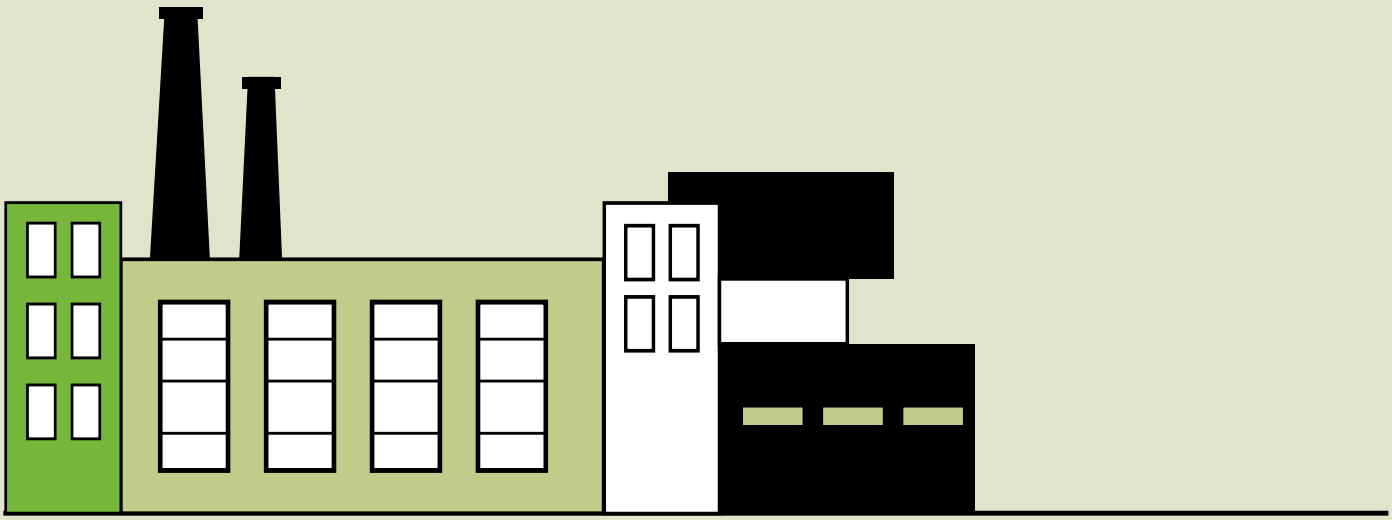
Prioritario è, contestualmente, aumentare la attrattività del territorio rispetto agli investimenti, con la previsione di un modello di una strategia di marketing dedicata che prevede anche interventi capaci di migliorare il contesto, che interessano tutti quei servizi alle famiglie essenziali per poter pensare di attrarre lavoratori qualificati, con specifica attenzione al tema dell'housing e della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.

Tra i fattori di contesto abilitanti centrali nel processo logico dell'Asse rientrano la trasformazione delle aree industriali, sempre più 'piattaforme' di servizio alle imprese insediate da integrare su scala metropolitana, e il rafforzamento dell'architettura infrastrutturale, necessario anche per corrispondere la crescente domanda di logistica delle imprese.

Quarto "pilastro" dell'Asse è rappresentato da una governance "innovativa" più inclusiva anche verso il privato e capace di individuare e corrispondere i bisogni in maniera più efficace ed efficiente, di fronte a sfide sempre più impegnative e di scala sistemica.

Conoscenza al centro

Governance Innovativa per attrarre investimenti	Capitalizzare la conoscenza
Infrastrutture strategiche logistiche	Sostegno alle filiere produttive S3, alle startup e creazioni di centri per l'innovazione
Valorizzazione delle aree strategiche-produttive	Industria 5.0: innovazione, sostenibilità e welfare



La strategia attuativa

Il Quadro Logico dell'Asse 11 dà concretezza a questa visione attraverso tre macro-obiettivi, definiti Obiettivi Generali, che vanno ad insistere su altrettante dimensioni: competitività, attrattività e infrastrutture. Queste dimensioni contribuiranno, in maniera complementare, a rafforzare lo sviluppo endogeno del sistema economico/produttivo metropolitano e attrarre investimenti.

Nell'Asse è previsto un piano di investimenti strategici, destinati al progresso economico all'interno del territorio metropolitano potenziando le infrastrutture industriali e logistiche, favorendo al contempo azioni di riduzione del consumo di suolo. Quest'ultimo fenomeno non potrà, difatti, essere demandato esclusivamente ai piani urbanistici, ma obiettivo di proposte strategiche che disegnano regole entro le quali soggetti pubblici e privati abbiano ben chiaro come poter trasformare un'area. L'utilizzo del suolo ha effetti sulla consistenza e sulla qualità di altri beni pubblici naturali o sulla fruizione di beni come il paesaggio.

Per migliorare la competitività delle imprese del territorio la direzione individuata è quella di sostenere i processi di innovazione tecnologica andando a lavorare sulle tecnologie qualificanti, dando attenzione specifica a quelle emergenti, identificate dalla Strategia di sviluppo regionale S3 (Smart Puglia 2030). Uno strumento attuativo è rappresentato dalla Componente "dalla ricerca al business" del PNRR con la previsione di un sistema di collaborazione Hub & Spoke capace di coinvolgere competenze e filiere locali, come agritech e mobilità sostenibile. L'attuazione della Strategia regionale per l'idrogeno (H2Puglia2030) rientra tra le leve utili a dare competitività al territorio barese.

Un'ulteriore traiettoria è quella che porta verso i cd "ecosistemi per l'innovazione", attivati con il Piano nazionale complementare al PNRR, alimentati attraverso un processo bottom-up, dove le imprese diventano soggetto propulsore del networking e della partnership pubblico-privata con centri ricerca e trasferimento tecnologico, alimentando un circolo virtuoso verso la specializzazione delle imprese in attività ad alta tecnologia e intensità di conoscenza. Ecosistemi tra i quali assume specifico rilievo la Puglia Innovation Valley della Università LUM a Casamassima, con funzioni di trasferimento tecnologico e accelerazione imprenditoriale. La realizzazione di Centri di competenza e il completamento della Casa delle tecnologie emergenti della Città Metropolitana di Bari costituiscono altrettanti tasselli fondamentali di questa strategia evolutiva, assieme alla previsione di ecosistemi come la Casa della ristoceutica mediterranea, Eco-Innovalimenta, il BID -Bari innovation district, Eco-Innomed o l'Ecosistema digitale per l'innovazione - security and safety for society (EDIS^3).

Oltre alla competitività, il Quadro Logico definisce un altro obiettivo generale, legato all'attrattività del territorio metropolitano. Gli ultimi anni hanno visto il nostro territorio sempre più incentrato su un'economia knowledge intensive, capace di attirare grandi imprese che hanno deciso di stabilire le proprie unità operative nella città metropolitana di Bari. Attrarre investimenti, rendere il nostro territorio business friendly e consolidare la rete dei servizi a sostegno delle imprese, sono solo alcune degli obiettivi specifici di questo Asse. Al fine di attrarre investimenti, infatti, appare necessario attivare una strategia di marketing condivisa e che integri e rafforzi gli strumenti già avviati, come il One Stop Shop. Andranno realizzate iniziative coordinate di marketing territoriali e bisognerà lavorare sulla governance, nel definire un modello di servizio agli investitori veloce nelle risposte e dotato di capacità attuativa, come sperimentato con la ZES. Per rendere attrattivo il territorio appare inoltre necessario migliorare

fattori di contesto, in primo luogo la disponibilità di alloggi a costi accessibili per chi vorrebbe trasferirsi nel barese, elemento che richiede un intervento di sistema tra istituzioni, operatori finanziari ed economici. Serve anche valorizzare la qualità delle relazioni dei cd "corpi intermedi", quali le associazioni datoriali e i sindacati dei lavoratori, e favorirne un'evoluzione capace di migliorare le condizioni di lavoro intervenendo primariamente sul rapporto lavoro-vita privata.

Un ulteriore tema prioritario è rappresentato dalle infrastrutture strategiche in quanto risorse abilitanti. La direzione di intervento auspicata è declinata su due ambiti: le aree industriali e le infrastrutture logistiche. Per il Consorzio ASI si prevede la concretizzazione di un piano di sviluppo (Masterplan) per una sua evoluzione verso la forma di APPEA ("Aree produttive paesaggisticamente ed ecologicamente attrezzate"), in armonizzazione con le previsioni del vigente PPTR. Un'evoluzione secondo il modello degli "eco-industrial parks", caratterizzati da una più estesa offerta di servizi alle imprese insediate, favorendo la nascita di un soggetto leader metropolitano grazie a un ampliamento dell'ASI di Bari-Modugno e Molfetta, anche attraverso l'annessione di aree produttive e una razionalizzazione dei restanti agglomerati, stimolando l'adozione di nuovi modelli di governance, più vicini alle imprese e alle nuove esigenze che esprimono.

Un secondo pilastro è riconducibile al rafforzamento delle infrastrutture logistiche. In considerazione della domanda e delle caratteristiche infrastrutturali del sistema logistico della Città Metropolitana di Bari, la strategia di sviluppo è incentrata da un lato sul consolidamento delle infrastrutture attuali in un'ottica di maggiore sostenibilità del trasporto merci e d'altra parte sullo sviluppo e ampliamento dell'offerta marittimo-portuale, intermodale e logistica. A completamento della strategia di ampliamento del polo logistico della CMB, si evidenzia anche il contributo che potranno derivare dalla ZES (Zona Economica Speciale) unica per il Mezzogiorno[57] e dalla sperimentazione delle zone franche doganali.

Di seguito si riporta il Quadro Logico dell'Asse:

Obiettivo generale	Obiettivo specifico	Azioni
OB.11.1 Sostenere i processi di innovazione tecnologica delle imprese	**OB.11.1.1** Consolidare le capacità di ricerca e innovazione e l'introduzione di tecnologie avanzate	**11.1.1.a** Sostegno a progetti strategici nelle filiere produttive in coerenza con la Strategia regionale S3 **11.1.1.b** Supporto all'attuazione della Strategia regionale per l'idrogeno **11.1.1.c** Sostegno alla transizione in chiave Industria 5.0 **11.1.1.d** Sostegno alle startup innovative e allo sviluppo delle imprese (Living Lab)
	OB.11.1.2 Supportare lo sviluppo dell'ecosistema della	**11.1.2.a** Casa delle tecnologie emergenti **11.1.2.b** Verso una rete di ecosistemi dell'innovazione delle filiere più promettenti

[57] Decreto Sud n. 124 del 19.09.2023 convertito in Legge n. 162 del 13 novembre 2023

	ricerca e dell'innovazione	**11.1.2.c** Rete degli incubatori e degli acceleratori
OB.11.2 Favorire l'evoluzione verso un sistema knowledge intensive attraverso l'attrazione di investimenti	**OB.11.2.1** Rafforzare servizi e strutture a sostegno dell'attrazione di investimenti e talenti sul territorio	**11.2.1.a** Realizzazione di iniziative coordinate per l'attrazione d'investimenti in innovazione **11.2.1.b** Potenziamento del One Stop Shop metropolitano in raccordo con Porta Futuro e la Zes unica
	OB.11.2.2 Rendere Bari un territorio «business friendly»	**11.2.2.a** Valorizzare le relazioni partecipative nelle aziende **11.2.2.b** Implementare un «welfare aziendale di sistema» **11.2.2.c** Sviluppo delle zone franche doganali
OB.11.3 Consolidare le infrastrutture strategiche metropolitane	**OB.11.3.1** Riqualificare le aree industriali di interesse strategico	**11.3.1.a** Realizzare il Masterplan dell'ASI dando priorità alle infrastrutture dell'Industria 5.0 e a quelle sulla sicurezza **11.3.1.b** Sperimentare nuovi modelli di governance nelle aree industriali
	OB.11.3.2 Potenziare le infrastrutture logistiche-produttive	**11.3.2.a** Potenziamento delle infrastrutture marittimo-portuali **11.3.2.b** Rafforzamento della collaborazione istituzionale per la gestione degli assi logistici attrezzati **11.3.2.c** Potenziamento delle piattaforme logistiche e degli interporti **11.3.2.d** Completamento della Camionale quale asse logistico attrezzato di collegamento dell'area metropolitana

6.3 Le azioni degli assi

Il paragrafo riprende le azioni riportate nei Quadri logici illustrati in precedenza e ne riporta una descrizione sommaria, rimandando alle schede azione per una illustrazione più esaustiva (Vedi Allegato 1 – Le Azioni degli Assi).

Di seguito, pertanto, per singolo Asse sono elencate le azioni previste, indicandone il numero progressivo, il titolo e una sintesi del contento previsto.

Asse 1
1.1.1.a Creazione di una piattaforma di front-end Metropolitana, potenziando l'attuale sistema E-Gov "Bari Login" per garantire l'interoperabilità tra i sistemi informativi dei Comuni metropolitani
L'azione prevede la realizzazione di un *touchpoint* centralizzato di tutti i servizi erogati digitalmente dai 41 Comuni dell'Area Metropolitana a partire dalla piattaforma E-Gov, secondo una logica multi-ente che promuova uno scambio paritetico tra le Amministrazioni del territorio. L'azione mira a creare una maggiore partecipazione attiva dei cittadini, attraverso un'aumentata corrispondenza tra servizi digitali e capacità di utilizzo.

1.1.1 b Sviluppo di servizi per migliorare l'accessibilità ai servizi metropolitani e comunali, anche attraverso l'Intelligenza artificiale (IA)
L'azione mira a semplificare l'accesso e l'utilizzo dei servizi erogati digitalmente dalla PA attraverso l'applicazione di algoritmi basati sull'intelligenza artificiale (IA) in modo da migliorare la «customer experience» dell'utenza che accederà al nuovo portale metropolitano / comunale.
1.1.1.c Sviluppo di uno strumento collettore dei servizi offerti dai Comuni metropolitani, comprensivo di un catalogo per il riuso e la condivisione delle buone pratiche
L'azione mira a migliorare l'accessibilità e fruibilità dei servizi resi ai cittadini dei comuni della Città Metropolitana di Bari attraverso la messa a sistema dei servizi erogati da tutti i Comuni della Città Metropolitana e il potenziamento del portale dei servizi al cittadino del Comune di Bari.
1.1.2.a Implementazione di progettualità volte ad adottare le piattaforme abilitanti esistenti da parte di tutti i Comuni della Città Metropolitana: SPID, CIE, PagoPA
L'azione mira a garantire ai cittadini un accesso protetto ai servizi della PA con sistemi di identificazione unici e sicuri, in grado di tutelare la privacy dei dati personali. Migliorare la qualità dei servizi offerti ai cittadini attraverso modalità digitali per il pagamento di tributi e/o altri oneri.
1.1.2.b Avvio di progetti di integrazione degli applicativi di erogazione dei servizi con le piattaforme, i sistemi e gli strumenti digitali previsti dal Piano Triennale per l'informatica: Piattaforma IO, Domicilio Digitale, Piattaforma Notifiche Digitali (PND), Sistema Gestione Deleghe, Piattaforma Digitale Nazionale dei Dati (PDND)
L'azione consente di migliorare la qualità dei servizi offerti ai cittadini attraverso l'erogazione di servizi con gli strumenti digitali previsti dal Piano Triennale per l'informatica: Piattaforma IO, Domicilio Digitale, Piattaforma Notifiche Digitali (PND), Sistema Gestione Deleghe, Piattaforma Digitale Nazionale dei Dati (PDND).
1.2.1.a Sostegno all'attuazione di attività formative destinate ai cittadini, con priorità a giovani, adulti, stranieri e alle categorie con maggiore rischio di esclusione digitale
L'azione mira a: promuovere l'esercizio dei diritti di cittadinanza in chiave digitale; incentivare la partecipazione civica; favorire la riduzione del gap nella padronanza delle competenze digitali; contribuire a sviluppare una cultura orientata alla co-partecipazione e alla co-progettazione.
1.2.1.b Creazione di luoghi di crescita e condivisione delle competenze (Living Lab) in sinergia con il One Stop Shop
L'azione consiste nella creazione di un ambiente dinamico e collaborativo tra PA, Imprese e cittadini in modo da promuovere l'innovazione, la condivisione di competenze e la crescita economica locale, contribuendo allo sviluppo di un ecosistema imprenditoriale vivace e sostenibile. Nello specifico, l'azione prevede di realizzare spazi

fisici (i.e. Living Lab) e virtuali dedicati, che fungano da luoghi di incontro, sperimentazione e condivisione di competenze e progettualità innovative.
1.2.1.c Sostegno all'attuazione di azioni formative destinate alla transizione digitale ed al rafforzamento delle competenze nelle PMI
L'azione mira a sostenere le PMI nel loro percorso di transizione digitale, promuovendo la formazione e lo sviluppo delle competenze necessarie per prosperare in un ambiente sempre più digitale e competitivo. L'attività si articola tramite l'erogazione di pillole formative per superare il digital divide e tramite il supporto a PMI per la trasformazione dei processi aziendali per aumentare la produttività e l'adozione delle pratiche e strumenti digitali anche nelle operazioni quotidiane.
1.2.1.d Avvio di processi di condivisione di buone pratiche tra Enti del territorio e communities (cittadini, imprese, city users, esperti digitali)
L'azione prevede la realizzazione di luoghi fisici e virtuali in cui cittadini, imprese, city users, esperti digitali e PA possano condividere buone pratiche e sviluppare processi di innovazione sostenibile in ambito industriale, urbano, sociale, turistico e culturale. In particolare, l'azione prevede la realizzazione di una serie di luoghi (fisici e/o virtuali), aventi focus variabile in funzione dell'area tematica interessata dalla progettualità (i.e. Commercio, Turismo, Smart City, Sviluppo economico, Mobilità e TPL, servizi della PA, etc.).
1.2.2.a Implementare strumenti di e-democracy (e-participation, e-consultation, e-petition, ecc.) integrati con il Portale Bari Login
L'azione mira ad aumentare la trasparenza e l'apertura nell'ambito delle decisioni amministrative, consentendo ai cittadini di essere informati e coinvolti in modo tempestivo. Favorire la partecipazione attiva dei cittadini alla vita pubblica e decisionale attraverso strumenti digitali di e-democracy.
1.2.2.b Promuovere un'erogazione dei servizi omnicanale (web, app, social media)
L'azione mira a modernizzare l'erogazione dei servizi pubblici, offrendo ai cittadini una maggiore flessibilità nella scelta dei canali di accesso e contribuendo a migliorare l'efficienza dell'amministrazione anche tramite lo sviluppo di piattaforme digitali integrando web, app e social media.
1.3.1.a Attuazione di interventi di dematerializzazione e di metadatazione del patrimonio informativo, degli archivi e dei dati storici della PA in ottica riorganizzativa
L'azione consiste nella digitalizzazione dei procedimenti amministrativi dematerializzando i documenti cartacei e velocizzando l'operatività necessaria per il rilascio delle pratiche richieste dai cittadini, rendendo i servizi completamente interattivi.

1.3.1.b Integrazione dei sistemi in uso alla Città Metropolitana di Bari in ambito Smart City (es. Città Connessa, Tracciamento Rifiuti, Musica 2, Turismo digitale)
L'azione mira a creare un ecosistema Smart City maggiormente integrato e sinergico a livello di Città Metropolitana, ottimizzando l'uso delle risorse e migliorando l'esperienza complessiva per cittadini e operatori. Questo consente di aumentare la coerenza e la coordinazione tra i diversi servizi Smart City, migliorando la qualità delle operazioni e dei servizi erogati e semplificando le interazioni tra cittadini e servizi.
1.3.2.a Introduzione di soluzioni tecnologiche e infrastrutturali innovative (es. Digital Twin), in particolare rispetto ai campi di applicazione: sicurezza urbana, anche in ottica di prevenzione e controllo dei reati ambientali; energia e patrimonio pubblico; opere pubbliche e gestione dello spazio pubblico
L'azione mira a progettare e utilizzare soluzioni tecnologie innovative per la gestione dell'ambiente urbano, migliorando la sicurezza, l'efficienza energetica e la qualità delle opere pubbliche. In particolare, l'azione prevede l'implementazione della tecnologia di Digital Twin per creare rappresentazioni digitali precise e in tempo reale degli asset urbani, consentendo una gestione più efficace, anche attraverso l'utilizzo di tecnologie IoT. L'azione potrà essere sviluppata secondo un approccio scalabile sia verticalmente (su tipologie di asset urbani differenti) che orizzontalmente (a livello urbano e metropolitano).
1.3.2.b Implementazione di una rete WI-FI pubblica su scala Metropolitana
L'azione prevede l'implementazione di una rete Wi-Fi pubblica su scala metropolitana in modo da migliorare l'accessibilità a Internet, promuovendo l'inclusività digitale e sostenendo lo sviluppo di servizi digitali per cittadini e le imprese. Questo consentirà il miglioramento dell'accesso a internet all'interno dell'area metropolitana e la riduzione del divario digitale grazie alla connettività gratuita delle aree meno sviluppate e delle popolazioni con minori risorse.
1.3.2.c Creazione di una rete dati Metropolitana a sostegno della Smart City
L'azione consiste nella creazione di una rete dati metropolitana a sostegno della Smart City mira a fornire una solida base tecnologica per lo sviluppo e l'implementazione di soluzioni intelligenti, contribuendo all'efficienza e alla qualità della vita urbana.
1.3.3.a Implementazione di un modello di governo integrato, coerente con la strategia condivisa tra i soggetti attuatori
L'azione consiste nell'implementazione di un modello di governo integrato, tale da garantire una gestione coesa e sinergica, massimizzando l'impatto positivo della strategia condivisa anche grazie alla definizione di protocolli di comunicazione chiari che garantiscano uno scambio efficiente di informazioni tra i soggetti coinvolti.
1.3.3.b Potenziamento dell'Urban Control Center metropolitano

L'azione mira a potenziare le capacità di monitoraggio e gestione dell'Urban Control Center per garantire una visione completa dell'ambiente urbano ed extra-urbano a livello metropolitano. Inoltre, l'azione prevede l'implementazione di strumenti innovativi per consentire alle amministrazioni di gestire in modo rapido ed efficiente criticità in materia di energia, sicurezza, ambiente e mobilità.
1.4.1.a Re-ingegnerizzazione dei processi IT, favorendo la dematerializzazione dei processi amministrativi degli Enti
L'azione mira a perseguire molteplici obiettivi quali: aumentare l'efficienza nell'erogazione dei servizi pubblici e nelle attività amministrative degli Enti; ridurre l'uso di supporti cartacei attraverso la dematerializzazione dei documenti e la transizione verso formati digitali; e migliorare la tracciabilità dei processi, consentendo un monitoraggio più efficace dei tempi di risposta e del livello del servizio offerto.
1.4.1.b Supportare la creazione di un ecosistema digitale della PA integrato Metropolitana in sinergia con i diversi ambiti amministrativi (es. sanità, giustizia, sicurezza...)
L'azione mira a creare un ambiente digitale integrato che favorisca la collaborazione tra i diversi settori della Pubblica Amministrazione, migliorando l'efficienza, l'accessibilità e la qualità dei servizi pubblici offerti ai cittadini e alle imprese.
1.4.2.a Implementazione di un modello di Service Management trasversale a tutto il parco applicativo per garantire il buon funzionamento degli asset
L'implementazione di un modello di Service Management trasversale mira a garantire il buon funzionamento e la manutenzione efficace di tutti gli asset digitali, contribuendo a una maggiore stabilità e affidabilità dei servizi erogati. Questo consentirà la riduzione dei tempi necessari per risolvere incidenti e richieste di assistenza, e l'aumento della soddisfazione degli utenti attraverso una maggiore affidabilità e qualità dei servizi digitali.
1.4.2.b Implementazione di percorsi di "digital upskilling o re-skilling" destinati al personale impegnato nel processo di cambiamento
L'azione prevede l'implementazione di percorsi di *digital upskilling* o *re-skilling* finalizzati a preparare il personale per affrontare le sfide della trasformazione digitale, contribuendo a una forza lavoro più competente, adattabile e orientata all'innovazione.

Asse 2
2.1.1.a Incentivi all'uso del TPL e di modalità di trasporto green con premialità destinate agli utenti

L'azione mira a ridurre la congestione stradale; migliorare la qualità dell'aria e la qualità della vita dei cittadini; incentivare l'uso di modalità di trasporto verde, come biciclette e veicoli elettrici; aumentare la consapevolezza della sostenibilità ambientale nelle scelte di mobilità. L'azione prevede la definizione di modelli di incentivazione quali a titolo esemplificativo la creazione di un sistema a punti con il quale gli utenti possono accumulare punti per ciascun viaggio effettuato utilizzando il TPL.
2.1.1.b Stimolazione alla mobilità intermodale (Bus/treno + Bicicletta/monopattino) anche promuovendo la creazione del biglietto unico integrato
L'azione mira a creare un ambiente urbano più sostenibile, migliorando l'accessibilità e promuovendo l'uso combinato di diverse modalità di trasporto per ridurre la congestione stradale e migliorare la qualità della vita della comunità. Questo consentirà l'aumento dell'uso del trasporto pubblico, la riduzione delle emissioni di gas serra e l'aumento della consapevolezza della mobilità sostenibile tra i cittadini.
2.1.1.c Sostegno alla diffusione di «Bicibus» e «Piedibus»
L'azione consiste nell'avvio di politiche di "citizen engagement" per la mobilità sostenibile e la riduzione dell'uso dei veicoli a motore attraverso la diffusione di nuove pratiche per gli spostamenti casa–scuola (con la bicicletta o a piedi). Nello specifico, l'azione è rivolta a sostenere la diffusione di servizi piedibus e bicibus, che consistono rispettivamente nell'accompagnare a piedi o in bicicletta bambini e ragazzi nel tragitto casa scuola.
2.1.1.d Incentivi alle aziende che adottano politiche di car pooling per i propri dipendenti
L'azione mira a ridurre il numero di veicoli in circolazione attraverso la condivisione del veicolo tra persone che condividono lo stesso tragitto per gli spostamenti casa – lavoro. L'azione include molteplici possibilità di incentivazione alle aziende per adottare le politiche di car pooling per i propri dipendenti come la creazione di piattaforme digitali, la previsione di specifici incentivi e la creazione di spazi di parcheggio dedicati.
2.1.1.e Favorire l'uso delle biciclette con incentivi all'acquisto e all'utilizzo per gli spostamenti in ambito urbano
L'azione persegue l'obiettivo di favorire l'utilizzo delle biciclette nell'ambito della mobilità urbana per gli spostamenti relativi al raggiungimento del luogo di lavoro, di studio e/o di svago. L'azione prevede l'implementazione di diverse tipologie di progettualità, quali la progettazione condivisa di una piattaforma di supporto alla gestione della domanda di mobilità nell'ambito degli spostamenti casa - scuola, casa – lavoro, buoni di Mobilità da accumulare con comportamenti virtuosi e spendere in forme di mobilità sostenibile (sconti abbonamenti TPL, sconti acquisto bici, sconti sul bike-sharing, sconti sul car-sharing, premi materiali del piedibus e bicibus), ecc..
2.1.1.f Favorire le pedonalizzazioni e la mobilità ciclabile in ambito urbano attraverso interventi mirati garantire una sempre maggiore sicurezza negli spostamenti
L'azione mira a migliorare la qualità della vita in ambito urbano creando spazi più sicuri, salubri e piacevoli per i cittadini che adottano modalità di trasporto alternative rispetto ai mezzi a motore. L'azione prevede la possibilità di implementare molteplici interventi come la pedonalizzazione di specifiche aree urbane, il miglioramento della sicurezza stradale pedonale e le campagne di sensibilizzazione rivolte ai cittadini.
2.1.2.a Aumento della consapevolezza dei cittadini in merito agli impatti ambientali dei trasporti e all'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili mediante campagne pubblicitarie o eventi informativi sul territorio

L'azione ha l'obiettivo di aumentare la consapevolezza dei cittadini sugli impatti ambientali negativi dei trasporti convenzionali, come l'inquinamento atmosferico e l'emissione di gas serra. L'azione include l'implementazione di diverse progettualità quali la realizzazione di campagne pubblicitarie, l'organizzazione di eventi informativi sul territorio e lo sviluppo di contenuti per i social media per raggiungere il pubblico più giovane e interattivo.
2.1.2.b Aumento della consapevolezza degli utenti della strada circa norme e comportamenti mediante campagne pubblicitarie o eventi informativi sul territorio
L'azione mira ad aumentare la consapevolezza dei cittadini sui rischi legati alla sicurezza stradale conseguenti a comportamenti scorretti, distrazione alla guida, velocità e rispetto delle norme. In particolare, l'azione prevede la realizzazione di campagne pubblicitarie focalizzate su temi specifici della sicurezza stradale, lo sviluppo di contenuti social per condividere informazioni, consigli pratici e buone pratiche di guida.
2.1.2.c Disciplina della circolazione di monopattini elettrici e biciclette in ambito urbano e ridurre i limiti di velocità su strade altamente frequentate da pedoni, ciclisti ed utenti deboli, anche estendendo zone a traffico controllato (Zone 10, 20, 30, Zone pedonali, ZTL)
L'azione mira a favorire l'utilizzo di mezzi di trasporto eco-sostenibili quali i monopattini elettrici e le biciclette attraverso una migliore disciplina e regolazione del trasporto stradale in ambito urbano. L'azione include l'implementazione di progettualità volte a migliorare la fruibilità della città dagli utenti che utilizzano monopattini elettrici e biciclette, attualmente penalizzati dall'elevata velocità di percorrenza dei veicoli motorizzati.
2.2.1.a Potenziamento della rete ferroviaria Metropolitana
L'azione consiste nel potenziamento della connettività tra i comuni della Città Metropolitana di Bari, al fine di incrementare la velocità e ridurre i tempi di percorrenza, ampliare l'estensione della rete e migliorare l'accessibilità dell'area metropolitana con le reti nazionali, modernizzare le infrastrutture esistenti.
2.2.1.b Realizzazione del Nodo ferroviario di Bari
L'azione consiste nella realizzazione della variante del Nodo Ferroviario Bari al fine di migliorare l'operatività e la sicurezza del trasporto ferroviario e riqualificare le aree di sedime della linea ferroviaria originale. L'azione include due interventi distinti: la variante ferroviaria Nodo Ferroviario Bari Sud e la variante ferroviaria Nodo Ferroviario Bari Nord.
2.2.1.c Introduzione in via sperimentale di super-piste ciclabili in ambito extra-urbano
L'azione mira a incentivare la mobilità ciclopedonale attraverso l'introduzione di super-piste ciclabili in ambito extra-urbano. La SuperPista consiste nella realizzazione in sede propria di una infrastruttura di trasporto dedicata al solo transito ciclabile, con scarpate inerbite e adornate di cespugli e arbusti di specie vegetali autoctone.
2.2.1 d Realizzazione della variante della SS16 all'altezza di Bari
L'azione consiste nella realizzazione della variante della SS16 all'altezza di Bari in modo da risolvere i fenomeni di congestione della Città metropolitana, migliorare il collegamento verso il porto Ten-T core e l'interporto Ten-T core di Bari a nord e migliorare il collegamento con il Salento verso sud. L'intervento riguarda la variante alla Strada Statale 16 "Adriatica" nel tratto che ad oggi attraversa i Comuni di Bari, Triggiano, Noicattaro e Mola di Bari.

2.2.1.e Adeguamento delle misure di sicurezza sulle strade che presentano elevati flussi di traffico e severità degli incidenti
L'azione mira ad aumentare la sicurezza della rete stradale con specifico riferimento alle strade e/o gli ambiti urbani che presentano elevati flussi di traffico. L'azione prevede l'esecuzione di interventi infrastrutturali sulla rete stradale metropolitana, con particolare riferimento alle strade che presentano elevati flussi di traffico e severità degli incidenti. Gli interventi possono essere rivolti sia a salvaguardare l'incolumità dei pedoni che dei veicoli.
2.1.1.f Favorire le pedonalizzazioni e la mobilità ciclabile in ambito urbano attraverso interventi mirati a garantire una sempre maggiore sicurezza negli spostamenti
L'azione mira a incentivare, su scala metropolitana, l'utilizzo di modalità di trasporto più sostenibili sia per gli spostamenti tra i comuni della CMB che per gli spostamenti nei centri urbani di maggiori dimensioni. L'azione prevede la realizzazione di Park & Ride, parcheggi di scambio alle porte dei nuclei urbani, parcheggi di scambio nei pressi delle stazioni, ecc..
2.2.1.g Attuazione del piano di ricarica elettrica Metropolitano
L'azione prevede il potenziamento dell'infrastruttura di ricarica nei comuni delle Città Metropolitana di Bari. L'attuazione del piano di ricarica elettrica metropolitano mira a favorire la mobilità elettrica, ridurre l'impatto ambientale del trasporto su strada e promuovere la transizione verso una mobilità più sostenibile.
2.2.2.a Ammodernamento del parco mezzi circolante in favore di mezzi eco-friendy (es. TPL, Bus scolastici, ecc.)
L'azione persegue l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO2 entro il 2030 attraverso l'utilizzo di mezzi di trasporto basati su tecnologie eco-friendly e l'utilizzo di vettori energetici che non producono emissioni di CO2 (i.e. idrogeno). L'azione mira a implementare progettualità in tutta la Città Metropolitana per l'ammodernamento del parco mezzi circolante per il trasporto pubblico locale in favore di mezzi eco-friendy.
2.2.2.b Completamento del progetto BRT nella città di Bari ed estensione in ambito extra-urbano
L'azione consiste nel realizzare sistemi BRT (Bus Rapid Transit) per garantire una capillare distribuzione sia all'interno del Comune di Bari che tra i comuni della CMB per soddisfare la domanda di mobilità generata dall'hinterland verso il Capoluogo barese. In particolare, l'azione prevede la realizzazione di progetti finalizzati a moltiplicare i nodi di interscambio Treno – BRT con la duplice finalità di diminuire l'attuale concentrazione degli interscambi ferro-gomma nel nodo di Bari Centrale e di ridurre i tempi complessivi di viaggio.
2.2.2.c Potenziamento del servizio TPL (es. aumento numero mezzi, frequenze, ecc.) sia su gomma che su ferro, incluso il servizio metropolitano e le connessioni con i principali poli attrattivi (es. scuole, luoghi di interesse culturale, ecc.)
L'azione mira ad aumentare l'accessibilità al servizio di trasporto pubblico locale (TPL) rendendo più agevole e conveniente l'uso di mezzi pubblici per la popolazione. Il potenziamento del servizio TPL include diverse tipologie di progettualità quali ad esempio l'acquisto e messa in esercizio di un numero maggiore di mezzi pubblici, l'aumento delle frequenze di passaggio dei mezzi pubblici e il miglioramento delle connessioni intermodali tra diversi mezzi.
2.2.2.d Sviluppo della qualità, sicurezza e accessibilità delle infrastrutture del TPL (fermate, corsie riservate, nuovi punti di interscambio, ecc.)

L'azione prevede la realizzazione di interventi per migliorare le connessioni intermodali tra diversi mezzi di trasporto pubblico, come autobus, treni, tram e metropolitane, facilitando gli spostamenti degli utenti. L'azione prevede anche il potenziamento delle infrastrutture metropolitane per migliorarne l'efficienza e la sicurezza in modo da rendere il TPL una valida alternativa agli spostamenti con auto privata.
2.2.2.e Potenziamento dei servizi di sharing in ambito metropolitano
L'azione consiste nel potenziamento dei servizi di sharing al fine di promuovere una mobilità più sostenibile e condivisa, ridurre la dipendenza dall'auto privata e migliorare l'accessibilità su tutto il territorio metropolitano. L'azione prevede l'implementazione di differenti progettualità quali la diversificazione e l'interazione dei servizi di sharing e l'introduzione di agevolazioni per l'utilizzo degli stessi.
2.2.3.a Attuazione di un Biciplan metropolitano
L'azione mira a favorire l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto alternativo rispetto alle auto private, promuovendo la mobilità ciclabile come alternativa sostenibile e sicura. L'intervento di completamento del BiciPlan metropolitano prevede la realizzazione di percorsi extraurbani, in modo da connettere le ciclovie metropolitane con quelle regionali di rango superiore e con i principali attrattori di rango sovracomunale (es. Parco Nazione della Murgia, Zone industriali principali, Nosocomi di I e di II livello, etc.).
2.2.3.b Realizzazione del "Mobility as a service" metropolitano, favorendo l'interazione tra i gestori TPL (Biglietto unico, sincronizzazione orari corse)
L'azione consiste nello sviluppo di un servizio che consenta agli utenti di pianificare, prenotare e pagare più tipi di servizi di mobilità grazie a una piattaforma digitale (nella maggior parte dei casi attraverso una app per smartphone). Con lo sviluppo del MaaS gli utenti non devono più scaricare diverse applicazioni e incrociarle per cercare di capire quali tipi di trasporto pubblico porteranno al miglior itinerario. Il MaaS funziona dunque come un aggregatore di tutte le soluzioni di mobilità presenti in una città e integra tutte le informazioni necessarie al viaggiatore per spostarsi, dalla biglietteria al pagamento.
2.2.3.c Sviluppo di un "Information Traffic System" e realizzazione un "Decision Support Systems"
L'azione mira a migliorare la sicurezza stradale e a efficientare i flussi di traffico in ambito urbano ed extra-urbano. Nello specifico l'azione prevede la realizzazione di una complessa piattaforma digitale che attraverso lo sviluppo della rete di banda ultra larga nazionale consenta di implementare un sistema informativo sul traffico e di creare un Decision Support System (DSS) che sulla base dei dati del sistema informativo possa assistere gli operatori nella pianificazione e nell'implementazione di strategie di gestione del traffico.
2.3.1.a Potenziamento delle infrastrutture della rete logistica delle merci di rango metropolitano, realizzando piazzole di sosta, parcheggi di interscambio periferici comunali e/o nelle zone industriali, in connessione con i principali poli generatori di domanda e nodi di scambio intermodale
L'azione consiste nel realizzare collegamenti efficienti tra le infrastrutture logistiche e i principali poli generatori di domanda, in modo da ridurre i costi interni e sociali legati allo spostamento delle merci e aumentare la competitività del territorio. Il potenziamento delle infrastrutture logistiche metropolitane mira a creare una catena di approvvigionamento più efficiente, sostenibile e capace di rispondere alle esigenze crescenti della logistica delle merci nelle aree metropolitane.
2.3.1.b Sperimentazione della della city logistics per la gestione dell'ultimo miglio

L'obiettivo della sperimentazione della 'city logistics' è di ridurre l'impatto del traffico merci nei centri urbani e nei centri storici al fine di sviluppare una logistica sostenibile. L'azione prevede la progettazione e la sperimentazione di diverse progettualità quali: la realizzazione di un sistema di varchi e telecamere nelle zone centrali dei centri urbani per definire i percorsi obbligati che i furgoni diretti negli esercizi commerciali per il carico e scarico merci devono seguire a meno di non incorrere in sanzioni, l'utilizzo di hub di consolidamento, dove le merci provenienti da diverse fonti vengono aggregate prima di essere distribuite in modo più efficiente nei centri urbani, ecc..
2.3.2.a Realizzazione di un sistema ITS di monitoraggio dei mezzi pesanti sulla rete stradale, per prevenire fenomeni di congestione in ingresso/uscita dai principali poli logistici e per la prenotazione di piazzole di sosta / parcheggi di interscambio per le operazioni di carico/scarico
L'azione consiste nella realizzazione di un sistema ITS di monitoraggio dei mezzi pesanti sulla rete stradale, per prevenire fenomeni di congestione in ingresso/uscita dai principali poli logistici e per la prenotazione di piazzole di sosta / parcheggi di interscambio per le operazioni di carico/scarico.
2.3.2.b Realizzazione di un sistema di monitoraggio delle merci pericolose e trasporti eccezionali sulle arterie di connessione dei principali nodi logistici intermodali e centri urbani
L'azione consiste nella realizzazione di una complessa piattaforma digitale che attraverso lo sviluppo della rete di banda ultra-larga nazionale consenta di implementare un sistema informativo sul traffico di merci pericolose e trasporti eccezionali al fine di migliorare sia la sicurezza degli utenti della modalità stradale che la sicurezza delle infrastrutture (es. ponti, viadotti, gallerie, ecc).
2.4.1.a Avvio di progetti pilota relativi a autobus diurni e notturni a guida autonoma
L'azione consiste nell'avvio di progetti pilota relativi a autobus diurni e notturni a guida autonoma al fine di testare l'applicazione pratica della tecnologia, valutarne l'efficacia e dimostrarne i benefici in termini di efficienza, sostenibilità e sicurezza nel contesto del trasporto pubblico urbano.
2.4.1.b Sperimentazione di servizi di "*advanced air mobility*" per i passeggeri con particolare riferimento a droni e vertiporti
L'azione prevede la sperimentazione di servizi di Advanced Air Mobility per i passeggeri al fine di esplorare le possibilità offerte da questa tecnologia emergente, valutarne la praticità, sicurezza e gli impatti nel contesto del trasporto urbano. Questo consentirà di introdurre un nuovo paradigma di trasporto urbano offrendo soluzioni innovative e ridurre i tempi di viaggio per i passeggeri.
2.4.1.c Sperimentazione di "smart road" in ambito extra-urbano
L'azione consiste nella sperimentazione di "Smart Road" in ambito extra-urbano per testare e valutare l'efficacia della tecnologia per migliorare la sicurezza e l'efficienza del trasporto stradale sia per le merci che per i passeggeri. In particolare, la sperimentazione prevede la circolazione di veicoli connessi (dotati di tecnologia avanzata di assistenza alla guida o di guida autonoma) secondo una logica Vehicle-to-Everything (V2X) per migliorare la sicurezza stradale e la gestione del traffico attraverso l'interscambio di informazioni tra veicoli, infrastruttura stradale e sistemi di controllo del traffico
2.4.1.d Sviluppo di soluzioni di "smart mobility" e sistemi di infomobilità (TPL, Servizi sharing, flussi di traffico, colonnine elettriche, parcheggi di scambio intermodale, zone a traffico limitato, impianti semaforici) a supporto degli spostamenti anche di utenti con disabilità

L'azione prevede lo sviluppo di soluzioni di "smart mobility" e sistemi di infomobilità a supporto degli spostamenti anche di utenti con disabilità, con particolare riferimento a: servizi di trasporto pubblico condiviso e sistemi di sharing, parcheggi di scambio intermodale adeguati anche per gli utenti con disabilità, zone a traffico limitato o pedonali per migliorare la sicurezza stradale, ecc..
2.4.2.a Introduzione di servizi di consegna tra hub centrali e hub di zona con sistemi a guida semi-autonoma
L'azione mira a migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità ambientale della catena logistica di consegna attraverso l'introduzione di sistemi a guida semi-autonoma per il trasferimento di merci tra hub centrali e hub di zona. Questo consentirà di incrementare la sicurezza delle consegne e il miglioramento della sostenibilità ambientale della logistica distributiva attraverso una gestione più efficiente delle cosnsegne.
2.4.2.b Realizzazione di "green delivery urbano" connessi a sistemi ITS, col coinvolgimento dei cittadini nelle attività di logistica distributiva urbana
L'azione mira a realizzare una logistica di consegna urbana sostenibile, attraverso il coinvolgimento attivo dei cittadini e l'utilizzo di tecnologie innovative per massimizzare l'efficienza e ridurre l'impatto ambientale complessivo. L'azione prevede la creazione di piattaforme digitali o app che coinvolgano i cittadini nelle attività distributive, consentendo la partecipazione attiva nelle decisioni riguardanti orari di consegna, punti di raccolta e modalità di gestione della logistica inversa (i.e. rifiuti delle confezioni).

Asse 3
3.1.1.a Coordinamento della strategia di posizionamento della destinazione
L'azione prevede la definizione di una strategia di branding coerente con il posizionamento possibile e desiderato, condivisa da tutti gli attori locali, individuando i segmenti di mercato (tipologie di viaggio) a cui ci si intende rivolgere in modo prioritario e, in riferimento a questi, quali associazioni mentali si dovrà favorire nel brand building.
3.1.1.b Gestione delle relazioni digitali con i turisti attraverso i canali di destinazione e management della reputazione online
L'azione prevede la creazione di contenuti digitali da utilizzare nelle attività di promozione e nell'informazione turistica, da veicolare sui canali di destinazione (canali social, sito internet e app) e nella rete di uffici di informazione turistica. I contenuti andranno condivisi con Pugliapromozione, per la veicolazione sui canali regionali
3.1.1.c Pianificazione delle attività di promozione sui canali on e offline
L'azione consiste nella programmazione e realizzazione di un mediaplan per la promozione dei canali e degli strumenti di destinazione. Uno specifico mediaplan sarà orientato alla informazione e promozione degli eventi, soprattutto per favorire la fruizione di attività e servizi nell'entroterra. L'azione comprende anche la progettazione creativa delle campagne.

3.1.2.a. Potenziare l'offerta di attrattori di richiamo internazionale
L'azione consiste nella realizzazione di infrastrutture e servizi per favorire la fruizione di attrattori dal grande potenziale attrattivo sia per i turisti attuali sia per ulteriori segmenti di domanda, più propensi a viaggiare fuori dalla stagione estiva. Specifica attenzione è destinata alla creazione di una polarità turistica e del tempo libero che coniuga la Nuova Fiera del Levante, lo stadio della Vittoria, lo stadio del nuoto, il mercato del pesce con il waterfront San Cataldo e il nuovo porto turistico della città. È prevista la realizzazione di specifici interventi privilegiando le destinazioni a minore densità turistica. L'azione prevede inoltre di fornire un supporto alla capacità gestionale e promozione di attrattori che hanno grandi potenzialità, ma privi di strutture organizzative adeguate, anche attraverso convenzioni specifiche o la gestione diretta (attraverso la DMO).
3.1.2.b. Rafforzamento dei grandi eventi e sostegno agli eventi della tradizione
L'azione consiste nella realizzazione di infrastrutture e servizi per favorire l'organizzazione e la fruizione di eventi dal potenziale attrattivo sia per i turisti attuali (per i quali essi assolvono alla funzione di arricchire l'esperienza di visita e offrire motivazione per un allungamento della permanenza) sia per ulteriori segmenti di domanda, più propensi a viaggiare fuori dalla stagione estiva.
3.2.1.a Creazione di reti di prodotto tra gli operatori basate su standard di qualità codificati per target di domanda
L'azione consiste nella realizzazione di reti di operatori di servizi turistici basati su sistema di qualità e di eccellenza rivolti a segmenti di domanda specifici, codificati in disciplinari di prodotto e rappresentati da un marchio di prodotto/destinazione.
3.2.1.b Azioni di contrasto all'abusivismo
L'azione consiste nell'attivazione di un piano di controlli sulla attività ricettiva finalizzato a limitare l'abusivismo e mantenere i prezzi adeguati agli standard di qualità dell'offerta. L'azione prevede anche iniziative di formazione e accompagnamento rivolte all'attività ricettiva extralberghiera, con lo scopo di offrire gli strumenti adeguati a un'offerta di qualità coerente con lo spirito di accoglienza della comunità locale.
3.2.2.a Ampliamento della rete di attrazioni culturali e ambientali su scala metropolitana
L'azione consiste nella realizzazione di attività di valorizzazione in rete del patrimonio culturale diffuso nel territorio, un patrimonio multiforme di luoghi, memorie e oggetti che costituiscono l'essenza stessa della comunità. Sono previsti interventi di riqualificazione e valorizzazione dei parchi minori, di valorizzazione in rete dei musei e di miglioramento infrastrutturale sulla fruibilità di attrattori in destinazioni minori.
3.2.2.b Programmazione di eventi ed esperienze turistiche distribuite nel tempo e nello spazio
L'azione consiste in un complesso di interventi di sostegno agli operatori che organizzano eventi o vendono servizi turistici che consistono in attività ed esperienze da vivere sul territorio. L'obiettivo è quello di Ampliare l'offerta di cose da fare per arricchire e diversificare l'esperienza di visita allargandola a tutto il territorio e a tutto l'anno
3.2.3.a Rafforzamento della rete degli uffici di informazione turistica e dei Visitor Center

L'azione consiste in una serie di interventi volti a rafforzare l'attuale sistema di informazione e accoglienza turistica integrato nella rete regionale degli uffici IAT. L'obiettivo è quello di Mettere a disposizione dei turisti un servizio di informazione e accoglienza turistica efficiente e diffuso sul territorio.
3.2.3.b Attivazione di servizi digitali a supporto della visita e della mobilità in destinazione (Bari Welcome)
L'azione consiste nel realizzare un canale di informazione e commercializzazione (App) per facilitare l'acquisto (Bari Guest Card) di attività ed esperienze di qualità. L'obiettivo è quello di diffondere l'utilizzo della card tra il pubblico dei clienti degli esercizi ricettivi dell'Area Metropolitana per l'acquisto di servizi turistici e incrementare il numero di turisti che usano i mezzi pubblici per gli spostamenti a destinazione
3.2.3.c Ingaggio della comunità locale come parte attiva nell'accoglienza turistica («Be our guest»)
L'azione prevede attività di formazione sul senso di accoglienza e di custodia dei luoghi da parte dei cittadini e degli operatori. In particolare, è prevista la realizzazione di campagne di sensibilizzazione, in collaborazione con le scuole ed altri soggetti territoriali, finalizzate a rendere la comunità parte attiva nelle attività di accoglienza turistica e ad Incentivare comportamenti sostenibili da parte dei cittadini e imprese, a partire dal plastic free.
3.2.4.a Costituire la DMO e organizzare la governance (Bari Welcome)
L'azione prevede l'attivazione della DMO, in collaborazione con Camera di Commercio, attraverso un Accordo di Programma / Convenzione a cui aderiscono tutti gli enti locali dell'Area Metropolitana. La DMO assumerà una vision che intenda adottare concretamente il punto di vista del turista per migliorarne l'esperienza di visita e, al contempo, vigilare sugli impatti economici, sociali e ambientali del turismo
3.2.4.b Attività di accompagnamento ai comuni per la formulazione di piani per la gestione del turismo
L'azione consiste nel predisporre, attraverso la DMO, una assistenza tecnica ai Comuni per la pianificazione del territorio, in ottica di custodia delle risorse ambientali e valorizzazione dell'estetica del paesaggio, dei centri storici e dei tratti distintivi della destinazione.
3.3.1.a Interventi a sostegno delle imprese e dei talenti creativi
L'azione consiste in progetti di sostegno al rientro di talenti che negli anni hanno lasciato il territorio barese alla ricerca di opportunità di vita e di lavoro ed alimentare e consolidare i processi di rientro o spostamento (South working) osservati in occasione della recente pandemia, nonché di incentivare l'ingresso di nomadi di digitali.
3.3.1.b Realizzazione di hub artistici e culturali
L'azione propone la creazione di hub artistici e culturali, mirando a destinare spazi pubblici alla formazione di talenti e alla produzione culturale, con una particolare attenzione alle aree interne e a rischio sociale ed economico.
3.3.2.a Ampliare strumenti e competenze per informare e coinvolgere i pubblici

L'azione consiste un insieme di attività volte a intercettare, raggiungere, far conoscere, convincere, avvicinare e attrarre i pubblici attuali e quelli potenziali. Si tratta di attività di natura principalmente comunicativa e promozionale, ma che possono riguardare anche la progettazione di iniziative, di eventi e la sperimentazione di approcci inusuali.
3.3.2.b Inclusione delle comunità e connessioni con l'industria culturale
L'azione consiste un insieme di azioni volte a aumentare la fruizione di prodotti culturali, l'interazione tra le imprese/istituzioni e le comunità, la partecipazione e l'esperienza dei singoli alla vita culturale che consenta ottenere risultati in termini di conoscenza, di soddisfazione, di autorealizzazione, di coinvolgimento, di adesione e di supporto.

Asse 4
4.1.1.a Istituzione di un programma organico di interventi per l'ammodernamento ed efficientamento energetico e sicuro del patrimonio immobiliare scolastico di competenza dei comuni
L'azione si pone in continuità con Missione 2 – C3 del PNRR, e ne accoglie n. 3 progetti candidati nella fase di avvio del Piano. Essa mira a migliorare il patrimonio immobiliare delle scuole comunali, conferendo agli edifici una concezione moderna, incentrata risparmio energetico e l'adozione di standard di sicurezza più elevati.
4.1.1.b Istituzione di un programma straordinario per la riqualificazione del patrimonio di edilizia scolastica di competenza della Città Metropolitana prevedendo spazi e servizi per la formazione degli studenti
L'azione si pone in continuità con Missione 2 – C3 del PNRR e ne accoglie n. 8 progetti candidati nella fase di avvio del Piano. Essa è finalizzata a migliorare il patrimonio immobiliare delle scuole secondarie di secondo grado, conferendo agli edifici una concezione moderna, incentrata risparmio energetico e l'adozione di standard di sicurezza più elevati.
4.1.1.c Potenziamento della dotazione e fruibilità delle attrezzature in ambito scolastico
L'azione si pone in continuità con Missione 4 – C1 del PNRR e ne accoglie n. 4 progetti candidati nella fase di avvio del Piano. L'azione ha l'obiettivo di rafforzare e migliorare l'accessibilità alle attrezzature dei servizi complementari all'interno delle istituzioni scolastiche.
4.1.2.a Realizzazione di presidi unitari e coerenti dei servizi socio-educativi, a partire da quelli pedagogici
L'azione propone di potenziare i servizi socioeducativi nei Comuni della città metropolitana di Bari attraverso l'implementazione di un database centralizzato, capace di semplificare la candidatura del personale qualificato e in grado di permettere ai comuni una rapida individuazione delle figure disponibili.
4.1.2.b Attivazione dei budget educativi

L'azione ambisce a trasformare radicalmente l'educazione degli adolescenti tra i 14 e i 18 anni all'interno dell'area metropolitana di Bari, attraverso l'implementazione dei budget educativi. Si tratta di strumenti a supporto di programmi formativi personalizzati, destinati a promuovere "un'educazione su misura" e la partecipazione attiva degli adolescenti stessi nella costruzione del proprio futuro.
4.1.2.c Attivazione di iniziative per bambini e adolescenti a rischio dispersione per fattori ascritti (familiari), di contesto (ambiente scolastico) o individuale (DSA)
L'azione si concentra sulla prevenzione della dispersione scolastica, mirando a garantire l'accesso all'istruzione per bambini e adolescenti a rischio, indipendentemente dalle condizioni socioeconomiche. La stretta collaborazione tra famiglie, comunità e scuole è prioritaria, sostenuta da formazione continua per il personale scolastico. È previsto di intordurre metodologie innovative e tecnologie per rendere l'apprendimento coinvolgente e accessibile a tutti gli studenti.
4.1.2.d Potenziamento dei servizi integrativi (pre e post scuola) e dell'offerta educativa estiva
L'azione ambisce a diffondere l'orario prolungato attraverso servizi educativi prima/dopo scuola (3-10 anni), nonché l'attività presso le sedi scolastiche durante il periodo estivo (11-16 anni), integrando le iniziative ministeriali esistenti. L'obiettivo è quello di ridurre il divario educativo e promuovere l'inclusione.
4.1.2.e Attivazione di progetti di screening precoce presso le scuole.
L'azione si propone di realizzare screening precoce in asili e scuole materne per individuare tempestivamente eventuali problematiche e permettere interventi tempestivi per quanto concerne: vista, udito, salute dentale, alimentazione, linguaggio, coordinazione motoria e apprendimento.
4.2.1.a Potenziamento della dotazione dei servizi educativi (posti disponibili)
L'azione si pone in continuità con la Missione 4 – C1 del PNRR, della quale recepisce i 43 progetti candidati. L'iniziativa si sostanzia attraverso interventi di riqualificazione, costruzione e ampliamento di strutture destinate ad asili nido e scuole di infanzia, al fine di garantire un ambiente educativo più inclusivo, sicuro e funzionale per i bambini.
4.2.1.b Consolidamento della rete di servizi per la prima infanzia
L'azione si propone di potenziare la rete di servizi per la prima infanzia nella città metropolitana di Bari. Con l'assunzione di personale altamente qualificato, tra cui educatori, pedagogisti e psicologi infantili, si mira a fornire un'attenzione di alta qualità, promuovendo lo sviluppo emotivo, cognitivo e sociale dei bambini.
4.2.2.a Sostegno alla conciliazione della vita-lavoro con il coinvolgimento delle imprese leader operanti nel territorio metropolitano
L'azione mira a migliorare mira all'introduzione di politiche e iniziative concentrate sulla conciliazione tra vita e lavoro. La finalità è quella di aumentare il livello di partecipazione al lavoro e aumentare la riduzione della sottoccupazione. È previsto il coinvolgimento dei sindacati dei lavoratori e dei rappresentanti delle imprese nelle diverse fasi dell'azione.

4.2.2.b Potenziamento dei servizi territoriali (informazione, orientamento, mediazione, counselling, laboratori, ecc..) con particolare attenzione ai soggetti con maggiori fragilità
L'azione mira a potenziare la rete dei servizi territoriali nell'area metropolitana di Bari, con un focus specifico sulle famiglie monogenitoriali con figli a carico. I servizi previsti dall'azione variano dall'ambito legale, psicologico, di inclusione linguistica al miglioramento della gestione del bilancio famigliare.
4.3.1.a Potenziamento e incremento dei servizi di orientamento
L'azione propone di estendere il progetto "Future Destination" a tutte le scuole secondarie dell'area metropolitana. Attraverso un protocollo di collaborazione, Porta Futuro offrirà servizi di orientamento agli studenti del terzo anno delle scuole medie e del quarto e quinto anno delle superiori, incluso l'inserimento delle attività di orientamento nei percorsi PCTO
4.3.1.b Potenziamento del sistema integrato di servizi per il lavoro metropolitano
L'azione prevede l'erogazione coordinata sul territorio metropolitano di servizi per il lavoro riconducibili ad accoglienza, orientamento, bilancio di competenze, formazione, tutoring, matching tra domanda e offerta; accompagnamento all'autoimpiego; pre-selezione; scouting; gestione centralizzata di un portale per il lavoro e comunicazione.
4.3.1.c Potenziamento dei servizi di Vocational education and training
L'azione mira a implementare percorsi pluriennali di Istruzione e Formazione Professionale (VET) in linea con lo sviluppo economico e imprenditoriale dei territori coinvolti. I percorsi, di competenza regionale, sono finalizzati a fornire qualifiche professionali e diplomi, riducendo l'abbandono scolastico e agevolando l'ingresso nel mercato del lavoro.
4.3.2.a Promozione di percorsi per lo sviluppo di soft skills e life skills
L'attività formativa sarà pertanto incentrata sulle soft skills, ovvero quegli aspetti caratteriali e comportamentali che fanno riferimento all'emisfero personale, in grado di generare abilità trasversali, come l'attitudine al lavoro in squadra o la comunicazione, la flessibilità, la creatività e lo spirito di iniziativa.
4.3.2.b Promozione di reskilling per i lavoratori fragili e vulnerabili, inclusi quelli coinvolti interessati da tavoli di crisi
Si propone un'azione di governance per adulti tra i 40-55 anni con figli a carico, difficilmente ricollocabili nel lavoro senza formazione. Si prevede una task force istituzionale per avviare percorsi di reskilling in fase precoce, durante periodi di inattività lavorativa. Le fasi includono coinvolgimento di sindacati e associazioni, valutazione delle competenze, ricerca di opportunità lavorative e colmare lacune formative, al fine di favorire il loro reinserimento nel mercato del lavoro.
4.4.1.a Creazione del polo tecnologico universitario presso la ex Caserma Magrone

L'azione mira a trasformare l'ex Caserma Magrone in un Campus di nuova generazione, creando un centro d'eccellenza per ricerca, formazione e collaborazione tra aziende, studenti e istituzioni. Oltre ad aule e laboratori (destinati al Politecnico di Bari), il progetto includerà nuovi alloggi per studenti e visitatori, nonché la rigenerazione delle aree verdi circostanti.
4.4.1.b Completamento del polo della ricerca del CNR nel quartiere Libertà
L'azione si propone di trasformare una parte dell'ex-Manifattura Tabacchi nel quartiere Libertà di Bari in una moderna sede per l'area di ricerca del Cnr. Il campus ospiterà 180 laboratori di sperimentazione per una comunità di quasi mille ricercatori, insieme a spazi dedicati alla formazione, consulenza tecnologica e divulgazione nelle discipline STEM.
4.4.2.a Creazione di iniziative per studenti universitari rivolte all'integrazione con il tessuto economico-sociale
L'azione si propone di favorire l'integrazione dei giovani studenti, ma anche ricercatori e professori universitari nella comunità locale attraverso iniziative concrete. Tra queste, la fornitura di informazioni per facilitare l'insediamento in città, la creazione di eventi culturali e sociali e la disponibilità di spazi di aggregazione.
4.4.2.b Creazione di programmi di eventi di divulgazione scientifica e culturale condiviso con gli Atenei
L'azione si propone di rafforzare il legame sinergico tra le istituzioni accademiche presenti nella città metropolitana di Bari e la comunità locale. Ciò attraverso la pianificazione e l'esecuzione di iniziative quali caffè letterari, open day e altri momenti di incontro culturale da parte dei diversi enti universitari metropolitani.
4.4.3.a Creazione di nuovi alloggi per studenti anche attraverso la riconversione e la riqualificazione di strutture esistenti
L'azione si propone di affrontare la carenza di alloggi destinati a studenti e ricercatori, un problema accentuato dai costi elevati degli affitti dovuti al consolidamento del capoluogo come meta turistica anni. È prevista l'implementazione di un progetto strategico che, dopo un'analisi accurata della domanda di alloggi, definisca un piano d'azione capace di rafforzare la capacità di risposta del territorio.
4.4.3.b Potenziamento delle dotazioni e dei servizi per il soggiorno degli studenti
L'azione mira a migliorare la vita degli studenti, focalizzandosi su quattro ambiti fondamentali: luoghi di studio, mobilità, sport e benessere psicologico. Focus specifico è dedicato alla riqualificazione dei due poli dell'Università degli studi di Bari: "Ernesto Quagliariello" e Valenzano, anche con la previsione di un potenziamento dell'impiantistica sportiva.
4.4.3.c Adozione di misure di accoglienza coerenti con le strategie di internazionalizzazione degli atenei
L'azione mira a istituire uno sportello di accoglienza centralizzato nella città metropolitana di Bari per facilitare l'integrazione di Studenti, tirocinanti, masteristi, dottorandi, nonché ricercatori e professori che si recheranno sul territorio per finalità legate a ricerca e istruzione.

Asse 5
5.1.1.a Rafforzamento dell'Agenzia Metropolitana per la casa
L'azione mira a rafforzare l'AMC attraverso interventi coordinati come: aumento del personale e acquisizione di nuove competenze; creazione di sportelli diffusi per migliorare l'erogazione dei servizi e l'interlocuzione con cittadini e enti; potenziamento degli strumenti tradizionali come Piani Casa comunali e accordi sindacali; sperimentazione di strumenti per contrastare le povertà abitative estreme, come supporto psico-sociale e fondo di garanzia; creazione di un osservatorio metropolitano con l'ORCA per rafforzare le conoscenze, sperimentazioni e condivisione delle best practice, inclusi report e attività di formazione.
5.1.1.b Recupero delle seconde case non utilizzate o sottoutilizzate
L'azione mira ad incrementare l'offerta abitativa attraverso il recupero delle case non utilizzate o sottoutilizzate, mediante l'uso di strumenti di concertazione multi-stakeholder. Gli interventi includono la selezione di un esperto per supportare la CMB, la mappatura degli edifici vuoti o sottoutilizzati, il censimento delle proprietà con relative problematiche e potenzialità, l'attivazione di forum per discutere i risultati e promuovere progetti di riutilizzo, l'offerta di incentivi pubblici per rendere gli alloggi più attrattivi e la sperimentazione di modelli d'azione per ampliare gli investimenti, in coordinamento con le politiche pubbliche e le Agenzie per la Casa.
5.1.2.a Ampliamento e miglioramento dell'offerta di Edilizia Residenziale pubblica e di Housing sociale
L'azione mira a favorire il miglioramento quantitativo e qualitativo dell'offerta di Edilizia Residenziale Pubblica (ERP) e di housing sociale, ai fini di facilitare l'accesso alla casa per i nuclei con svantaggio socioeconomico, migliorando al tempo stesso la qualità della vita dei quartieri.
5.1.2.b Potenziamento delle misure di sostegno economico rivolto alla popolazione a rischio povertà abitativa
L'azione mira a potenziare le misure di sostegno economico rivolte alla popolazione ai fini di aggredire le povertà abitative, migliorando l'esigibilità del diritto all'abitare sia per i nuclei fragili che per le nuove generazioni.
5.2.1.a Promozione dell'Housing First, dei Centri Servizi di Contrasto alla Povertà e rafforzamento dell'integrazione fra servizi
L'azione mira a rafforzare i servizi a bassa soglia degli Ambiti Territoriali Sociali nella presa in carico di persone senza fissa dimora così come di persone e nuclei con alti livelli di fragilità e vulnerabilità sociale, puntando sul potenziamento della collaborazione tra servizi pubblici ed ETS.
5.2.1.b Rafforzamento della capacità degli Ambiti di attivare opportunità di inclusione sociale e lavorativa dei soggetti a forte rischio di esclusione

L'azione comprende la costituzione di un Tavolo di coordinamento per favorire opportunità di lavoro e formazione per adulti fragili, condividendo best practice e istituendo un fondo sperimentale per borse lavoro per neomaggiorenni e adulti fragili, in collaborazione con gli ATS.
5.2.2.a Istituzione dell'Agenzia Metropolitana dell'Antimafia Sociale e di promozione della cultura e della pratica della legalità
L'azione mira a promuovere il riutilizzo dei beni confiscati così come azioni finalizzate alla promozione della cultura della legalità. Le iniziative messe in campo potranno essere svolte sia in modo diretto da un Agenzia preposta, ovvero sostenendo le capacità di altri Enti nel farsi promotori di iniziative sul tema.
5.2.2.b Riqualificazione e riutilizzo dei beni confiscati alla criminalità organizzata
L'azione mira a favorire il recupero e la rifunzionalizzazione di beni confiscati alla criminalità organizzata assegnati dalla Prefettura ai Comuni, ai fini di promuovere attività ad alto impatto sociale, culturale ed economico.
5.3.1.a Potenziamento del welfare di accesso e della presa in carico
L'azione prevede il potenziamento del sistema di accesso ai servizi secondo un principio universalistico, moltiplicando i punti di accesso alla rete e migliorando le capacità di presa in carico da parte dei Enti.
5.3.1.b Attivazione della supervisione rivolta agli operatori sociali
L'azione prevede l'intervento di professionisti terzi esperti dedicati ad attività di supporto, con supervisione di gruppo per assistenti sociali, supervisione individuale e supervisione organizzativa per equipe interprofessionali (6 ore minime annue).
5.3.2.a Consolidamento dei servizi per disabili a carattere domiciliare, diurno, scolastico e degli interventi rivolti ai caregivers
L'azione mira a migliorare l'accesso ai servizi sociali, potenziare l'assistenza domiciliare e i centri diurni per le persone con disabilità, fornire supporto ai caregiver e garantire assistenza specialistica per l'integrazione scolastica degli studenti con disabilità.
5.3.2.b Promozione della vita indipendente per le persone con disabilità
L'azione mira a favorire la promozione della vita indipendente per le persone con disabilità puntando sulla valorizzazione delle capacità e dell'autonomia, in particolare rispetto al tema dell'abitare, della formazione e del lavoro.
5.3.2.c Sperimentazione del Budget di Salute

L'azione si concentra principalmente sul supporto ai soggetti con disabilità psichiche attraverso servizi integrati, focalizzandosi su tre priorità: abitazione, formazione/lavoro e socialità/apprendimento. Le attività prevedono: 1) Identificazione dei Distretti Socio-Sanitari e Centri di Salute Mentale per la sperimentazione. 2) Avvio di un percorso formativo coinvolgente per tutti gli attori interessati. 3) Co-progettazione con Dipartimento, Centri di Salute Mentale, Comuni, Enti di Terzo Settore e famiglie. 4) Avvio della sperimentazione nei contesti pilota, coinvolgendo gli attori coinvolti nella presa in carico. 5) Creazione di un gruppo di ricerca per monitorare i processi e gli esiti.
5.3.2.d Realizzazione di co-housing per persone con disabilità
L'azione mira a offrire risposte innovative ai bisogni abitativi e di autonomia delle persone con disabilità attraverso esperienze abitative in co-housing e percorso accompagnamenti alla formazione e lavoro.
5.3.3.a Promozione dell'occupazione femminile e delle aziende orientate al gender equality
L'azione propone diverse iniziative per promuovere la parità di genere e l'empowerment delle donne, tra cui: introduzione di meccanismi premiali negli appalti pubblici per favorire le proposte di aziende private con Certificazione della Parità di Genere, realizzazione di una campagna di sensibilizzazione e formazione sulle norme giuridiche e le opportunità organizzative relative alla parità di genere, in collaborazione con le associazioni di categoria, istituzione di un fondo economico per tirocini e borse lavoro destinate a donne in situazioni di vulnerabilità, gestito in collaborazione con gli ATS, monitoraggio del potenziamento dei servizi socioeducativi per bambini dai 0 ai 17 anni in tutti i Comuni della zona.
5.3.3.b Consolidamento dei servizi di contrasto alla violenza su donne e minori
L'azione mira a sostenere le donne e i minori vittime di violenza potenziando il sistema dei servizi preposti alla protezione e all'accompagnamento verso l'autonomia, promuovendo al tempo stesso percorsi di sensibilizzazione per combattere ogni forma di discriminazione, stereotipi e modelli sessisti e contribuire al cambiamento culturale della società.
5.3.4.a Supporto linguistico e di mediazione culturale rivolto a stranieri all'interno delle scuole primarie
L'azione prevede la promozione dei servizi di supporto linguistico e di mediazione culturale all'interno delle scuole primarie ai fini di favorire una maggiore integrazione dei gruppi di ragazzi e dei genitori, così come il recupero più rapido dei gap di partenza nei livelli linguistici.
5.3.4.b Promozione di spazi interculturali sperimentali per il protagonismo degli stranieri
L'azione prevede la creazione di spazi interculturali gestiti in rete, coordinati da un'organizzazione la cui leadership è principalmente composta da cittadini stranieri. Questi spazi avranno lo scopo di promuovere attività culturali e sociali: le attività includono giochi, incontri conviviali, formazione professionale, sportelli di ascolto e advocacy per i diritti degli stranieri presso le istituzioni pubbliche. Si promuoverà anche la partecipazione degli stranieri nei processi decisionali locali.
5.3.5.a Rafforzamento dei servizi domiciliari e a ciclo diurno per anziani

L'azione mira a valorizzare il ruolo del Terzo Settore nell'empowerment degli anziani, promuovendo la prevenzione. Tra gli interventi inclusi sono previsti: potenziamento dell'assistenza domiciliare per anziani parzialmente autosufficienti, consolidamento dei Centri Aperti e Diurni per anziani, coinvolgendo ATS, Comuni e famiglie, rafforzamento della Porta Unica di Accesso e delle Unità di Valutazione Multidimensionale per un accesso semplificato ai servizi, sostegno alle iniziative associative per ampliare le attività per gli anziani.
5.3.5.b Promozione di servizi di affido degli anziani e co-housing intergenerazionali
L'azione mira a promuovere il servizio di affido parziale o a tempo pieno di anziani soli o non auto-sufficienti attraverso il coinvolgimento di nuclei affidatari e solidali, anche attraverso il co-housing intergenerazionale tra under 29 e anziani in condizione di solitudine.
5.3.5.c Attivazione di senior housing in collaborazione con ETS
L'azione mira a favorire la nascita di immobili gestiti come senior housing per over 65 auto-sufficienti. Questi spazi diventeranno a loro volta protagonisti di servizi di welfare informali finalizzati a rispondere ai bisogni delle famiglie.
5.3.6.a Consolidamento dei servizi per la tutela e la crescita dei minori a rischio
L'azione prevede il rafforzamento dei servizi per la tutela e lo sviluppo dei minori, in particolare quelli a rischio devianza e/o con carenze familiari, ai fini di promuoverne una crescita positiva e di prevenire il ricorso alle istituzionalizzazioni presso le comunità residenziali.
5.3.6.b Attivazione delle fasce giovanili e contrasto ai NEET
L'azione prevede diversi interventi, al fine di favorire la creazione di uno staff di esperti per supportare enti e comuni nelle politiche giovanili e la creazione di un fondo per tirocini e borse lavoro per under 29 NEET, in collaborazione con i CPI e gli ATS. Prevista, inoltre, l'introduzione di premi alle imprese giovanili nelle gare d'appalto per favorire la collaborazione con la PA.
5.3.6.c Promozione dei Piani Formativi Personalizzati attraverso il Budget Educativo
L'azione mira a promuovere la diffusione dei Piani Formativi Personalizzati (PFP) attraverso il Budget Educativo quale strumento innovativo di contrasto alla dispersione scolastica e alle povertà educative degli adolescenti di 14-18 anni.
5.3.6.d Promozione della metodologia P.I.P.P.I. nella presa in carico di nuclei e minori fragili
L'azione mira a favorire la diffusione del programma PIPPI (Programma di Intervento Per la Prevenzione dell'Istituzionalizzazione) quale strumento per migliorare gli interventi nei confronti delle famiglie cosiddette negligenti, al fine di ridurre il rischio di maltrattamento e il conseguente allontanamento dei bambini dal nucleo familiare.

5.4.1.a Potenziamento della Cabina di Regia istituzionale degli interventi in campo sociosanitario e sviluppo di progetti sperimentali
L'azione prevede il rafforzamento dell'integrazione fra attori e interventi in campo sociosanitario attraverso il potenziamento della cabina di regia istituzionale con l'obiettivo di meglio coordinare l'esistente e di progettare insieme alcune attività sperimentali.
5.4.1.b Valorizzazione del Terzo Settore e delle risorse informali in ambito medico e sociosanitario
L'azione mira a favorire l'emersione delle risorse formali e informali del Terzo Settore e del volontariato locale per organizzare e realizzare, d'intesa con gli attori pubblici, prestazioni mediche e sociosanitarie rivolte alla popolazione più fragile in modo gratuito o a prezzi calmierati.
5.4.1.c Potenziamento dell'assistenza domiciliare per favorire dimissioni protette con rientri a domicilio nell'ottica della de-ospedalizzazione
L'azione prevede una serie di interventi al fine di favorire la coordinazione circa la programmazione finanziaria tra diversi, potenziare l'integrazione tra strutture sanitarie per migliorare la gestione delle dimissioni e delle cure domiciliari, espandere i servizi di assistenza e formazione del personale e offrire sostegno alle famiglie nell'assistenza ai loro cari.
5.4.2.a Potenziamento delle strutture sportive e diffusione della pratica motoria e sportiva tra minori e adulti
L'azione mira a promuovere lo sviluppo degli impianti sportivi e l'attività fisica nei Comuni attraverso la creazione di un coordinamento tecnico, l'organizzazione di manifestazioni per finanziamenti, e la promozione di programmi sportivi per i giovani e eventi su larga scala.
5.4.2.b Potenziamento dell'accessibilità allo sport per le persone a rischio esclusione sociale
L'azione è volta alla promozione dell'attività motoria e sportiva quale strumento di emancipazione ed inclusione sociale delle persone più fragili, in particolare persone con disabilità, minori a rischio devianza ed anziani. Inoltre, lo scopo è promuovere sempre più il ruolo inclusivo delle organizzazioni sportive rispetto alle fragilità sociali
5.5.1.a Istituzione del Tavolo per l'innovazione Sociale Metropolitana

L'azione, in collegamento con lo staff degli innovatori e il Community Hub Metropolitano, prevede la selezione di un team di esperti in innovazione sociale, la costituzione di un Tavolo di attori pubblici e privati, la realizzazione di una ricerca per mappare le realtà dell'innovazione sociale nella CMB e offrire suggerimenti di politica, l'organizzazione di opportunità formative diffuse nei territori e di un festival annuale dell'innovazione sociale con la partecipazione di esperti nazionali e internazionali.
5.5.1.b Istituzione della figura dell'innovatore metropolitano
L'azione mira a favorire la diffusione di processi partecipativi e di innovazione sociale all'interno dei territori, attraverso l'istituzione di uno staff metropolitano di innovatori competenti e direttamente operativi nei territori al fianco dei Comuni, degli Enti di Terzo Settore, delle imprese, etc
5.5.2.a Attivazione di un Community Hub Metropolitano per l'innovazione sociale
L'azione prevede l'attivazione di uno spazio di innovazione sociale, a regia della CMB, attraverso cui sperimentare attività e processi di innovazione sociale in forma diretta in vari ambiti.
5.5.2.b Sviluppo degli spazi e dei progetti di innovazione sociale nel contesto metropolitano
L'azione prevede diverse attività per promuovere l'innovazione sociale. Queste includono la pubblicazione di avvisi pubblici in co-progettazione per aprire nuovi spazi di innovazione sociale, potenziare l'impatto delle iniziative esistenti, sostenere progetti collaborativi tra diverse organizzazioni e favorire processi di innovazione sociale in rete, coinvolgendo sia organizzazioni pubbliche che private.

Asse 6
6.1.1.a Realizzazione di un sistema di gestione integrata del «mare metropolitano»
L'azione prevede la realizzazione di un sistema di governance del mare metropolitano nell'area di Bari, coinvolgendo attivamente le Amministrazioni dei Comuni costieri. Tale sistema contempla da una parte l'implementazione di una governance capace di far dialogare i diversi strumenti di programmazione e pianificazione che interessano il mare e la costa, dall'altra la formalizzazione di strumenti ad hoc.
6.1.1.b Elaborazione di un Piano della rete ecologica costiera a scala vasta

L'azione è volta alla redazione di un Piano dedicato alla rete ecologica costiera, che integri le tematiche marine e dell'entroterra in stretto raccordo con la pianificazione di ambito e di settore.
6.1.1.c Realizzazione di interventi di tutela dei sistemi costieri fragili
L'azione mira a proteggere i delicati ecosistemi costieri, contribuendo così alla salvaguardia della biodiversità e alla sostenibilità ambientale. Attraverso la realizzazione di misure di tutela specifiche, si mira a riconfigurare gli utilizzi delle aree costiere in un'ottica di sostenibilità, ridefinendo le attività come fruizione, balneazione e tempo libero in armonia con le caratteristiche e le esigenze peculiari di ciascun ambiente costiero.
6.1.1.d Ripristino degli ecosistemi costieri
L'azione si propone di recuperare i paesaggi costieri metropolitani attraverso un approccio integrato, fondato sul Piano Paesaggistico Territoriale della Puglia (recupero ecologico di sistemi dunali, falesie, aree umide e canali), con l'obiettivo di rafforzare le connessioni ecologiche. Inoltre, si concentra sul ripristino degli spazi pubblici costieri allo scopo di creare ambienti pubblici più sostenibili, promuovendo la fruizione responsabile di tali spazi da parte della comunità locale e dei visitatori.
6.1.2.a Promozione di interventi sostenibili ed innovativi per le infrastrutture portuali
L'azione mira ad efficientare i consumi energetici e a ridurre le emissioni nell'ambito delle operazioni portuali. Il fine ultimo è quello di migliorare la sostenibilità complessiva delle attività portuali, contribuendo contemporaneamente alla sicurezza, alla navigabilità e alla tutela dell'ecosistema marino lungo la fascia costiera metropolitana.
6.1.2.b Introduzione di politiche di riuso dei materiali plastici
L'azione si articola in un complesso di attività, tra cui a titolo esemplificativo e non esaustivo: accompagnamento ai Comuni costieri per l'adozione di ordinanze per bandire l'utilizzo di stoviglie ed oggetti di plastica monouso dalle spiagge e dai litorali, nonché per il monitoraggio e applicazione delle normative per garantire il rispetto delle nuove regole; campagne di sensibilizzazione per informare la comunità locale, i turisti e le imprese sul programma ""plastic free", spiagge pulite" e programmi educativi nelle scuole; installazione di stazioni di riciclaggio lungo le spiagge per facilitare la raccolta differenziata e il riciclo; sostegno finanziario per le imprese che adottano pratiche sostenibili (es. materiali biodegradabili o compostabili).
6.1.3.a Promozione di nuove forme di reddito dei pescatori
L'azione mira a promuovere nuove fonti di reddito per i pescatori attraverso lo sviluppo di attività complementari, tra le quali: la pesca sportiva, la pesca turismo, la ristorazione basata sui prodotti ittici locali e l'offerta di attività pedagogiche. Tra gli interventi degli enti locali anche la possibilità di erogare integrazioni temporanee al reddito nel periodo di avviamento delle nuove attività.
6.1.3.b Promozione di attività di acquacoltura che favoriscono il risparmio energetico, la sicurezza e la salubrità degli impianti

L'azione è volta sostenere l'acquacoltura in particolare attraverso le iniziative volte a: promuovere un'acquacoltura che garantisca un livello elevato di salute e benessere degli animali, nonché di salute e sicurezza pubblica; minimizzare gli effetti sull'ambiente degli allevamenti ittici; ridurre il consumo di energia e ottimizzare l'utilizzo dell'acqua; formare il personale sull'uso di prodotti ad elevato impatto ambientale (medicinali veterinari, antivegetativi, mangimi, ecc.).
6.2.1.a Valorizzazione del sistema delle Lame
L'azione è volta alla creazione di un sistema integrato di parchi naturalistici e costieri al fine di preservare e arricchire le qualità paesaggistiche metropolitane, contribuendo contemporaneamente alla protezione della biodiversità. L'iniziativa proposta si integra con un intervento mirato per potenziare i servizi di circolazione costiera mediante lo sviluppo di una modalità di trasporto a breve raggio, promuovendo una mobilità sostenibile verso le Lame.
6.2.1.b Completamento della Strategia del mare della città di Bari
L'azione mira a recuperare e promuovere la fruizione della linea di costa, prevedendo un complesso di differenti iniziative: piantumazione di nuove alberature, installazione di arredi urbani per la socializzazione (es. playground); realizzazione di servizi (chioschi per la vendita di alimenti e bevande), sedi di associazioni locali e servizi igienici; creazione di collegamenti delle aree verdi con la spiaggia; ripascimento delle aree del lungomare in cui è presente la sabbia; interventi di spianamento e sistemazione dell'arenile; potature delle siepi contermini alla pista ciclabile.
6.2.1.c Valorizzazione dei beni storici e architettonici legati al paesaggio costiero
L'azione prevede di riutilizzare gli immobili pubblici e privati come contenitori di servizi e di esperienze al servizio di cittadini e turisti, favorendo modi di consumo sostenibili e diffusi nel territorio. Ciò in un'ottica di sistema, che dia priorità ad itinerari dedicati, con particolare attenzione ai beni pubblici tipici della tradizionale locale (borghi marinari, fari, ecc.).
6.2.1.d Potenziamento e valorizzazione della viabilità litoranea che interessa contesti caratterizzati da un'elevata qualità paesaggistica
L'azione mira a promuovere una fruizione delle strade litoranee che sia sostenibile, multimodale e di alta qualità paesaggistica, incentivando, ad esempio, modalità di spostamento lungo la costa con mezzi alternativi al mezzo motorizzato privato (bus-navetta, treno-tram, percorsi ciclo-pedonali) e adeguando le infrastrutture esistenti. Al contempo, l'azione è volta a valorizzare e riqualificare le strade litoranee che attraversano contesti caratterizzati da un'elevata qualità paesaggistica, luoghi privilegiati per la fruizione dei beni paesaggistici costieri e delle visuali panoramiche sul mare.
6.2.1.e Recupero del sistema storico degli orti costieri
L'azione promuove interventi che mirano a recuperare il sistema storico degli orti costieri tra i quali: sensibilizzazione verso l'autoconsumo; recupero e riqualificazione degli orti costieri; attività di formazione per gli assegnatari sulle metodologie di agricoltura sostenibile.
6.3.1 Sostenere la realizzazione di progetti integrati di riqualificazione: Bari

L'azione prevede la riqualificazione urbana di una vasta area attraverso la realizzazione di un nuovo porto turistico, la valorizzazione delle lame e delle aree archeologiche comunali e la riqualificazione dei piccoli porti turistici presenti lungo la costa. Tra gli interventi previsti vi sono la realizzazione di un parco costiero, la creazione di percorsi ciclopedonali, di un parco agricolo reticolare e di zone destinate ad orticoltura, nonché la riqualificazione di un centro sportivo e il potenziamento delle attrezzature sportive.
6.3.1 Sostenere la realizzazione di progetti integrati di riqualificazione: Giovinazzo
L'azione è volta alla riqualificazione del lungomare di Ponente con la finalità di innescare azioni diffuse di rigenerazione urbana attraverso la riqualificazione e il recupero di aree paesaggistiche di pregio oltre alla riqualificazione delle aree ad oggi dismesse. L'azione amplia e completa l'offerta turistico-culturale della zona e di conseguenza si pone come attrattore turistico culturale mirando al recupero e riqualificazione ambientale del territorio favorendo la fruizione degli spazi urbani.
6.3.1 Sostenere la realizzazione di progetti integrati di riqualificazione: Mola di Bari
L'azione prevede diversi tipi di interventi che riguardano l'ambito portuale, tra i quali rientrano: il dragaggio dei fondali e la sistemazione dell'area retroportuale; il mantenimento delle attività commerciali e la costruzione di moli di attracco per i motopescherecci; l'estensione dei posti barca; la realizzazione di un modulo di penisole galleggianti per attività turistico-ricettive. Tale modulo abitativo galleggiante sarà collegato alla terraferma attraverso un percorso pedonale e ciclabile immersivo collegato a ristoranti e servizi.
6.3.1 Sostenere la realizzazione di progetti integrati di riqualificazione: Molfetta
L'azione prevede la realizzazione di nuovi pontili con aumentata dotazione di posti barca, la manutenzione straordinaria e l'adeguamento degli edifici a servizio delle attività di cantieristica navale e la progettazione di luoghi destinati alla pubblica fruizione sul fronte mare. Importante anche la realizzazione del Museo del Mare, nuova polarità culturale del waterfront metropolitano.
6.3.1 Sostenere la realizzazione di progetti integrati di riqualificazione: Monopoli
L'azione prevede la riqualificazione del tratto stradale compreso tra la rotatoria della località Capitolo e l'incrocio di strada "Schiuma" in funzione paesaggistico-ecologica, al fine di rendere l'ambito locale una realtà a misura di pedoni e ciclisti. Tra gli interventi previsti vi sono misure di mitigazione del traffico veicolare come la realizzazione di dossi, attraversamenti rialzati, chicane. Inoltre, per rilanciare l'ambito turistico, sono previste misure di adeguamento dell'accesso all'arenile per le strutture balneari e residenziali presenti sulla strada litoranea.
6.3.1 Sostenere la realizzazione di progetti integrati di riqualificazione: Polignano a Mare
L'azione prevede la riqualificazione ambientale e funzionale dei percorsi costieri e delle aree destinate alla balneazione, la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali costieri integrati alla viabilità esistente e di una fascia verde di rinaturalizzazione lungo gli stessi, la realizzazione di un sistema di pubblica illuminazione, la razionalizzazione degli orti costieri ed il trasferimento del traffico veicolare e del sistema organizzato di parcheggi in aree interne, contigue alla linea di costa

Asse 7
7.1.1.a Ridistribuzione della dotazione di strutture per la fruizione di servizi di rango metropolitano
L'azione mira, in coerenza con la Missione 6, componenti 1 e 2 del PNRR «Salute» a supportare i progetti di investimento per la medicina di prossimità, costruire un modello di governance di diffusione capillare nelle periferie di servizi sanitari quali Case di Comunità, Ospedali di Comunità e Centrali operative territoriali.
7.1.1.b Agevolare l'accesso ai centri diurni di assistenza domiciliare tramite l'ausilio delle tecnologie digitali
L'azione, complementare e integrativa alla 7.1.1.a, mira a uniformare l'accesso ai Centri diurni attraverso l'introduzione di una piattaforma online per prenotazioni, integrazione di supporto remoto e sviluppo di app mobili per informazioni e notifiche.
7.1.2.a Costituzione di una rete di spazi pubblici attrezzati per favorire la socialità
L'azione prevede l'introduzione diffusa di spazi pubblici verdi fruibili, dotati di attrezzature capaci di renderli luoghi di incontro e socializzazione per la comunità, attraverso la riqualificazione di aree in ambiti urbani periferici, sottoutilizzate e/o dismesse.
7.1.2.b Costituzione di greening metropolitano tramite una rete unitaria dei progetti di forestazione negli ambiti urbani e periurbani
L'azione, in continuità con il PNRR Missione 2 - Componente 4, Linea di intervento 3 di cui ne accoglie i progetti candidati, mira a costruire una rete metropolitana spazi verdi sostenibili e vivibili, a partire dalle aree peri-urbane e di margine, declinate sulle esigenze delle comunità locali.
7.2.1.a Costituzione di un gruppo di lavoro tecnico per favorire gli interventi di edilizia residenziale pubblica
L'azione mira alla definizione di un'intesa tra Comuni, Città Metropolitana, ARCA PUGLIA e Regione per la costituzione di un gruppo di coordinamento per la guida strategica, la facilitazione e il monitoraggio per gli investimenti legati all'Housing sociale.
7.2.1.b Programmazione di interventi integrati di edilizia popolare e sociale
L'azione, in coerenza con il PNRR Missione 2 - Componente 4, Linea di intervento 3, accoglie progetti per dotare la città metropolitana di Bari e le aree periurbane di spazi verdi sostenibili e vivibili. Si propone di creare un "greening metropolitano" attraverso una rete unitaria di progetti di forestazione urbana e periurbana.
7.2.2.a Creazione della rete di riuso dei complessi comunali e dei siti artigianali e industriali dismessi con finalità residenziali innovative e di Social Housing

L'azione, in continuità con il con il PNRR M5 – C2 - I2.3, mira a riqualificare edifici pubblici, industriali o aree dismesse per scopi residenziali, promuovendo Social Housing e alloggi a fini sociali nelle periferie in collaborazione con ARCA ed enti del terzo settore.
7.2.2.b Promuovere interventi di bonifica cd "brownfields"
L'azione prevede la riqualificazione ambientale delle aree industriali dismesse nei 41 comuni della città metropolitana. Sarà istituito un tavolo di coordinamento per selezionare e attuare progetti tramite bandi di gara, con eventuali contributi pubblici.
7.2.3.a Creazione della rete metropolitana dei Community Hub
L'azione, in continuità con PNRR M5 – C2 - I2.2, ha la finalità di creare una rete interconnessa di Community Hub, presidi pubblici diffusi negli ambiti urbani periferici dell'area metropolitana di Bari, al fine di promuovere l'inclusione attiva e innovativa tra le comunità locali.
7.2.3.b Creazione della rete Metropolitana dei playground con particolare attenzione ai servizi negli ambiti di maggiore degrado
L'azione mira alla creazione della rete metropolitana dei playground, ponendo una particolare attenzione nei contesti fragili, in condizioni di disagio socio-economico e degrado, favorendo qualità e sostenibilità delle trasformazioni urbane e dei servizi.

Asse 8
8.1.1.a Promozione e messa in rete di interventi di recupero e riqualificazione degli immobili pubblici all'interno dei centri storici metropolitani
L'azione, in continuità con il PNRR M5 – C2 - I2.3 e PNRR M5 – C2 - I2.2, è finalizzata a rigenerare il tessuto socioeconomico dei contesti urbani attraverso interventi di riqualificazione di immobili pubblici e caratterizzati da identità storiche e culturali.
8.1.1.b Tutela e valorizzazione della fruizione dei centri storici caratterizzati dalla presenza di beni storici, artistici o simbolici in coerenza con la programmazione regionale con priorità ai beni dismessi
L'azione comprende progetti per la rigenerazione urbana, la valorizzazione dei luoghi storici e turistici, la riqualificazione delle piazze e la creazione di nuovi spazi polifunzionali e laboratori urbani. Si mira a preservare e valorizzare il patrimonio territoriale attraverso interventi di restauro conservativo e la creazione di nuovi centri culturali ed educativi.
8.1.1.c Miglioramento energetico degli edifici storico-architettonici tramite la creazione di distretti energetici positivi

L'azione si propone di favorire la città nella implementazione di "distretti energetici positivi" ed estendere la sperimentazione ad altri centri storici dell'area metropolitana, nel rispetto delle specificità dei contesti urbani misti e della peculiarità del patrimonio edilizio.
8.1.2.a Migliorare accessibilità e fruizione dei centri storici, regolando accessi e favorendo la pedonalizzazione
L'azione si propone di migliorare l'esperienza di visita nei luoghi attraverso pedonalizzazione, regolamentazione degli accessi, parcheggi scambiatori, servizio navetta, segnaletica turistica, sistemi informativi sulla storia e monumenti, dotazioni artistiche, piani del colore.
8.1.2.b Accelerare il processo di eliminazione delle barriere architettoniche fisiche (PEBA)
L'azione si allinea con il PNRR Misura 1, Componente 3, Investimento 1.2, accogliendo progetti finalizzati alla rimozione delle barriere fisiche e cognitive in musei, biblioteche e archivi. La Città Metropolitana, seguendo le direttive del P.E.B.A, pianifica e coordina interventi strutturali per rimuovere queste barriere, garantendo il raggiungimento dell'"obiettivo cultura" entro il 2026.
8.1.2.c Riqualificazione degli spazi pubblici e adeguamento di servizi destinati ad accogliere reti di mobilità lenta e rigenerare il tessuto residenziale
L'azione promuove la rigenerazione urbana con interventi per agevolare il flusso pedonale e ciclabile, regolarizzare il traffico e migliorare la qualità ambientale, favorendo la transizione tra città e campagna.
8.1.2.d Riqualificazione del suolo pubblico, adeguando i sottoservizi e incrementando le superfici permeabili e verdi
L'azione si concentra sullo studio e adeguamento dei sottoservizi, migliorando l'efficienza, sicurezza e fruibilità degli spazi pubblici. Simultaneamente, si punta ad aumentare le superfici permeabili per gestire in modo sostenibile le acque piovane, riducendo il rischio di allagamenti e contribuendo al rinnovamento del ciclo idrogeologico urbano, mediante pavimentazioni innovative, aree verdi e soluzioni per l'assorbimento dell'acqua nel terreno.
8.2.1.a Rivitalizzare le economie urbane favorendo l'insediamento di attività di servizio e identitarie
L'azione supporta le attività artigianali e storiche nei centri dei comuni della città metropolitana di Bari, focalizzandosi su due ambiti principali: imprese dell'artigianato artistico e tradizionale, offrendo sostegno finanziario per l'apertura e gestione di botteghe; "Negozi storici", promuovendo e tutelando attività commerciali tradizionali attraverso un albo cittadino e incentivando il ricambio generazionale.
8.2.1.b Riqualificare le attività commerciali e aumentarne la vocazione di servizio
L'azione prevede l'erogazione di contributi a fondo perduto e attività di formazione per esercizi di vicinato, mirando a migliorare il contesto sociale, culturale e ambientale dei borghi in chiave sostenibile. Si intende promuovere altresì la cura e valorizzazione dello spazio pubblico con interventi di arredo urbano e cura del verde di pertinenza.

8.2.2.a Favorire il riuso innovativo degli spazi e dei luoghi con elevata valenza storica o identitaria
L'azione mira a stimolare l'economia locale della città metropolitana attraverso interventi su luoghi simbolici nei comuni del territorio. Si propone di stimolare l'apertura di negozi temporanei e la riqualificazione di chioschi abbandonati, in collaborazione con operatori economici e sociali.
8.2.2.b Promozione di iniziative di aggregazione territoriale con particolare attenzione ai temi della cultura e delle identità
L'azione promuove l'aggregazione territoriale concentrandosi su cultura e identità, sostenendo gli eventi nei mercati, valorizzandoli come infrastrutture economiche e sociali, e le associazioni di strada per stimolare la vivacità delle strade commerciali.

Asse 9
9.1.1.a Rafforzamento della naturalità delle matrici agricole tradizionali
L'azione mira a potenziare la naturalità delle matrici agricole tradizionali, concentrandosi specificamente su coltivazioni come oliveti, vigneti e frutteti. Nel dettaglio, sono previsti interventi diretti (attraverso riqualificazioni e/o realizzazioni ex-novo) su elementi come siepi, muretti a secco, piante, e altre componenti di paesaggio che contribuiscono alla biodiversità e all'equilibrio ecologico nelle aree agricole.
9.1.1.b Creazione di nuovi habitat per il ripopolamento della componente floristica e faunistica di specie
L'azione mira a promuovere la creazione di nuovi habitat al fine di favorire il recupero della flora e della fauna locali in determinate aree del territorio barese attraverso l'implementazione di interventi mirati, tra i quali: la realizzazione di giardini botanici e vivai, con particolare attenzione alla reintroduzione di piante autoctone in zone degradate; la creazione di riserve naturali, parchi o aree protette, fornendo habitat idonei dotati di rifugi per la nidificazione, l'alimentazione e il riparo delle specie animali.
9.1.1.c Creazione di una rete dei Green Belt metropolitani
L'azione mira all'istituzione di una serie di parchi (agricoli, rurali, archeologici, etc.) all'interno del territorio metropolitano allo scopo di valorizzare il paesaggio locale e incrementare la disponibilità di aree verdi fruibili. In tali aree si prevede anche l'introduzione di servizi e attrezzature, declinati sulla scorta delle esigenze locali (playground, spazi di aggregazione, mercati agricoli, aree destinate agli animali).
9.1.1.d Creazione della rete dei parchi della Città Metropolitana
L'azione mira alla creazione di una rete dei parchi naturali metropolitani, che metta a sistema le realtà territoriali: Parco nazionale dell'Alta Murgia, dal Parco Naturale Regionale Lama Balice e dai futuri Parchi di Lama San Giorgio-Giotta e Costa Ripagnola.

9.1.1.e Tutelare e conservare il patrimonio culturale materiale e immateriale della tradizione agricola
L'azione mira a tutelare e conservare il patrimonio culturale (materiale e immateriale) della tradizione agricola, in quanto strumentale alla salvaguardia della ricchezza storica e identitaria della città metropolitana di Bari, coerente con le azioni per la transizione alimentare.
9.1.2.a Sviluppo di un International Food Open Innovation Hub per la formazione di nuove imprese e competenze nel settore alimentare, dando priorità a giovani e donne
L'azione prevede la creazione di un centro di innovazione dedicato al settore agroalimentare, aperto a imprese, giovani ricercatori e start-up, al fine di promuovere l'innovazione di prodotto e di processo nella filiera del cibo, avvicinando le categorie sociali più vulnerabili in favore della transizione alimentare.
9.1.2.b Favorire la diffusione dell'innovazione in agricoltura
L'azione è finalizzata a promuovere l'adozione e il mantenimento di pratiche e metodi come l'agricoltura biologica e di precisione, nonché favorire lo sviluppo sostenibile e un'efficiente gestione delle imprese agricole e l'introduzione di tecnologie di produzione innovative.
9.1.2.c Promuovere la continuità nelle imprese agricole
L'azione si propone di contrastare l'abbandono dell'attività agricola e delle campagne promuovendo il passaggio generazionale e il miglioramento delle condizioni di vita nelle zone rurale, in particolare attraverso un significativo ampliamento della copertura a banda larga.
9.1.2.d Sostegno alla realizzazione di percorsi di inserimento lavorativo nella filiera agricola e autoimprenditorialità dedicati a disoccupati, sottoccupati e NEET
L'azione mira a sostenere l'inclusione sociale e lavorativa di giovani disoccupati, sottoccupati e NEET attraverso la promozione dell'autoimprenditorialità e dell'inserimento lavorativo nel settore agricolo. Si prevede la realizzazione di percorsi formativi e di accompagnamento all'inserimento lavorativo articolati in due fasi: attività di formazione online e in aula sulle attività agricole, sulle tecniche di autoimprenditorialità e sulle opportunità di lavoro nel settore agricolo; affiancamento di tutor aziendali per l'avvio di attività imprenditoriali o per l'inserimento in tirocini lavorativi retribuiti presso aziende agricole del territorio.
9.1.2.e Creazione di green communities e comunità energetiche
L'azione promuove la creazione di comunità sostenibili e energeticamente efficienti nelle aree rurali della città metropolitana di Bari. Sono previste tre tipologie di attività: sensibilizzazione e informazione (realizzazione di campagne di comunicazione e informazione sui temi della transizione energetica e delle comunità energetiche); supporto ai Comuni e ai cittadini interessati alla costituzione di green communities e comunità energetiche, attraverso servizi di consulenza tecnica e amministrativa; erogazione di contributi economici a fondo perduto per la realizzazione di progetti di green communities e comunità energetiche.

9.2.1.a Sostegno alla riconversione produttiva verso specie o cultivar a ridotto fabbisogno idrico
L'azione mira a affrontare la critica carenza di risorse idriche che caratterizza il territorio metropolitano favorendo prioritariamente la riconversione produttiva in favore di cultivar a ridotto fabbisogno idrico. Le attività verranno definite in stretto raccordo con i soggetti impegnati nelle politiche agricole, prefigurando: attività di sensibilizzazione e formazione; l'ammodernamento delle attrezzature e tecniche irrigue; la creazione di reti e capacity building.
9.2.1.b Sostegno ai produttori che si impegnano nella conservazione delle risorse genetiche di interesse locale soggette a rischio di estinzione
L'azione si propone di perseguire le finalità indicate in sinergia con i soggetti titolari delle politiche agricole. Si prefigura la costituzione un gruppo di coordinamento finalizzato a definire il contributo della Città Metropolitana e degli Enti locali interessati, per favorire la transizione alimentare in ambito metropolitano
9.2.1.c Favorire la vendita diretta attraverso cooperazione di filiera, creazione e sviluppo di filiere corte e mercati locali
L'azione persegue la realizzazione di un ecosistema che promuova la consapevolezza alimentare, valorizzi spazi urbani inutilizzati, incoraggi la produzione e vendita locali, e sostenga pratiche agricole sostenibili attraverso una governance innovativa e la creazione di filiere corte premiate nei servizi pubblici.
9.2.1.d Sostegno alla creazione di una banca dati per il censimento e la mappatura del patrimonio immobiliare disponibile nel territorio metropolitano
L'azione mira alla creazione di reti per la valorizzazione del territorio, con un progetto specifico che sviluppi una banca dati di beni e terreni pubblici nel territorio metropolitano. L'obiettivo finale è sviluppare nuove iniziative di agricoltura sociale, utilizzando risorse confiscate alle organizzazioni malavitose e contribuendo al benessere della comunità.
9.3.1.a Realizzazione dell'Assemblea Metropolitana del Cibo
Basata sull'azione 9 della Food Policy della Città Metropolitana approvata dal Consiglio Metropolitano, essa mira all'istituzione dell'Assemblea Metropolitana del Cibo che, in sinergia con il Distretto del Cibo dell'area metropolitana, riconosciuto dal MASE ai sensi del comma 499 dell'art. 1 della Legge n. 205/2017, possa fungere da soggetto deputato al coordinamento degli attori coinvolti nella implementazione della Food Policy su scala metropolitana.
9.3.1.b Valorizzazione delle matrici verdi del territorio sostenendo lo sviluppo sostenibile dei territori dal punto di vista produttivo e paesaggistico

L'azione mira a ridefinire le connessioni tra città e campagna trasformando spazi urbani abbandonati in orti pubblici e corridoi verdi per consentire lo sviluppo sostenibile e la valorizzazione delle aree rurali anche attraverso l'implementazione di Biodistretti, ossia aree geografiche vocate all'agricoltura e al biologico nella quale i diversi attori del territorio (agricoltori, privati cittadini, associazioni, operatori turistici e pubbliche amministrazioni) stringono un accordo per la gestione sostenibile delle risorse e la riqualificazione del paesaggio agrario e del paesaggio costiero, attivando un percorso per il manifesto della transizione alimentare della Città Metropolitana.
9.3.1.c Istituzionalizzazione di una "Food Academy metropolitana"
Basata sull'azione 7 della Food Policy della Città Metropolitana di Bari, mira a identificare e ristrutturare un edificio/struttura per ospitare la Food Academy, ovvero uno spazio accogliente e funzionale per la formazione e l'interazione verso la transizione alimentare. Al suo interno saranno organizzati laboratori interattivi, corsi di cucina e corsi HACCP sulla sicurezza alimentare, con un servizio di cucina a domicilio per promuovere l'esperienza culinaria direttamente nelle case delle comunità locali.
9.3.1.d Adozione di linee guida per il green e public procurement
Basata sull'azione 6 della Food Policy della Città Metropolitana, mira a migliorare gli stili alimentari e il consumo consapevole a partire dalle mense pubbliche. Le iniziative prefigurate includono l'adozione di linee guida per il green procurement, campagne di sensibilizzazione per la comunità e il personale delle mense, ricerca di produttori locali sostenibili e l'adozione di pratiche ecologiche nelle mense.
9.3.1.e Realizzazione e adeguamento di strutture logistiche per il contrasto allo spreco alimentare e la promozione del riutilizzo
L'azione è volta a contrastare lo spreco alimentare, attraverso iniziative che includono: interventi per innovare la filiera agroalimentare, riducendo la produzione di sprechi; attività di ricerca per valorizzare gli scarti e prolungare la durata dei prodotti raccolti; realizzazione/adeguamento di strutture logistiche e servizi dedicati; creazione di centri di recupero delle eccedenze alimentari da supermercati, ristoranti e mense aziendali; servizi di distribuzione delle eccedenze; campagne di sensibilizzazione presso scuole, mense scolastiche e aziendali, ristoranti.
9.3.1.f Valorizzazione del MAAB - Mercato Agro Alimentare Barese
L'azione è volta a rendere la città di Bari un'importante piattaforma logistica agroalimentare del sud Italia, con l'obiettivo di innovare e rendere più sostenibile il proprio sistema produttivo attraverso la valorizzazione del sistema dell'ingrosso e delle imprese ortofrutticole. Pertanto, saranno necessari investimenti nell'ambito dell'efficientamento energetico, della digitalizzazione, del recupero degli scarti alimentari e della commercializzazione di prodotti a km 0 e provenienti da filiere controllate e virtuose.

Asse 10
10.1.1.a Creazione di campagne di sensibilizzazione e formazione rivolte a cittadini e PA sulle tematiche di Clima ed Energia
L'azione promuove la sostenibilità ambientale e coinvolge attivamente la comunità metropolitana di Bari nella lotta ai cambiamenti climatici, incoraggiando l'efficienza energetica. Si articola in due componenti principali: lo Smart Citizen, un sistema di comunicazione e informazione per sensibilizzare sulla sostenibilità ambientale attraverso i social media; e lo sviluppo della cultura tecnica e professionale della Pubblica Amministrazione (PA) in materia di clima ed energia, tramite formazioni offline per i dipendenti comunali.
10.1.1.b Istituzione di uno sportello informativo a supporto dei cittadini sui temi della transizione ecologica
L'azione prevede la creazione di uno sportello informativo per supportare i cittadini nell'accesso a informazioni sulla transizione ecologica, facilitando decisioni consapevoli riguardo a sostituzione caldaie, pannelli solari, auto elettriche e altri incentivi ambientali.
10.1.2.a Dare attuazione ai PAESC e adeguare gli strumenti di programmazione locale
L'azione supporta i 41 comuni della Città Metropolitana di Bari nell'implementazione dei PAESC (Piani d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima) e nell'aggiornamento degli strumenti di pianificazione locale. Questi piani sono strategici per affrontare i cambiamenti climatici e promuovere la sostenibilità ambientale a livello locale. L'azione si concentra sull'allineamento dei piani urbanistici, della gestione dei rifiuti, dei trasporti pubblici e dell'efficienza energetica degli edifici con gli obiettivi dei PAESC.
10.1.2.b Aggiornamento dei Piani Comunali di Classificazione Acustica
L'azione mira a offrire supporto a livello organizzativo nello svolgimento delle procedure necessarie al fine di aggiornare i Piani Comunali di Classificazione Acustica dei 41 comuni della città metropolitana di Bari: lo scopo obiettivo principale è quello di garantire un ambiente sonoro sano e confortevole per i residenti, riducendo al minimo gli impatti negativi derivanti da fonti di rumore quali traffico stradale, attività industriali, e altre fonti antropiche.
10.1.2.c Aggiornamento dei Piani di protezione Civile
L'azione prevede l'aggiornamento dei Piani di Protezione Civile (PPC), e quindi l'insieme di procedure operative di intervento, in favore di una maggiore efficacia delle politiche volte non solo alla riduzione di emissioni di gas climalteranti, e quindi una maggiore sicurezza ambientale, ma anche relative alla prevenzione e gestione dei rischi, legati all'ambiente nonché alle calamità ambientali.
10.1.2.d Realizzazione del Piano Territoriale Generale Metropolitano
L'azione prevede la realizzazione del Piano Territoriale Generale Metropolitano (PTGM), uno strumento di pianificazione per definire obiettivi e strategie per l'assetto del territorio. Si concentra sulla salvaguardia ambientale e paesaggistica, coinvolgendo diversi soggetti competenti per affrontare questioni idrogeologiche, idrauliche e forestali. Il PTGM mira a evolvere l'assetto territoriale con politiche ecologiche e sostenibili, garantendo la sostenibilità sociale, ambientale ed economica delle trasformazioni.

10.1.2.e Sviluppo di una piattaforma unica per la raccolta di buone pratiche di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico
L'azione prevede l'acquisizione di best practice al fine di mettere a disposizione della cittadinanza proiezioni climatiche dettagliate, inclusi, a titolo esemplificativo, possibili scenari climatici futuri e rischi associati al territorio.
10.2.1.a Riqualificazione ed efficientamento energetico di impianti pubblici
L'azione prevede la ristrutturazione degli impianti di illuminazione dei campi di calcio a Bari, inclusi lo Stadio della Vittoria. Saranno installate luci a LED per ridurre consumi e costi, con controllo avanzato tramite protocolli come il DMX. Scenari di luce personalizzati miglioreranno l'esperienza degli eventi sportivi.
10.2.1.b Realizzazione di un efficientamento degli impianti a rete comunali
L'azione mira a migliorare l'illuminazione pubblica nella Città Metropolitana di Bari attraverso l'installazione di apparecchiature a LED e la sostituzione di lampade obsolete. Si implementerà la Smart Lighting per una connettività affidabile e un consumo energetico ridotto, insieme a operazioni di manutenzione per garantire il funzionamento ottimale nel tempo. Un sistema di monitoraggio sarà inoltre istituito per assicurare l'efficienza continua degli impianti.
10.2.1.c Rinnovare il parco veicolare privilegiando la transizione verso veicoli elettrici per i mezzi pubblici
L'azione prevede la progressiva sostituzione dei vecchi autobus alimentati a gasolio (in particolare quelli Euro 3 immatricolati nel 2002 e nel 2005) in favore di nuovi veicoli ad alimentazione elettrica.
10.2.2.a Produzione di energia da fonti rinnovabili, specialmente in area urbana
L'azione mira a promuovere la sostenibilità ambientale e l'indipendenza energetica nella Città Metropolitana di Bari tramite l'installazione di impianti fotovoltaici su edifici pubblici e privati. Si prevede la sostituzione o l'aggiornamento dei sistemi esistenti con tecnologie più efficienti e l'implementazione di 154 progetti per impianti fotovoltaici su aree private. Questi interventi favoriranno una città più verde e ecologicamente responsabile.
10.2.2.b Incentivare l'installazione di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili innovative
L'azione è volta ad incentivare l'utilizzo di energia e risorse provenienti da fonti energetiche naturali inesauribili, rinnovabili, innovative e perciò sostenibili, quali l'energia solare, eolica e idroelettrica.
10.2.2.c Supporto alla creazione di distretti ad energia positive (PED-Positive Energy Districts) ed energia zero (ZED - Zero Energy Districts) per favorire lo sviluppo urbano sostenibile

L'azione prevede il supporto alla creazione di PEDs (Positive Energy Districts) e ZEDs (Zero Energy Districts, anche chiamati nZEB – nearly Zero Energy Builds), cioè quartieri ecosostenibili concepiti e sviluppati su solidi principi di rispetto per l'ambiente, sostenibilità ed efficienza energetica, che contribuendo, anche, al benessere degli abitanti.
10.2.3.a Creazione di Comunità energetiche che coinvolgono soggetti e strutture pubbliche e private
L'azione punta a valorizzare i parchi attraverso interventi di efficientamento energetico, mobilità sostenibile e adattamento ai cambiamenti climatici. I comuni coinvolti includono Grumo Appula, Gravina in Puglia, Corato, Ruvo di Puglia e Santeramo in Colle. Gli interventi mirano a ridurre le emissioni e adattare l'ambiente al clima mutato, con azioni di difesa della natura, efficientamento energetico e prevenzione degli incendi boschivi. Sono previsti anche impianti fotovoltaici, compostiere di comunità e un sistema di tariffazione puntuale.
10.2.3.b Interventi per lo sviluppo delle Smart Grid e Smart Cities
L'azione mira a migliorare le infrastrutture energetiche e digitali per ottimizzare la gestione della rete elettrica attraverso l'introduzione delle Smart Grid. Il Progetto Puglia Active Network - NER 300 prevede l'implementazione di un'infrastruttura di comunicazione a banda larga, mentre i Progetti POR Puglia includono interventi su impianti primari e centri satellite per migliorare l'efficienza della rete elettrica.
10.3.1.a Incentivi all'acquisto di elettrodomestici efficienti, dispositivi «anti spreco» e la sostituzione di contatori d'utenza
L'azione prevede, grazie all'utilizzo degli incentivi proposti dallo Stato, la riduzione dei consumi in quanto vengono introdotti nell'ambito domestico elettrodomestici ad altissima efficienza energetica e contestualmente lo smaltimento degli elettrodomestici obsoleti attraverso il riciclo degli stessi.
10.3.1.b Attuazione di politiche di tariffazione finalizzate al risparmio idrico
L'azione, in linea con quanto previsto dalla normativa europea, ha l'obiettivo di contribuire al risparmio e di individuare un adeguato contributo per il recupero dei costi dei servizi idrici. Questo intervento, correlato al programma di depurazione, aumenta l'impatto sul territorio e i benefici resi.
10.3.1.c Risanamento delle reti idriche
L'azione mira al risanamento e all'ottimizzazione delle reti idriche nella città metropolitana di Bari per ridurre gli sprechi e garantire una gestione sostenibile dell'acqua nel territorio. Questo obiettivo viene raggiunto attraverso diverse attività, tra cui la distrettualizzazione, che riorganizza la rete idrica in distretti gestibili per aumentarne l'efficienza e ridurre le perdite d'acqua. Si prevede anche il controllo delle pressioni per ottimizzare il funzionamento delle reti idriche e il monitoraggio avanzato delle grandezze idrauliche per consentire una gestione proattiva e una risposta rapida alle emergenze. Inoltre, si pianifica la sostituzione delle infrastrutture idriche obsolete o deteriorate.
10.3.2.a Interventi di adeguamento e potenziamento del sistema fognario urbano

L'azione prevede interventi mirati sul sistema fognario della Città Metropolitana di Bari, che comprendono miglioramenti e adeguamenti sia al sistema idrico che fognario. Questi interventi includono la ristrutturazione e il recupero del canale di raccolta delle acque meteoriche, la realizzazione di una fogna bianca per lo smaltimento delle acque meteoriche e la creazione di un sistema di gestione delle acque piovane, oltre alla realizzazione della rete pluviale urbana.
10.3.2.b Istituzione della rete metropoitana dei depuratori (adeguamento e/o realizzazione)
L'azione prevede una serie di iniziative che mirano a garantire il rispetto delle norme in materia di salute e sicurezza, emissioni in atmosfera e disciplina delle acque meteoriche di dilavamento in modo da ottimizzare i processi di depurazione nel territorio metropolitano.
10.3.2.c Riutilizzo delle acque depurate, specialmente nel settore agricolo
L'azione mira a migliorare la sostenibilità ambientale e la gestione delle risorse idriche a partire dalle comunità di Gioia del Colle e Corato, prevedendo l'ottimizzazione delle acque reflue provenienti dagli impianti di depurazione per promuovere una gestione responsabile delle risorse idriche.
10.3.2.d Promozione di trattamenti biologici per la depurazione delle acque reflue e fitodepurazione
L'azione ha l'obiettivo attraverso la fitodepurazione, è un sistema di trattamento delle acque reflue, che ha l'obiettivo di depurare le acque provenienti dagli scarichi degli impianti, contribuendo all'annullamento della produzione di fanghi.
10.3.3.a Sostenere l'attuazione di interventi per la mitigazione e il contrasto del dissesto idrogeologico
L'azione prevede la realizzazione del Centro Grandi Rischi, il cui obiettivo è la gestione dei rischi naturali e antropici; a tal fine, saranno incoraggiate attività di ricerca e sviluppo (R&D) unitamente ad attività di formazione del personale coinvolto nella gestione di emergenze.
10.3.3.b Favorire la diffusione di iniziative Nature Based Solutions per contrastare rischio siccità e isole di calore, nonché rischio idraulico
L'azione ha l'obiettivo di incentivare l'ideazione di proposte e soluzioni a partire dall'ambiente, che riguardano: buone pratiche di gestione dello spazio verde, creazione di foreste urbane, raccolta dell'acqua piovana, valorizzazione e sviluppo della biodiversità, infrastrutture ecologiche.
10.4.1.a Promuovere politiche di tariffazione rifiuti puntuali (TARIP)
L'azione prevede la sperimentazione e la diffusione di efficaci sistemi di gestione dei rifiuti urbani basati sull'approccio innovativo del 'PAYT – KAYT', ossia su 'tariffazione puntuale' (Pay as you throw – paga per quello che butti) e 'informazione puntuale' (Know as you throw – conosci quello che butti).

10.4.1.b Stimolare la diffusione del principio di "responsabilità estesa" del consumatore e del produttore (istituzione di sistemi di vuoto a vedere, pay-per use)
L'azione ha l'obiettivo di diffondere l'applicazione del principio della "responsabilità estesa" del rifiuto. Per quanto riguarda il produttore, la responsabilità estesa (EPR) è una risposta imprenditoriale proattiva alle minacce della crisi climatica e del degrado ambientale.
10.4.2.a Miglioramento e meccanizzazione della rete di raccolta differenziata dei rifiuti urbani
L'azione prevede il miglioramento della gestione dei rifiuti urbani nel territorio metropolitano attraverso la fornitura di un numero di mezzi e strumenti adeguati al fine di consentire lo svolgimento delle regolari operazioni di raccolta e smaltimento rifiuti
10.4.2.b Potenziamento della capacità di trattamento della frazione organica
L'azione mira a migliorare la gestione dei rifiuti in diversi comuni appartenenti alla Città Metropolitana, con nuove proposte di localizzazione impiantistica mediante diverse tecnologie, tra cui quella di compostaggio e/o di digestione anaerobica.
10.4.2.c Realizzazione di impianti per il recupero di materia
L'azione mira a migliorare la gestione dei rifiuti in diversi comuni appartenenti alla Città Metropolitana di Bari con la creazione di un impianto per il recupero di materia. Al contempo si prevede l'acquisizione di attrezzature e mezzi dedicati ai servizi di gestione dei rifiuti, nonché l'implementazione di sistemi di raccolta porta a porta e di igiene urbana innovativi.
10.4.3.a Potenziare la filiera del riutilizzo
L'azione mira a potenziare l'efficienza nel settore dell'eco-sostenibilità e a potenziare la filiera del riutilizzo attraverso la promozione dell'eco-design e lo sviluppo della ricerca. A questo scopo, sono state proposte soluzioni progettuali tipo, tra cui la creazione di Mini Isole Ecologiche Intelligenti per ottimizzare la raccolta differenziata, la fornitura di strumenti per la diversificazione delle filiere, l'implementazione di hardware e software per applicazioni IoT e l'attivazione della Tarip su territori comunali e sovracomunali. Inoltre, si prevede l'istituzione di Centri di Raccolta Comunali con particolare attenzione a due soluzioni progettuali tipo relative alle utenze coinvolte.
10.4.3.b Sostegno alla diffusione dei "prodotti ecologici"
L'azione è volta all'incremento della raccolta differenziata, resa possibile attraverso l'ampliamento del sistema di raccolta porta a porta e l'introduzione di isole ecologiche di prossimità; promuovere l'economia circolare.
10.4.3.c Sostegno alle produzioni "plastic-free" e Rebranding degli imballaggi

L'azione prevede l'implementazione di un nuovo sistema di produzione che ha l'obiettivo di trasformare gli imballaggi usati in un altro ciclo di riproduzioni in nuovi prodotti. In tal modo vengono efficientate le risorse disponibili e ridotta la quantità di plastica in circolazione.
10.4.4.a Accrescimento ed efficientamento delle modalità di accertamento dell'abbandono dei rifiuti
L'azione si propone di implementare iniziative volte alla prevenzione dell'abbandono dei rifiuti. Tra gli strumenti utilizzati vi sono le ronde di quartiere, in cui cittadini volontari monitorano il territorio e segnalano eventuali episodi negativi. Inoltre, si prevede l'utilizzo di fototrappole, dispositivi di sicurezza dotati di sensori di movimento in grado di scattare fotografie o registrare video al passaggio di persone o animali, al fine di contrastare comportamenti illegali e individuare gli autori di abbandoni di rifiuti.
10.4.4.b Promozione dello smaltimento e della rimozione di amianto o altri materiali pericolosi
L'azione si propone di implementare misure per garantire la corretta raccolta differenziata dei rifiuti pericolosi, assicurandone un corretto smaltimento. Inoltre, si mira a promuovere iniziative volte a incentivare la rimozione dei manufatti contenenti amianto, attraverso l'impiego di ditte specializzate, e la loro sostituzione con materiali ecocompatibili o a minor impatto ambientale.
10.4.4.c Istituzione di obblighi di «rispetto ambientale»
L'azione si propone di introdurre obblighi ambientali volontari per le attività commerciali situate vicino ai luoghi pubblici, con l'obiettivo di promuovere un maggiore rispetto e cura per il territorio. Questi obblighi includono attività di sensibilizzazione e formazione per i proprietari e i dipendenti, nonché l'installazione di cassonetti artistici a disposizione del pubblico, anche attraverso incentivi tariffari. Saranno implementate attività di monitoraggio per garantire il rispetto di tali obblighi ambientali.

Asse 11
11.1.1.a Sostegno a progetti strategici nelle filiere produttive in coerenza con la Strategia regionale S3
L'azione mira a supportare gli investimenti verso nuove direttrici di ricerca e sviluppo caratterizzate dall'utilizzo di modelli innovativi per la ricerca di base e applicata condotta in sinergia tra università e imprese, il sostegno ai processi di innovazione e trasferimento tecnologico ed il potenziamento delle condizioni di supporto alla ricerca e all'innovazione. Le imprese dovranno interagire con Università, enti pubblici e di ricerca in progetti organizzati in consorzi sul modello Hub & Spoke. Tale sostegno sarà rivolto prioritariamente ai seguenti settori: *automotive*, logistica green, ICT, simulazioni, calcolo e analisi dei dati ad alte prestazioni; agritech; sviluppo di terapia genica e farmaci con tecnologia a RNA; mobilità sostenibile; tecnologie ambientali e biodiversità.
11.1.1.b Supporto all'attuazione della Strategia regionale per l'idrogeno
L'azione prevede il coinvolgimento della Città Metropolitana nel raggiungimento dell'obiettivo di integrare la catena del valore dell'idrogeno e creare una filiera pugliese capace di esaltare il protagonismo del territorio, operando per la realizzazione di un presidio permanente di governance con il massimo coinvolgimento territoriale.

11.1.1.c Sostegno alla transizione in chiave Industria 5.0
Attraverso l'azione si intende favorire l'attuazione del Piano Transizione Italia 5.0. L'azione è pertanto destinata a favorire l'attuazione di investimenti destinati a potenziare l'efficienza energetica, adottare tecnologie all'avanguardia e promuovere la sostenibilità.
11.1.1.d Sostegno alle startup innovative e allo sviluppo delle imprese (Living Lab)
L'azione si articola in cinque linee di intervento: 1) supporto delle startup innovative e dello sviluppo delle MPI; 2) sensibilizzare i soggetti coinvolti rispetto al tema della multidisciplinarietà delle competenze; 3) diffondere il tema della multidisciplinarietà già in età scolare; 4) favorire la reperibilità di spazi (anche in co-working); 5) supportare la sperimentazione di nuove tecnologie (Living Lab).
11.1.2.a Casa delle Tecnologie Emergenti dell'area metropolitana di Bari
L'azione prevede l'implementazione della Casa delle Tecnologie Emergenti, un progetto che mira a sviluppare tecnologie emergenti con particolare riferimento al tema della guida autonoma e semiautonoma attraverso l'utilizzo della rete 5G.
11.1.2.b Verso una rete di ecosistemi dell'innovazione delle filiere più promettenti
L'azione ha un suo fondamento programmatico nel Piano nazionale complementare al PNRR che promuove la creazione di «Ecosistemi per l'innovazione al Sud in contesti urbani marginalizzati». Pertanto l'azione ha come finalità quella di favorire l'implementazione delle proposte a valere sul PNC all'interno di una rete di iniziative che hanno diversi gradi di maturazione, ma operano secondo una logica bottom-up, ovvero partendo dalle competenze locali. Tra le iniziative programmate, prioritaria quella prevista presso la LUM di Casamassima (Puglia Innovation Valley), con funzioni di trasferimento tecnologico e accelerazione imprenditoriale.
11.1.2.c Rete degli incubatori e degli acceleratori
L'azione ha l'obiettivo di sostenere la creazione, l'innovazione, la competitività e l'internazionalizzazione delle startup e delle piccole imprese, attraverso il rafforzamento degli incubatori di imprese, nuovi o già esistenti. L'ambizione è creare una rete metropolitana di incubatori d'impresa al fine di assicurare logiche di prossimità territoriale e competenze dirette, contribuendo allo sviluppo dell'ecosistema metropolitano dell'innovazione.
11.2.1.a Realizzazione di iniziative coordinate per l'attrazione d'investimenti in innovazione
L'azione vede la Città Metropolitana operare in sinergia con i soggetti impegnati in tema di marketing territoriale nel definire attività coordinate finalizzare ad aumentare la capacità di attrarre investimenti nel territorio.
11.2.1.b Potenziamento del One Stop Shop metropolitano in raccordo con Porta Futuro e la Zes unica

L'azione mira a rendere il One Stop Shop Metropolitano un punto di riferimento per imprese, talenti e nuovi residenti; esso prevede il potenziamento dell'attuale linea di attività dedicata alle aziende e l'introduzione di una ulteriore destinata ad attrarre e favorire l'insediamento di talenti o nuovi residenti. Destinatari della misura possono essere: a) b) Ricercatori/docenti; c) Lavoratori 'entry level'; d) Managers/startuppers.
11.2.2.a Valorizzare le relazioni partecipative nelle aziende
L'azione si pone l'obiettivo aumentare la partecipazione delle persone quale leva per aumentare la produttività e i livelli di innovazione, coinvolgendo i soggetti intermedi impegnati nelle relazioni industriali lungo due linee di intervento: 1) consolidare le misure utili a migliorare l'equilibrio tra la vita privata e il lavoro dei lavoratori; 2) identificare strumenti regolatori capaci di dare efficacia alle misure individuate, come ad esempio i contratti di secondo livello.
11.2.2.b Implementare un «welfare aziendale di sistema»
L'azione è finalizzata a migliora le condizioni di contesto per il sistema produttivo metropolitano, intervenendo prioritariamente su due aspetti: semplificare l'accesso a una casa e garantire un'istruzione vicina alle imprese.
11.2.2.c Sviluppo delle zone franche doganali
L'azione mira a sviluppare le zone franche doganali istituite nei Comuni di Bari, Molfetta, Monopoli. Queste zone consentono alle imprese locali di importare e lavorare merci con sospensione dei dazi doganali e dell'IVA, oltre a beneficiare di semplificazioni amministrative e agevolazioni fiscali previste nell'area ZES. L'obiettivo è promuovere l'attrattività del territorio per gli investimenti, stimolare l'attività imprenditoriale e favorire la competitività delle aziende locali sul mercato internazionale.
11.3.1.a Realizzare Masterplan dell'ASI dando priorità alle infrastrutture dell'Industria 5.0 e a quelle sulla sicurezza
L'azione è finalizzata all'attuazione della convenzione siglata fra della Città metropolitana e il Consorzio ASI, attraverso il Patto per lo sviluppo di Bari, che attraverso il documento denominato "masterplan" definisce il percorso di sviluppo e alcuni investimenti preliminari.
11.3.1.b Sperimentare nuovi modelli di governance nelle aree industriali
L'azione mira a trasformare i Consorzi ASI in promotori attivi di nuove opportunità imprenditoriali e di sviluppo economico. Si propone l'istituzione di un comitato interistituzionale per coordinare e monitorare le attività, estendendo l'influenza dei consorzi al territorio metropolitano e collaborando con altre iniziative come la Zona Economica Speciale per il Mezzogiorno e le Zone Franche Doganali.
11.3.2.a Potenziamento delle infrastrutture marittimo-portuali
L'azione si propone di rafforzare le infrastrutture chiave per la mobilità e la logistica attraverso una serie di progettualità destinate ai Comuni di Bari, Molfetta e Monopoli. Sono inoltre previste progettualità di sistema basate su tecnologie digitali quali l'evoluzione del Port Community System GAIA, allo scopo di supportare l'interoperabilità con il sistema logistico nazionale e globale.
11.3.2.b Rafforzamento della collaborazione istituzionale per la gestione degli assi logistici attrezzati

L'azione mira all'istituzione di un gruppo di coordinamento tra enti responsabili della manutenzione delle infrastrutture viarie nelle aree industriali e artigianali. Questo coordinamento mira a promuovere la condivisione di obiettivi, strategie e risorse per garantire una manutenzione più efficace ed efficiente. L'obiettivo è sviluppare un piano integrato di interventi di manutenzione viaria, considerando le esigenze delle attività produttive e delle comunità locali coinvolte.
11.3.2.c Potenziamento delle piatteforme logistiche e degli interporti
L'azione mira a potenziare le infrastrutture esistenti e a sviluppare nuove strutture logistiche all'avanguardia, allo scopo di favorire un miglioramento dell'efficienza e della competitività del sistema logistico locale e supportare crescita economica e occupazione.
11.3.2.d Completamento della Camionale quale asse logistico attrezzato di collegamento dell'area metropolitana
L'azione si propone di rafforzare le infrastrutture chiave per la mobilità e la logistica nell'Area Metropolitana attraverso una serie di progettualità mirate, tra la quali assume una grande rilevanza il progetto della Camionale con realizzazione del progetto in corso e suo ampliamento.

6.4 I progetti bandiera

I progetti bandiera sono progetti di particolare rilevanza strategica, in quanto connotati da una importante capacità di portare al raggiungimento degli obiettivi del Piano.

Si tratta di progetti con un orizzonte temporale più spesso coincidente con la durata del Piano e caratterizzati da ma trasversalità e capacità di ibridazione, con un elevato impatto su scala metropolitana.

La selezione è avvenuta utilizzando i seguenti criteri:

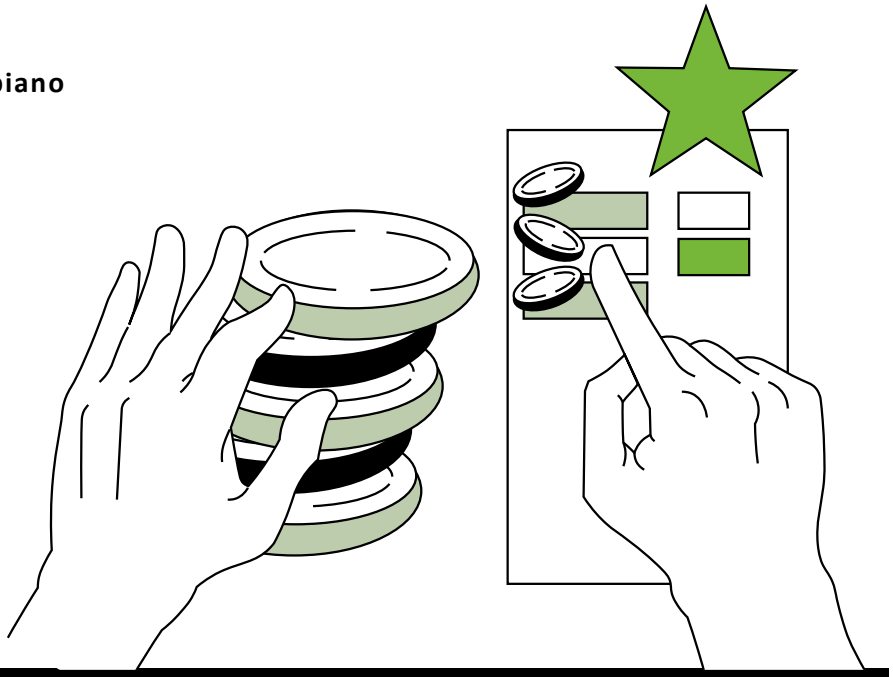
1. **Sostenibilità ambientale**, ovvero per la capacità di migliorare l'uso delle risorse e ridurre gli impatti sull'ecosistema:
2. **Innovazione**, per la capacità di introdurre soluzioni, pratiche o tecnologie;
3. **Inclusione**, ovvero capaci di ridurre i divari sociali, economici e territoriali;
4. **Trasversalità**, ovvero per la capacità di attivare più obiettivi strategici e più ambiti territoriali;
5. **Replicabilità,** per la veloce trasmissibilità ad altri territori;
6. **Integrazione,** per la capacità di combinare più strumenti attuativi e finanziari
7. **Connessione,** per la capacità di combinare più attori pubblici o soggetti privati

Ogni progetto bandiera deve soddisfare almeno tre criteri. Di seguito la rappresentazione relativa ai progetti individuati.

Asse	Progetto bandiera	Sostenibilità	Innovazione	Inclusione	Trasversalità	Replicabilità	Integrazione	Connessione
1.	Bari Smart City & Digital Twin							
2.	BRT Bari- Santeramo							
	Superpista Bari: Mola di Bari							
3.	Bari Welcome - Costituire la DMO e organizzare la governance							
	Rete dei Teatri							
4.	Bari Lavora							
	Potenziamento della dotazione destinata ad asili nido e scuole di infanzia							
	Riqualificazione Ex Caserma Magrone – Parco dell'Innovazione							
	Residenzialità Universitaria Diffusa							
	Incremento dei servizi nei due campus dell'Università degli Studi di Bari							
5.	Rafforzamento dell'Agenzia Metropolitana per la Casa (AMC)							
	Prevenzione precoce dei disturbi specifici e del disagio sociale							

6.	**Progetti del Mare (Bari, Giovinazzo, Mola di Bari, Molfetta, Monopoli, Polignano a Mare)**							
7.	**Greening Metropolitano**							
	Rete Metropolitana dei Community Hub							
8.	**Bari da Vivere**							
	Riqualificazione dei Centri Storici							
9.	**Open to Food and Innovation Hub**							
10.	**Citizens4PED**							
	Riciclerie - Centri Comunali di Raccolta							
	Istituzione Sportelli Energia							
11.	**Potenziamento del One Stop Shop metropolitano in raccordo con Porta Futuro**							
	Strada Porta del Levante (Strada Camionale di Bari)							
	Puglia Innovation Valley							

6.5 I numeri del piano



Assi strategici	11	
Azioni strategiche	246	
Anni di attuazione	2024 - 2030	
Importo economico totale	Totale	Oltre 8 miliardi di euro
	Asse 1	466.600.000,00 euro
	Asse 2	3.338.200.000,00 euro
	Asse 3	266.100.000,00 euro
	Asse 4	587.900.000,00 euro
	Asse 5	213.100.000,00 euro
	Asse 6	235.600.000,00 euro
	Asse 7	718.500.000,00 euro
	Asse 8	226.700.000,00 euro
	Asse 9	164.500.000,00 euro

	Asse 10	**1.010.900.000,00 euro**
	Asse 11	**1.503.900.000,00 euro**
Numero progetti	**Totale**	**868**
	Progetti destinati a singoli comuni	**580**
	Progetti destinati a tutta l'area metropolitana	**250**
	Progetti destinati a più comuni	**38**
	Progetti esistenti	**731**
	Progetti nuovi, ideate per il Piano Strategico	**137**

7 Gli elementi di coerenza

7.1 Coerenza interna

L'analisi di coerenza interna mette in evidenza le sinergie esistenti tra le azioni del piano. Tale esercizio è stato realizzato mettendo in relazione i contenuti delle azioni presenti in ogni asse con quelli delle azioni dei restanti assi, così da 'isolare' quelle iniziative la cui attuazione determina effettivi positivi anche su dispositivi previsti in assi diversi.

Le tavole proposte vanno quindi interpretate come una rassegna delle azioni la cui attuazione determina ricadute positive in almeno un asse diverso da quello di appartenenza, attraverso le connessioni con una o più azioni.

Così, ad esempio, l'azione 1.1.1.a sulla piattaforma di E-Gov si integra con l'attuazione dell'azione 2.2.3.b sul "Mobility as a service", impattando positivamente sull'asse 2. Iniziative come la 1.3.2.a sull'implementazione di tecnologie "Digital twin" sulla sicurezza influiscono favorevolmente su più assi (segnatamente 6,7 e 8, e 11) oltre a quello di appartenenza, nell'ultimo caso (nello specifico) in connessione con le attività previste per le aree industriali (azione 11.3.1.a "Realizzare Masterplan dell'ASI dando priorità alle infrastrutture dell'Industria 5.0 e a quelle sulla sicurezza").

Di seguito si riportano le 11 tavole, una per ogni asse, che evidenziano le relazioni di coerenza interna.

Tavole di coerenza interna

Asse 1	
Asse 2	
1.3.1.b	Integrazione dei sistemi in uso alla Città Metropolitana di Bari in ambito Smart City (es. Città Connessa, Tracciamento Rifiuti, Musica 2, Turismo digitale).
1.3.2.a	Introduzione di soluzioni tecnologiche e infrastrutturali innovative (es. Digital Twin), in particolare rispetto ai campi di applicazione: sicurezza urbana, anche in ottica di prevenzione e controllo dei reati ambientali; energia e patrimonio pubblico; opere pubbliche e gestione dello spazio pubblico.
1.3.2.c	Creazione di una rete dati Metropolitana a sostegno della Smart City.
1.3.3.b	Potenziamento dell'Urban Control Center metropolitano.
Asse 3	
1.1.1.a	Creazione di una piattaforma di front-end Metropolitana, potenziando l'attuale sistema E-gov "Bari Login" per garantire l'interoperabilità tra i sistemi informativi dei Comuni metropolitani

1.1.1.b	Sviluppo di servizi per migliorare l'accessibilità ai servizi metropolitani e comunali, anche attraverso l'Intelligenza artificiale (IA).
1.1.1.c	Sviluppo di uno strumento collettore dei servizi offerti dai Comuni metropolitani, comprensivo di un catalogo per il riuso e la condivisione delle buone pratiche
1.2.2.b	Promuovere un'erogazione dei servizi omnicanale (web, app, social media)
1.3.1.b	Integrazione dei sistemi in uso alla Città Metropolitana di Bari in ambito Smart City (es. Città Connessa, Tracciamento Rifiuti, Musica 2, Turismo digitale)
1.3.2.b	Implementazione di una rete WI-FI pubblica su scala Metropolitana
1.3.2.c	Creazione di una rete dati Metropolitana a sostegno della Smart City
Asse 4	
1.1.1.a	Creazione di una piattaforma di front-end Metropolitana, potenziando l'attuale sistema E-gov "Bari Login" per garantire l'interoperabilità tra i sistemi informativi dei Comuni metropolitani
1.1.1.b	Sviluppo di servizi per migliorare l'accessibilità ai servizi metropolitani e comunali, anche attraverso l'Intelligenza artificiale (IA)
1.1.1.c	Sviluppo di uno strumento collettore dei servizi offerti dai Comuni metropolitani, comprensivo di un catalogo per il riuso e la condivisione delle buone pratiche
1.2.2.b	Promuovere un'erogazione dei servizi omnicanale (web, app, social media)
Asse 5	
1.1.1.a	Creazione di una piattaforma di front-end Metropolitana, potenziando l'attuale sistema E-gov "Bari Login" per garantire l'interoperabilità tra i sistemi informativi dei Comuni metropolitani
1.1.1.b	Sviluppo di servizi per migliorare l'accessibilità ai servizi metropolitani e comunali, anche attraverso l'Intelligenza artificiale (IA)
1.1.1.c	Sviluppo di uno strumento collettore dei servizi offerti dai Comuni metropolitani, comprensivo di un catalogo per il riuso e la condivisione delle buone pratiche
1.2.1.a	Sostegno all'attuazione di attività formative destinate ai cittadini, con priorità a giovani, adulti, stranieri e alle categorie con maggiore rischio di esclusione digitale
1.2.1.d	Avvio di processi di condivisione di buone pratiche tra Enti del territorio e communities (cittadini, imprese, city users, esperti digitali)
1.2.2.a	Implementare strumenti di e-democracy (e-participation, e-consultation, e-petition, ecc.) integrati con il Portale Bari Login
1.2.2.b	Promuovere un'erogazione dei servizi omnicanale (web, app, social media)
Asse 6, 7, 8.	
Asse 9	

1.3.2. a	Introduzione di soluzioni tecnologiche e infrastrutturali innovative (es. Digital Twin), in particolare rispetto ai campi di applicazione: sicurezza urbana, anche in ottica di prevenzione e controllo dei reati ambientali; energia e patrimonio pubblico; opere pubbliche e gestione dello spazio pubblico
Asse 10	
Asse 11	
1.2.1.b	Creazione di luoghi di crescita e condivisione delle competenze (Living Lab) in sinergia con il One Stop Shop
1.2.1.c	Sostegno all'attuazione di azioni formative destinate alla transizione digitale ed al rafforzamento delle competenze nelle PMI
1.2.2.b	Promuovere un'erogazione dei servizi omnicanale (web, app, social media)
1.3.1.a	Attuazione di interventi di dematerializzazione e di metadatazione del patrimonio informativo, degli archivi e dei dati storici della PA in ottica riorganizzativa
1.3.2.a	Introduzione di soluzioni tecnologiche e infrastrutturali innovative (es. Digital Twin), in particolare rispetto ai campi di applicazione: sicurezza urbana, anche in ottica di prevenzione e controllo dei reati ambientali; energia e patrimonio pubblico; opere pubbliche e gestione dello spazio pubblico
1.3.2.b	Implementazione di una rete WI-FI pubblica su scala Metropolitana
1.3.2.c	Creazione di una rete dati Metropolitana a sostegno della Smart City
1.4.1.a	Re-ingegnerizzazione dei processi IT, favorendo la dematerializzazione dei processi amministrativi degli Enti

Asse 2	
Asse 1	
2.1.1.b	Stimolazione alla mobilità intermodale (Bus/treno + Bicicletta/monopattino) anche promuovendo la creazione del biglietto unico integrato
2.2.3.b	2.2.3.b Realizzazione del "Mobility as a service" metropolitano, favorendo l'interazione tra i gestori TPL (Biglietto unico, sincronizzazione orari corse
2.2.3.c	Sviluppo di un "Information Traffic System" e realizzazione un "Decision Support Systems"
2.3.1.c	Sperimentazione della city logistics per la gestione dell'ultimo miglio
2.3.2.b	Realizzazione di un sistema di monitoraggio delle merci pericolose e trasporti eccezionali sulle arterie di connessione dei principali nodi logistici intermodali e centri urbani
2.4.1.a	Avvio di progetti pilota relativi a autobus diurni e notturni a guida autonoma
2.4.1.d	Sviluppo di soluzioni di "smart mobility" e sistemi di infomobilità (TPL, Servizi sharing, flussi di traffico, colonnine elettriche, parcheggi di scambio intermodale, zone a traffico limitato, impianti semaforici) a supporto degli spostamenti anche di utenti con disabilità
2.4.2.a	Introduzione di servizi di consegna tra hub centrali e hub di zona con sistemi a guida semi-autonoma
2.4.2.b	Realizzazione di "green delivery urbano" connessi a sistemi ITS, col coinvolgimento dei cittadini nelle attività di logistica distributiva urbana
Asse 3	
2.1.2.c	Disciplina della circolazione di monopattini elettrici e biciclette in ambito urbano e ridurre i limiti di velocità su strade altamente frequentate da pedoni, ciclisti ed utenti deboli, anche estendendo zone a traffico controllato (Zone 10, 20, 30, Zone pedonali, ZTL)
2.2.1.c	Introduzione in via sperimentale super-piste ciclabili in ambito extra-urbano
2.2.1.f	Realizzazione di parcheggi di scambio con servizio navetta (Park&Ride) in ambito extraurbano ed urbano

2.2.2.b	Completamento del progetto BRT nella città di Bari ed estensione in ambito extra-urbano
2.2.2.c	Potenziamento del servizio TPL (es. aumento numero mezzi, frequenze, ecc.) sia su gomma che su ferro, incluso il servizio metropolitano e le connessioni con i principali poli attrattivi (es. scuole, luoghi di interesse culturale, ecc.)
2.2.2.e	Potenziamento dei servizi di sharing in ambito metropolitano
2.2.3.a	Attuazione di un Biciplan metropolitano
2.2.3.b	Realizzazione del "Mobility as a service" metropolitano, favorendo l'interazione tra i gestori TPL (Biglietto unico, sincronizzazione orari corse)
2.2.3.c	Sviluppo di un "Information Traffic System" e realizzazione un "Decision Support Systems"
2.4.1.a	Avvio di progetti pilota relativi a autobus diurni e notturni a guida autonoma
2.4.1.b	Sperimentazione di servizi di "advanced air mobility" per i passeggeri con particolare riferimento a droni e vertiporti
2.4.1.c	Sperimentazione di "smart road" in ambito extra-urbano
2.4.1.d	Sviluppo di soluzioni di "smart mobility" e sistemi di infomobilità (TPL, Servizi sharing, flussi di traffico, colonnine elettriche, parcheggi di scambio intermodale, zone a traffico limitato, impianti semaforici) a supporto degli spostamenti anche di utenti con disabilità
Asse 4	
2.1.1.e	2.1.1.e Favorire l'uso delle biciclette con incentivi all'acquisto e all'utilizzo per gli spostamenti in ambito urbano
2.2.2.a	2.2.2.a Ammodernamento del parco mezzi circolante in favore di mezzi eco-friendy (es. TPL, Bus scolastici, ecc.)
Asse 5, 6, 7	
Asse 8	
2.1.2.c	Disciplina della circolazione di monopattini elettrici e biciclette in ambito urbano e ridurre i limiti di velocità su strade altamente frequentate da pedoni, ciclisti ed utenti deboli, anche estendendo zone a traffico controllato (Zone 10, 20, 30, Zone pedonali, ZTL)
Asse 9	
Asse 10	

- **2.1.1.a** Incentivi all'uso del TPL e di modalità di trasporto green con premialità destinate agli utenti.
- **2.1.1.b** Stimolazione alla mobilità intermodale (Bus/treno + Bicicletta/monopattino) anche promuovendo la creazione del biglietto unico integrato.
- **2.1.1.c** Sostegno alla diffusione di «Bicibus» e «Piedibus».
- **2.1.1.d** Incentivi alle aziende che adottano politiche di carpooling per i propri dipendenti.
- **2.1.1.e** Favorire l'uso delle biciclette con incentivi all'acquisto e all'utilizzo per gli spostamenti in ambito urbano.
- **2.1.1.f** Favorire le pedonalizzazioni e la mobilità ciclabile in ambito urbano attraverso interventi mirati garantire una sempre maggiore sicurezza negli spostamenti.
- **2.1.2.a** Aumento della consapevolezza dei cittadini in merito agli impatti ambientali dei trasporti e all'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili mediante campagne pubblicitarie o eventi informativi sul territorio.
- **2.1.2.c** Disciplina della circolazione di monopattini elettrici e biciclette in ambito urbano e ridurre i limiti di velocità su strade altamente frequentate da pedoni, ciclisti ed utenti deboli, anche estendendo zone a traffico controllato (Zone 10, 20, 30, Zone pedonali, ZTL).
- **2.2.1.b** Realizzazione del Nodo ferroviario di Bari.
- **2.2.1.c** Introduzione in via sperimentale super-piste ciclabili in ambito extra-urbano.
- **2.2.1.f** Realizzazione di parcheggi di scambio con servizio navetta (Park&Ride) in ambito extraurbano ed urbano.
- **2.2.1.g** Attuazione del piano di ricarica elettrica Metropolitano.
- **2.2.2.a** Ammodernamento del parco mezzi circolante in favore di mezzi eco-friendy (es. TPL, Bus scolastici, ecc.).
- **2.2.2.b** Completamento del progetto BRT nella città di Bari ed estensione in ambito extra-urbano.
- **2.2.2.c** Potenziamento del servizio TPL (es. aumento numero mezzi, frequenze, ecc.) sia su gomma che su ferro, incluso il servizio metropolitano e le connessioni con i principali poli attrattivi (es. scuole, luoghi di interesse culturale, ecc.).
- **2.2.2.d** Sviluppo della qualità, sicurezza e accessibilità delle infrastrutture del TPL (fermate, corsie riservate, nuovi punti di interscambio, ecc.).
- **2.2.2.e** Potenziamento dei servizi di sharing in ambito metropolitano.
- **2.2.3.a** Attuazione di un Biciplan metropolitano.
- **2.2.3.b** Realizzazione del "Mobility as a service" metropolitano, favorendo l'interazione tra i gestori TPL (Biglietto unico, sincronizzazione orari corse).
- **2.2.3.c** Sviluppo di un "Information Traffic System" e realizzazione un "Decision Support Systems".
- **2.3.1.a** Potenziamento delle infrastrutture della rete logistica delle merci di rango metropolitano, realizzando piazzole di sosta, parcheggi di interscambio periferici comunali e/o nelle zone industriali, in connessione con i principali poli generatori di domanda e nodi di scambio intermodale.

- **2.3.1.b** Realizzazione di infrastrutture stradali alternative destinate al traffico pesante che permettano di bypassare i centri abitati e connettano i principali poli logistici.

- **2.3.1.c** Sperimentazione della city logistics per la gestione dell'ultimo miglio.

- **2.3.2.a** Realizzazione di un sistema ITS di monitoraggio dei mezzi pesanti sulla rete stradale, per prevenire fenomeni di congestione in ingresso/uscita dai principali poli logistici e per la prenotazione di piazzole di sosta / parcheggi di interscambio per le operazioni di carico/scarico.

- **2.3.2.b** Realizzazione di un sistema di monitoraggio delle merci pericolose e trasporti eccezionali sulle arterie di connessione dei principali nodi logistici intermodali e centri urbani.

- **2.4.1.a** Avvio di progetti pilota relativi a autobus diurni e notturni a guida autonoma.

- 2.4.1.b Sperimentazione di servizi di "advanced air mobility" per i passeggeri con particolare riferimento a droni e vertiporti.

- **2.4.1.c** Sperimentazione di "smart road" in ambito extra-urbano.

- **2.4.1.d** Sviluppo di soluzioni di "smart mobility" e sistemi di infomobilità (TPL, Servizi sharing, flussi di traffico, colonnine elettriche, parcheggi di scambio intermodale, zone a traffico limitato, impianti semaforici) a supporto degli spostamenti anche di utenti con disabilità.

- **2.4.2.a** Introduzione di servizi di consegna tra hub centrali e hub di zona con sistemi a guida semi-autonoma.

- **2.4.2.b** Realizzazione di "green delivery urbano" connessi a sistemi ITS, col coinvolgimento dei cittadini nelle attività di logistica distributiva urbana.

Asse 11

- **2.2.1 d** Realizzazione della variante della SS16 all'altezza di Bari.

- **2.2.1.e** Adeguamento delle misure di sicurezza sulle strade che presentano elevati flussi di traffico e severità degli incidenti.

- **2.2.1.f** Realizzazione di parcheggi di scambio con servizio navetta (Park&Ride) in ambito extraurbano ed urbano.

- **2.2.2.e** Potenziamento dei servizi di sharing in ambito metropolitano.

- **2.3.1.a** Potenziamento delle infrastrutture della rete logistica delle merci di rango metropolitano, realizzando piazzole di sosta, parcheggi di interscambio periferici comunali e/o nelle zone industriali, in connessione con i principali poli generatori di domanda e nodi di scambio intermodale.

- **2.3.1.b** Realizzazione di infrastrutture stradali alternative destinate al traffico pesante che permettano di bypassare i centri abitati e connettano i principali poli logistici.

- **2.3.1.c** Sperimentazione della city logistics per la gestione dell'ultimo miglio.

- **2.3.2.a** Realizzazione di un sistema ITS di monitoraggio dei mezzi pesanti sulla rete stradale, per prevenire fenomeni di congestione in ingresso/uscita dai principali poli logistici e per la prenotazione di piazzole di sosta / parcheggi di interscambio per le operazioni di carico/scarico.

- **2.3.2.b** Realizzazione di un sistema di monitoraggio delle merci pericolose e trasporti eccezionali sulle arterie di connessione dei principali nodi logistici intermodali e centri urbani.

- **2.4.1.b** Sperimentazione di servizi di “advanced air mobility” per i passeggeri con particolare riferimento a droni e vertiporti.

- **2.4.1.c** Sperimentazione di “smart road” in ambito extra-urbano.

- **2.4.1.d** Sviluppo di soluzioni di “smart mobility” e sistemi di infomobilità (TPL, Servizi sharing, flussi di traffico, colonnine elettriche, parcheggi di scambio intermodale, zone a traffico limitato, impianti semaforici) a supporto degli spostamenti anche di utenti con disabilità.

- **2.4.2.a** Introduzione di servizi di consegna tra hub centrali e hub di zona con sistemi a guida semi-autonoma.

- **2.4.2.b** Realizzazione di “green delivery urbano” connessi a sistemi ITS, col coinvolgimento dei cittadini nelle attività di logistica distributiva urbana

Asse 3	
Asse 1	
-	-
Asse 2	
3.2.2.b	Programmazione di eventi ed esperienze turistiche distribuite nel tempo e nello spazio
3.2.3.b	Attivazione di servizi digitali a supporto della visita e della mobilità in destinazione (Bari Welcome)
Asse 4	
3.3.1.a	Interventi a sostegno delle imprese e dei talenti creativi
3.3.1.b	Realizzazione di hub artistici e culturali
3.3.1.c	Interventi di riqualificazione e messa in rete degli spazi per attività culturali e di spettacolo
Asse 5	
3.3.2.a	Ampliare strumenti e competenze per informare e coinvolgere i pubblici
3.3.2.b	Inclusione delle comunità e connessioni con l'industria culturale
Asse 6	
Asse 7	
3.3.2.a	Ampliare strumenti e competenze per informare e coinvolgere i pubblici

3.3.2.b	Inclusione delle comunità e connessioni con l'industria culturale
Asse 8	
3.3.2.a	Ampliare strumenti e competenze per informare e coinvolgere i pubblici
3.3.2.b	Inclusione delle comunità e connessioni con l'industria culturale
Asse 9	
Asse 10	
Asse 11	
11.3.2. a	Potenziamento dei nodi e degli assi logistici attrezzati di collegamento dell'area metropolitana

Asse 4	
Asse 1	
-	-
Asse 2	
4.4.3.b	Potenziamento delle dotazioni e dei servizi per il soggiorno degli studenti
Asse 3	
4.4.2.b	Creazione di programmi di eventi di divulgazione scientifica e culturale condiviso con gli Atenei
Asse 5	
• **4.1.1.c** Potenziamento della dotazione e fruibilità delle attrezzature in ambito scolastico. • **4.1.2.a** Realizzazione di presidi unitari e coerenti dei servizi socio-educativi, a partire da quelli pedagogici. • **4.1.2.b** Attivazione dei budget educativi. • **4.1.2.c** Attivazione di iniziative per bambini e adolescenti a rischio dispersione per fattori ascritti (familiari), di contesto (ambiente scolastico) o individuale (DSA). • **4.1.2.d** Potenziamento dei servizi integrativi (pre e post scuola) e dell'offerta educativa estiva. • **4.1.2.e** Attivazione di progetti di screening precoce presso le scuole. • **4.2.1.a** Potenziamento della dotazione dei servizi educativi (posti disponibili). • **4.2.1.b** Consolidamento della rete di servizi per la prima infanzia. • **4.2.2.b** Potenziamento dei servizi territoriali (informazione, orientamento, mediazione, counselling, laboratori, ecc..) con particolare attenzione ai soggetti con maggiori fragilità. • **4.4.2.a** Creazione di iniziative per studenti universitari rivolte all'integrazione con il tessuto economico-sociale. • **4.4.3.a** Creazione di nuovi alloggi per studenti anche attraverso la riconversione e la riqualificazione di strutture esistenti. • **4.4.3.b** Potenziamento delle dotazioni e dei servizi per il soggiorno degli studenti	
Asse 6	

Asse 7	
4.1.1.a	Istituzione di un programma organico di interventi per l'ammodernamento ed efficientamento energetico e sicuro del patrimonio immobiliare scolastico di competenza dei comuni
4.1.1.b	Istituzione di un programma straordinario per la riqualificazione del patrimonio di edilizia scolastica di competenza della Città Metropolitana prevedendo spazi e servizi per la formazione degli studenti
4.4.3.b	Potenziamento delle dotazioni e dei servizi per il soggiorno degli studenti
Asse 8	
4.1.1.a	Istituzione di un programma organico di interventi per l'ammodernamento ed efficientamento energetico e sicuro del patrimonio immobiliare scolastico di competenza dei comuni
4.1.1.b	Istituzione di un programma straordinario per la riqualificazione del patrimonio di edilizia scolastica di competenza della Città Metropolitana prevedendo spazi e servizi per la formazione degli studenti
4.4.3.b	Potenziamento delle dotazioni e dei servizi per il soggiorno degli studenti
Asse 9	
Asse 10	
4.1.1.a	Istituzione di un programma organico di interventi per l'ammodernamento ed efficientamento energetico e sicuro del patrimonio immobiliare scolastico di competenza dei comuni
4.1.1.b	Istituzione di un programma straordinario per la riqualificazione del patrimonio di edilizia scolastica di competenza della Città Metropolitana prevedendo spazi e servizi per la formazione degli studenti
Asse 11	
4.3.1.a	Potenziamento e incremento dei servizi di orientamento
4.3.1.b	Potenziamento del sistema integrato di servizi per il lavoro metropolitano
4.3.1.c	Potenziamento dei servizi di Vocational education and training
4.4.1.a	Creazione del polo tecnologico universitario presso la ex Caserma Magrone
4.4.1.b	Completamento del polo della ricerca del CNR nel quartiere Libertà
4.4.2.b	Creazione di programmi di eventi di divulgazione scientifica e culturale condiviso con gli Atenei

Asse 5	
Asse 1, 2, 3	
Asse 4	
5.3.3.a	Promozione dell'occupazione femminile e delle aziende orientate al gender equality
5.3.6.c	Promozione dei Piani Formativi Personalizzati attraverso il Budget Educativo
5.4.2.a	Potenziamento delle strutture sportive e diffusione della pratica motoria e sportiva tra minori e adulti
5.4.2.b	Potenziamento dell'accessibilità allo sport per le persone a rischio esclusione sociale
Asse 6	
5.1.1.a	Rafforzamento dell'Agenzia Metropolitana per la casa
5.1.1.b	Recupero delle seconde case non utilizzate o sottoutilizzate
Asse 7	
5.1.1.a	Rafforzamento dell'Agenzia Metropolitana per la casa
5.1.1.b	Recupero delle seconde case non utilizzate o sottoutilizzate
5.5.2.a	Attivazione di un Community Hub Metropolitano per l'innovazione sociale
5.5.2.b	Sviluppo degli spazi e dei progetti di innovazione sociale nel contesto metropolitano
Asse 8	

5.1.1.a	Rafforzamento dell'Agenzia Metropolitana per la casa
5.1.1.b	Recupero delle seconde case non utilizzate o sottoutilizzate
Asse 9, 10, 11	

Asse 6	
Asse 1	
Asse 2	
6.2.1.d	Potenziamento della viabilità litoranea che interessa contesti caratterizzati da un'elevata qualità paesaggistica
Asse 3	
6.2.1.a	Valorizzazione del sistema delle Lame
6.2.1.c	Valorizzazione dei beni storici e architettonici legati al paesaggio costiero
6.2.1.d	Potenziamento della viabilità litoranea che interessa contesti caratterizzati da un'elevata qualità paesaggistica
6.2.1.e	Recupero del sistema storico degli orti costieri
6.3	Sostenere la realizzazione di progetti integrati di riqualificazione (Molfetta); (Giovinazzo); (Bari); (Mola di Bari); (Polignano a mare); (Monopoli)
Asse 4	
6.1.3.a	Promozione di nuove forme di reddito dei pescatori
Asse 5	
-	-
Asse 7	
6.2.1.b	Completamento della Strategia del mare della città di Bari

6.2.1.e	Recupero del sistema storico degli orti costieri
Asse 8	
6.2.1.e	Recupero del sistema storico degli orti costieri
6.2.1.d	Potenziamento della viabilità litoranea che interessa contesti caratterizzati da un'elevata qualità paesaggistica
6.3	Sostenere la realizzazione di progetti integrati di riqualificazione (Molfetta); (Giovinazzo); (Bari); (Mola di Bari); (Polignano a mare); (Monopoli)
Asse 9	
6.1.2.a	Promozione di interventi sostenibili ed innovativi per le infrastrutture portuali
6.1.2.b	Introduzione di politiche di riuso dei materiali plastici
6.2.1.a	Valorizzazione del sistema delle Lame
6.2.1.b	Completamento della Strategia del mare della città di Bari
6.2.1.c	Valorizzazione dei beni storici e architettonici legati al paesaggio costiero
6.2.1.d	Potenziamento della viabilità litoranea che interessa contesti caratterizzati da un'elevata qualità paesaggistica
6.3	Sostenere la realizzazione di progetti integrati di riqualificazione (Bari); (Polignano a mare); (Monopoli)
Asse 10	
6.1.3.b	Promozione di attività di acquicoltura che favoriscono il risparmio energetico, la sicurezza e la salubrità degli impianti

6.2.1.a	Valorizzazione del sistema delle Lame
Asse 11	

Asse 7	
Asse 1	
7.1.1.b	Agevolare l'accesso ai centri diurni di assistenza domiciliare tramite l'ausilio delle tecnologie digitali
Asse 2	
7.1.2.a	Costituzione di una rete di spazi pubblici attrezzati per favorire la socialità
Asse 3	
-	-
Asse 4	
7.2.3.a	Creazione della rete metropolitana dei Community Hub
Asse 5	
7.2.1.a	Costituzione di un gruppo di lavoro tecnico per favorire gli interventi di edilizia residenziale pubblica
7.2.1.b	Programmazione di interventi integrati di edilizia popolare e sociale
7.2.3.a	Creazione della rete metropolitana dei Community Hub
7.2.3.b	Creazione della rete Metropolitana dei playground con particolare attenzione ai servizi negli ambiti di maggiore degrado
Asse 6	

Asse 8	
7.1.2.a	Costituzione di una rete di spazi pubblici attrezzati per favorire la socialità
Asse 9	
7.1.2.b	Realizzazione di un programma di greening metropolitano a rete attraverso progetti di forestazione negli ambiti urbani e periurbani
Asse 10	
7.1.2.b	Realizzazione di un programma di greening metropolitano a rete attraverso progetti di forestazione negli ambiti urbani e periurbani
Asse 11	

Asse 8	
Asse 1	
Asse 2	
8.1.2.a	Migliorare accessibilità e fruizione dei centri storici, regolando accessi e favorendo la pedonalizzazione
8.1.2.c	Riqualificazione degli spazi pubblici, adeguamento di servizi destinati ad accogliere reti di mobilità lenta e rigenerazione dei tessuti residenziali
Asse 3	
8.1.1.b	Tutela e valorizzazione dei centri storici caratterizzati dalla presenza di beni storici, artistici o simbolici in coerenza con la programmazione regionale con priorità ai beni dismessi
8.2.2.a	Favorire il riuso innovativo degli spazi e dei luoghi con elevata valenza storica o identitaria
8.2.2.b	Promozione di iniziative di aggregazione territoriale con particolare attenzione ai temi della cultura e delle identità
Asse 4	
8.1.1.a	Promozione e messa in rete di interventi di recupero e riqualificazione degli immobili pubblici all'interno dei centri storici metropolitani
Asse 5	
8.1.2.b	Accelerare il processo di rimozione delle barriere architettoniche fisiche (PEBA)
8.2.2.b	Promozione di iniziative di aggregazione territoriale con particolare attenzione ai temi della cultura e delle identità
Asse 6	

8.1.1.b	Tutela e valorizzazione dei centri storici caratterizzati dalla presenza di beni storici, artistici o simbolici in coerenza con la programmazione regionale con priorità ai beni dismessi
Asse 7, 9	
Asse 10	
8.1.1.c	Miglioramento energetico degli edifici storico-architettonici tramite la creazione di distretti energetici positivi
8.1.2.a	Migliorare accessibilità e fruizione dei centri storici, regolando accessi e favorendo la pedonalizzazione
8.1.2.d	Riqualificazione del suolo pubblico, adeguando i sottoservizi e incrementando le superfici permeabili e verdi

Asse 9	
Asse 1	
9.2.1.d	Sostegno alla creazione di una banca dati per il censimento e la mappatura del patrimonio rurale disponibile nel territorio metropolitano
9.1.2.c	Promuovere la continuità nelle imprese agricole
Asse 2	
Asse 3	
9.1.1.d	Creazione della rete dei parchi della Città Metropolitana
Asse 4	
9.1.2.a	Sviluppo di un International Food Open Innovation Hub per la formazione di nuove imprese e competenze nel settore alimentare, dando priorità a giovani e donne
9.3.1.c	Istituzionalizzazione di una "Food Academy metropolitana"
Asse 5	
9.2.1.c	Favorire la vendita diretta attraverso cooperazione di filiera, creazione e sviluppo di filiere corte e mercati locali 9.1.3.d
9.2.1.d	Sostegno alla creazione di una banca dati per il censimento e la mappatura del patrimonio rurale disponibile nel territorio metropolitano
Asse 6	
Asse 7	
9.1.1.c	Creazione di una rete dei Green Belt metropolitani
Asse 8	

Asse 10	
9.3.1.e	Realizzazione e adeguamento di strutture logistiche per il contrasto allo spreco alimentare e la promozione del riutilizzo
Asse 11	
9.2.1.b	Sostegno ai produttori che si impegnano nella conservazione delle risorse genetiche di interesse locale soggette a rischio di estinzione
9.3.1.e	Realizzazione e adeguamento di strutture logistiche per il contrasto allo spreco alimentare e la promozione del riutilizzo
9.3.1.f	Valorizzazione del MAAB - Mercato Agro Alimentare Barese

Asse 10	
Asse 1	
10.1.1.b	Istituzione di uno sportello informativo a supporto dei cittadini sui temi della transizione ecologica
10.2.3.b	Interventi per lo sviluppo delle Smart Grid e Smart Cities
Asse 2	
10.2.1.c	Rinnovare il parco veicolare privilegiando la transizione verso veicoli elettrici per i mezzi pubblici
Asse 3	
10.2.1.a	Riqualificazione ed efficientamento energetico di impianti pubblici
10.4.4.c	Istituzione di obblighi di «rispetto ambientale»
Asse 4	
10.2.2.a	Produzione di energia da fonti rinnovabili, specialmente in area urbana
Asse 5	
10.1.1.b	Istituzione di uno sportello informativo a supporto dei cittadini sui temi della transizione ecologica
Asse 6	
10.1.1.a	Creazione di campagne di sensibilizzazione e formazione rivolte a cittadini e PA sulle tematiche di Clima ed Energia
10.3.2.a	Interventi di adeguamento e potenziamento del sistema fognario urbano
10.3.2.b	Istituzione della rete metropoitana dei depuratori (adeguamento e/o realizzazione)

10.3.2.d	Promozione di trattamenti biologici per la depurazione delle acque reflue e fitodepurazione
10.3.3.b	Favorire la diffusione di iniziative Nature Based Solutions per contrastare rischio siccità e isole di calore, nonché rischio idraulico
10.4.1.a	Promuovere politiche di tariffazione rifiuti puntuali (TARIP) 10.4.3.c
10.4.4.a	Accrescimento ed efficientamento delle modalità di accertamento dell'abbandono dei rifiuti
10.4.4.c	Istituzione di obblighi di «rispetto ambientale»
Asse 7	
10.2.1.a	Riqualificazione ed efficientamento energetico di impianti pubblici 10.2.1.b
10.2.2.a	Produzione di energia da fonti rinnovabili, specialmente in area urbana 10.2.2.b
10.3.2.a	Interventi di adeguamento e potenziamento del sistema fognario urbano
10.3.3.b	Favorire la diffusione di iniziative Nature Based Solutions per contrastare rischio siccità e isole di calore, nonché rischio idraulico
10.4.4.b	Promozione dello smaltimento e della rimozione di amianto o altri materiali pericolosi
10.4.4.c	Istituzione di obblighi di «rispetto ambientale»
Asse 8	
10.2.2.a	Produzione di energia da fonti rinnovabili, specialmente in area urbana
10.2.2.c	Supporto alla creazione di distretti ad energia positive (PED-Positive Energy Districts) ed energia zero (ZED - Zero Energy Districts) per favorire lo sviluppo urbano sostenibile

Asse 9	
10.1.1.a	Creazione di campagne di sensibilizzazione e formazione rivolte a cittadini e PA sulle tematiche di Clima ed Energia
10.3.2.c	Riutilizzo delle acque depurate, specialmente nel settore agricolo
Asse 11	
10.2.1.b	Realizzazione di un efficientamento degli impianti a rete comunali
10.3.2.b	Istituzione della rete metropolitana dei depuratori (adeguamento e/o realizzazione)
10.4.3.b	Sostegno alla diffusione dei "prodotti ecologici"

Asse 11	
Asse 1	
11.1.1.a	Sostegno a progetti strategici nelle filiere produttive in coerenza con la Strategia regionale S3
11.3.1.a	Realizzare Masterplan dell'ASI dando priorità alle infrastrutture dell'Industria 5.0 e a quelle sulla sicurezza
Asse 2	
11.1.2.a	Casa delle tecnologie emergenti
11.1.2.b	Verso una rete di ecosistemi dell'innovazione delle filiere più promettenti
11.2.2.b	Implementare un «welfare aziendale di sistema»
11.3.1.a	Realizzare Masterplan dell'ASI dando priorità alle infrastrutture dell'Industria 5.0 e a quelle sulla sicurezza
11.3.2.a	Potenziamento delle infrastrutture marittimo-portuali
11.3.2.b	Rafforzamento della collaborazione istituzionale per la gestione degli assi logistici attrezzati
11.3.2.c	Potenziamento dei nodi logicistici degli interporti
11.3.2.d	Completamento della Camionale quale asse logistico attrezzato di collegamento dell'area metropolitana
Asse 3	
11.3.2.a	Potenziamento delle infrastrutture marittimo-portuali
Asse 4	

11.1.1.a	Sostegno a progetti strategici nelle filiere produttive in coerenza con la Strategia regionale S3
11.1.2.a	Casa delle tecnologie emergenti
11.1.2.b	Verso una rete di ecosistemi dell'innovazione delle filiere più promettenti
11.2.1.b	Potenziamento del One Stop Shop metropolitano in raccordo con Porta Futuro e la Zes unica
11.2.2.a	Valorizzare le relazioni partecipative nelle aziende
11.2.2.b	Implementare un «welfare aziendale di sistema»
Asse 5	
11.2.2.b	Implementare un «welfare aziendale di sistema»
Asse 6, 7, 8	
-	-
Asse 9	
11.1.1.a	Sostegno a progetti strategici nelle filiere produttive in coerenza con la Strategia regionale S3
11.1.2.b	Verso una rete di ecosistemi dell'innovazione delle filiere più promettenti
Asse 10	
11.1.1.a	Sostegno a progetti strategici nelle filiere produttive
11.1.2.b	Verso una rete di ecosistemi dell'innovazione delle filiere più promettenti

7.2 Coerenza esterna

Il presente capitolo riporta la coerenza esterna, ossia mette in evidenza la coerenza tra le visioni, gli obiettivi e le azioni degli 11 Assi strategici con:

- le linee di indirizzo programmatiche previste nei DUP comunali
- le strategie di sviluppo sostenibile
- la programmazione sovraordinata.

Coerenza con le linee di indirizzo programmatiche previste nei DUP comunali

Di seguito viene riportata la coerenza degli assi strategici previsti dal Piano Strategico della Città Metropolitana di Bari con rispetto alle linee di indirizzo programmatiche contenute nei Documenti Unici di Programmazione (DUP) dei 41 comuni di Bari. La coerenza degli assi con i DUP è espressa in merito alle Missioni (aree strategiche) definite dal DUP.

Asse 1. Agenda digitale metropolitana[58]

L'asse va in continuità con quanto già identificato nei documenti strategici e programmatici del contesto, a partire dal piano Puglia Digitale – Programmazione 2019-2021, a carattere regionale, ma con significative connessioni con il territorio della Città Metropolitana, al Patto per lo sviluppo della Città Metropolitana di Bari, e finanche con l'Agenda Digitale del comune di Bari. In particolare, rispetto a "Puglia Digitale", l'asse è coerente con gli obiettivi di: (i) sviluppare servizi digitali innovativi di front office centrati sui fabbisogni dei cittadini e delle imprese; (ii) innalzare i livelli di sicurezza con un'architettura a più livelli che assicuri la separazione tra back end e front end e permetta l'accesso ai back end solo in modo controllato e tramite API standard; (iii) valorizzare il patrimonio di infrastrutture, risorse e competenze digitali sul territorio pugliese al fine di salvaguardare gli investimenti già realizzati, creando le condizioni per il riuso del software e delle interfacce esistenti di qualità; (iv) capitalizzare le esperienze maturate nei precedenti progetti di digitalizzazione sviluppati a livello nazionale, con l'obiettivo di prendere a modello i casi dì successo (best practice); (v) sviluppare politiche data-driven per la pianificazione delle attività future, basate sull'ottimizzazione delle spese e degli investimenti; (vi) stimolare la creazione di un nuovo mercato per le imprese private basato su servizi a valore aggiunto, disponibili su dispositivi mobili (approccio mobile first) e costruiti con architetture sicure, scalabili, altamente affidabili e basate su interfacce applicative (API) chiaramente definite; (vii) promuovere la realizzazione di nuovi servizi secondo il principio di sussidiarietà (ad es. tramite Interazioni API), riducendo tempi di realizzazione e impegni economici per le amministrazioni sia in fase di sviluppo sia in fase di aggiornamento.

Per quanto riguarda il Patto per lo sviluppo della Città Metropolitana di Bari, quest'ultimo persegue numerosi macro-obiettivi, su diversi settori. La strategia di Asse trova coerenza in particolare con l'obiettivo 3. Sviluppo economico e produttivo il cui obiettivo è certamente promuovere lo sviluppo economico e produttivo, la crescita del sistema d'impresa e l'occupazione. A tale scopo, si promuovono iniziative deputare a portare servizi, soluzioni e

[58] In assenza delle strategie dei DUP la coerenza interna è valutata sulla base del piano strategico regionale e dell'Agenda Digitale di Bari.

tecnologie innovative, anche in ambito Smart City, strumenti per l'attuazione dell'Agenda digitale Metropolitana, e anche mirando alla realizzazione di strutture per promuovere la diffusione della conoscenza e lo sviluppo di competenze digitali.

Allo stesso modo è evidente quanto l'Agenda Digitale del Comune di Bari, persegua obiettivi nel solco di Puglia Digitale e possa essere un esempio di convergenza anche per gli altri comuni della Città Metropolitana.

In particolare l'Agenda mira a tre obiettivi principali, che sono in linea con le già citate strategie europee, nazionali, del PON Metro 2014-2020, pertanto l'Asse è coerente con gli obiettivi di: (i) accesso ai servizi, ovvero con l'obiettivo di semplificare dell'accesso ai servizi pubblici e avvicinare il Comune al territorio, cittadini e imprese; (ii) dati della PA, ovvero con l'obiettivo di rendere le pubbliche amministrazioni consapevoli e utilizzatrici dei dati che producono, favorendo un processo decisionale data-driven, ma anche la trasparenza (accountability) e la crescita del tessuto economico nel settore digitale, rendendo disponibili dati e informazioni per la creazione di nuove soluzioni; (iii) eccellenza operativa, ovvero con l'obiettivo di migliorare l'intero ecosistema IT, dal punto di vista delle dotazioni, soluzioni, dei modelli organizzativi e operativi per perseguire l'efficienza, valorizzando l'intelligenza la creatività e la progettualità delle persone.

È essenziale, infine, aggiungere come trait-d 'union tra i vari obiettivi, che contraddistingue la realtà della Città Metropolitana, è quello raggiungere i risultati considerando l'obiettivo della continua innovazione, apportando nuovi modelli e tecnologie che possano essere prima sperimentate sul campo insieme ai portatori, in piena logica di Open Innovation e poi utilizzate in modo consapevole e a lungo termine.

Asse 2. Mobilità sostenibile

La Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità" prevista nelle linee programmatiche dei DUP dei comuni facenti parti della Città Metropolitana di Bari interessa in maggioranza alla strategia Metropolitana dell'asse 2.

Asse 3. Turismo e cultura

La strategia Metropolitana dell'asse 3 si colloca in un quadro di coerenza rispetto alle linee di indirizzo programmatiche contenute nei DUP dei Comuni dell'area, principalmente riguardo all'ambito culturale con la Missione 5 ""Tutela e valorizzazione dei beni e attività culturali" e turistico con la missione 7 "Turismo". Quasi tutti i comuni presentano programmi di progetti per il mare, e solo pochi hanno nelle loro strategie il coordinamento con i vicini, a livello territoriale, comuni costieri.

Asse 4. Ecosistema dell'istruzione, ricerca e lavoro

La Missione 15 "Politiche per il lavoro e la formazione professionale" prevista nelle linee di indirizzo programmatiche dei DUP comunali, risulta essere di particolare rilevanza per l'asse 4.

Asse 5. Housing first, inclusione attiva e innovazione sociale

La Missione 8 “Assetto del territorio ed edilizia abitativa” e la Missione 12 “Diritti sociali, politiche sociali e famiglia” previste nei DUP comunali, sono le più pertinenti con rispetto alle strategie metropolitane proposte dall’asse 5.

Asse 6. Mare

Le strategie metropolitane espresse nell’asse strategico 6 sono coerenti con i DUP comunali, fondamentalmente con gli obiettivi previsti nella Missione 9 “Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell’ambiente” e con quelli nella Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità”, con riferimento al trasporto per vie d’acqua.

Asse 7. Periferie aperte

La strategia proposta dall’Asse 7 vede rafforzate le sue premesse e le finalità da un elevato grado di coerenza rispetto alle linee di indirizzo programmatiche e strategiche proposte dai DUP emanati a livello comunale. La coerenza dell’asse 7 con i DUP riguarda occasionalmente a gran parte delle Missioni in esso previste, con particolare enfasi sulla Missione 8 “Assetto del territorio ed edilizia abitativa”.

Asse 8. Centri storici ed economie urbane

Analogamente all’asse 7 per la rigenerazione economica e sociale delle Periferie, l’asse 8 risulta coerente con linee di indirizzo previste dai DUP, soprattutto con la Missione 8 “Assetto del territorio ed edilizia abitativa”.

Asse 9. Agricoltura, paesaggio rurale e transizione alimentare

La coerenza interna dell’Asse 9 trova riferimento nelle linee di indirizzo programmatiche previste nell’approvazione dei DUP, dove si evidenzia che i Comuni facenti parte della Città Metropolitana di Bari hanno sviluppato dei programmi rispondendo alla Missione 16 “Agricoltura, politiche agroalimentari e pesca”.

Asse 10. Transizione verde e adattamento ai cambiamenti climatici

L’asse 10 del Piano Strategico metropolitano presenta forti connessioni con le linee di indirizzo programmatiche contenute nei DUP dei comuni baresi. È possibile evidenziare la coerenza tra gli obiettivi generali e strategici dell’Asse e i DUP comunali con rispetto a due Missioni previste nei DUP: Missione 9 “Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell’ambiente” e la Missione 17 “Energia e diversificazione delle fonti energetiche” composta dal programma “fonti energetiche” che interessa fortemente l’asse 10, ma in quasi tutti i DUP questa risulta omessa.

Asse 11. Competitività

La pianificazione strategica Metropolitana rispetto all’Asse 11 si ha un elevato grado di coerenza interna, rispetto alle linee di indirizzo programmatiche contenute nei DUP comunali. La coerenza fra gli obiettivi dell’Asse 11 e i DUP si possono principalmente racchiudere nelle seguenti Missioni dei DUP: Missione 4 “Istruzione e diritto allo studio”, Missione 5 “Tutela e valorizzazione dei beni e attività culturali”, Missione 7 “Turismo”, Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità”, Missione 14 “Sviluppo economico e competitività”, Missione 15 “Politiche per il lavoro e la formazione professionale”, Missione 16 “Agricoltura, politiche agroalimentari e pesca”. Fra tutte queste missioni, l’Asse 11 si interseca principalmente con la Missione 14 e tocca solo in maniera tangenziale gli altri.

- **SDGs Obiettivi di Sviluppo Sostenibile**

In seguito, si espone la coerenza degli assi di pianificazione previsti nel Piano Strategico Metropolitano (PSM) con l'Agenda ONU 2030 sullo sviluppo sostenibile, in cui vengono definiti degli obiettivi che costituiscono un supporto per la definizione delle politiche regionali in una prospettiva di lungo periodo oltre a rappresentare un inquadramento per le strategie di intervento a livello nazionale e territoriale. Gli obiettivi riconosciuti per ogni asse sono presentati successivamente:

ASSE 1. Agenda Digitale Metropolitana

Considerando le implicazioni della digitalizzazione per lo sviluppo sostenibile, questa può essere considerata come uno strumento di rilevante contributo verso la realizzazione di tutti i 17 obbiettivi previsti nell'Agenda 2030, in modalità trasversale. La tecnologia digitale, ivi compresa l'ICT applicata all'ambito delle città o dei territori intelligenti è un acceleratore, se non una soluzione in sé, che tuttavia deve essere coniugata spesso al cambiamento dei comportamenti, organizzativi, operativi

ASSE 2. Mobilità Sostenibile

L'obiettivo 11.2 dell'Agenda 2030 è mirato a garantire l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile entro il 2030, migliorando la sicurezza delle strade e potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani.

Asse 3. Turismo e cultura

L'asse è coerente con l'obiettivo 8.9 dell'Agenda che prevede di concepire e implementare politiche per favorire un turismo sostenibile che crei lavoro e promuova la cultura e i prodotti locali, l'Obiettivo 3 che punta ad assicurare salute e benessere a tutti e a tutte le età, l'Obiettivo 12 teso a "Garantire modelli sostenibili di produzione e consumo", l'Obiettivo 4 "Fornire un'educazione di qualità, equa ed inclusiva, ed opportunità di apprendimento per tutti", Inoltre, è coerente con l'Obiettivo 11 intitolato "Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili.

Asse 4. Ecosistema dell'istruzione, ricerca e lavoro

L'asse è fondamentalmente in coerenza con l'obiettivo 8 "Decent work and economic growth", che cerca di Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti. L'obiettivo comprende la riduzione della quota di giovani disoccupati e al di fuori di ogni ciclo di studio o formazione entro il 2030.

Asse 5. Housing first, inclusione attiva e innovazione sociale

L'asse 5 costituisce maggiori sinergie con alcuni obiettivi specifici: in particolare i primi quattro obiettivi, il n.8 per il lavoro dignitoso e la crescita economica e il n.10 mirato a ridurre le disuguaglianze all'interno dei e fra i Paesi. In misura minore anche l'obiettivo n.5 per la parità di genere, l'obiettivo 9 "Imprese, Innovazione e Infrastrutture" e finalmente, l'obiettivo 11 "Sustainable cities and communities" che cerca di rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili.

Asse 6. Mare

L'asse 6 oltre ad essere principalmente in linea con l'obiettivo 11 dell'agenda in quanto alla rigenerazione urbana e territoriale, risulta essere anche in linea con l'obiettivo 14 che è mirato a conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile. Ulteriormente, gli obiettivi n.3, n.6, n.9, n.13 e n.15 costituiscono anche un punto di incontro con l'asse 6 in diversa misura.

Asse 7. Periferie aperte

L'asse 7 è conforme con i seguenti obiettivi: Obiettivo 1 orientato a sconfiggere la povertà, Obiettivo 2 intitolato "Zero Hunger", Obiettivo 4 per l'istruzione di qualità, Obiettivo 7 per garantire energia pulita e accessibile, obiettivo 11. che comprende lo sviluppo urbano inclusivo e sostenibile, l'Obiettivo 12 mirato al consumo e produzione responsabili, inoltre, l'Obiettivo 15 intitolato "vita sulla terra".

Asse 8. Centri storici ed economie urbane

Allo stesso modo, l'asse 8 è in linea con gli obiettivi dell'agenda 2030 previsti per l'asse 7.

Asse 9. Agricoltura, paesaggio rurale e transizione alimentare

L'Asse 9 è abbastanza trasversale a tutti gi assi dell'Agenda in particolare mostrando attenzione per i seguenti obiettivi: L'obiettivo 2 "Zero Hunger" è mirato all'eliminazione della fame, raggiungere la sicurezza alimentare e migliorare la malnutrizione, inoltre, cerca di promuovere l'agricoltura sostenibile per evitare il degrado ambientale. D'altra parte, l'obiettivo 15 "Life on Land" è orientato a proteggere, ripristinare e promuovere l'uso sostenibile degli ecosistemi terrestri, gestire in modo sostenibile le foreste, contrastare la desertificazione, arrestare e invertire il degrado dei suoli e fermare la perdita di biodiversità.

Asse 10. Transizione verde e adattamento ai cambiamenti climatici

Il Piano Strategico Metropolitano Bari è articolato in coerenza con le strategie di sviluppo sostenibile; in particolare la strategia dell'Asse n. 10 ha stretta attinenza con le tematiche che l'Agenda ONU affronta riguardo i cambiamenti climatici, lo sviluppo sostenibile e l'economia circolare, l'energia e il sistema idrico: Obiettivo n.1, n.3, n.6, n.7, n.9, n.11, n.12, n.13, n.14 e n.15.

Asse 11. Competitività

L'asse strategico 11 con le sue tematiche, le sue criticità e aspettative è connesso con quasi la totalità dei 17 obiettivi dell'Agenda. La connessione più forte è quella con l'obiettivo 9 "Industry, Innovation and Infrastructure", orientato a costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile.

- **SNSvS Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile**

Dal punto di vista nazionale, si prendono come riferimenti i macro-obiettivi dell'Agenda Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, SNSvS (approvata dal CIPE il 22 dicembre 2017 e attualmente in fase di revisione). Questa è strutturata in cinque aree: Persone, Pianeta, Prosperità, Pace e Partnership. Ogni area si compone di un sistema di scelte strategiche declinate in obiettivi strategici nazionali specifici per la realtà italiana e complementari ai 169 target dell'Agenda 2030.

Da questo punto di vista è possibile identificare, per gli assi strategici, i seguenti aspetti di coerenza:

Asse 1. Agenda digitale metropolitana

L'asse è coerente fondamentalmente con l'area "Prosperità" che con il primo obiettivo generale, prevede di finanziare e promuovere gli ambiti di ricerca e innovazione sostenibile. Di conseguenza, comprende 3 obiettivi specifici volti a creare le condizioni per lo sviluppo dell'economia digitale: aumentare gli investimenti in ricerca e sviluppo, attuare l'Agenda digitale e potenziare la diffusione delle reti intelligenti ed Innovare processi e prodotti e promuovere il trasferimento tecnologico.

Asse 2. Mobilità sostenibile

Il tema della mobilità sostenibile è previsto all'interno dell'area "Prosperità", dove si definisce la decarbonizzazione dell'economia come uno degli obiettivi generali (Obiettivo 4). Per il raggiungimento di questo obiettivo, l'agenda prevede 3 obiettivi specifici: incrementare l'efficienza energetica e la produzione di energia da fonte rinnovabile evitando o riducendo gli impatti sui beni culturali e il paesaggio, aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci, oltre a ridurre le emissioni climalteranti nei settori non-ETS.

Asse 3. Turismo e cultura

L'asse è coerente principalmente con due aree: "Pianeta" e "Prosperità". In particolare, l'obiettivo generale 3 all'interno della prima area, è quello di creare comunità e territori resilienti custodire i paesaggi e i beni culturali, che prevede dentro gli obiettivi specifici: "Assicurare lo sviluppo del potenziale, la gestione sostenibile e la custodia dei territori, dei paesaggi e del patrimonio rurale" (Obiettivo specifico 5). Dall'altra parte, l'area "Pianeta" prevede, dentro i suoi obiettivi, l'affermazione di modelli sostenibili di produzione e consumo, per cui include l'obiettivo specifico 6: "promuovere la domanda e accrescere l'offerta di turismo sostenibile".

Asse 4. Ecosistema dell'istruzione, ricerca e lavoro

L'asse è in coerenza prevalentemente con l'area "Persone" della strategia, che intende garantire le condizione per lo sviluppo del potenziale umano (obiettivo 2), pertanto, include dentro i suoi obiettivi specifici la riduzione della disoccupazione per le fasce più deboli della popolazione, garantire la completa funzionalità del sistema di protezione sociale e previdenziale, la riduzione del tasso di abbandono scolastico e miglioramento del sistema dell'istruzione, insieme alla lotta contra la devianza mediante la prevenzione e integrazione sociale dei soggetti a rischio.

Ulteriormente, l'asse è coerente con l'area "Prosperità", che nei primi due obiettivi, prevede di finanziare e promuovere ricerca e innovazione sostenibili e di garantire piena occupazione e formazione di qualità. Il secondo obiettivo generale di quest'area comprende due obiettivi specifici: garantire accessibilità, qualità e continuità della formazione e incrementare l'occupazione sostenibile e di qualità.

Asse 5. Housing first, inclusione attiva e innovazione sociale

L'asse è fortemente coerente in particolare con l'area "Persone" che prevede tre obiettivi generali. Il primo, "Contrastare la povertà e l'esclusione sociale eliminando i divari territoriali",

prevede tre obiettivi specifici:1. ridurre l'intensità della povertà; 2. combattere la deprivazione materiale e alimentare; 3. ridurre il disagio abitativo. Il secondo obiettivo generale, "Garantire le condizioni per lo sviluppo del potenziale umano", lavora invece su quattro fronti: ridurre la disoccupazione per le fasce più deboli della popolazione; assicurare la piena funzionalità del sistema di protezione sociale e previdenziale; ridurre il tasso di abbandono scolastico e migliorare il sistema dell'istruzione; combattere la devianza attraverso prevenzione e integrazione sociale dei soggetti a rischio. Il terzo obiettivo generale, "Promuovere la salute e il benessere", individui tre obiettivi specifici: diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico; diffondere stili di vita sani e rafforzare i sistemi di prevenzione; garantire l'accesso ai servizi sanitari e di cura efficaci, contrastando i divari territoriali.

Un altro elemento importante da sottolineare è la forte coerenza tra alcune azioni previste dalla CMB e la sesta area della SNSvS: vettori della sostenibilità. Sono infatti diverse le azioni metropolitane che vogliono impattare sul potenziamento della "Conoscenza comune" e dell'istituzione di partenariati, sul "Monitoraggio e valutazione di politiche, piani, progetti" e sull'"Efficienza della Pubblica Amministrazione e gestione delle risorse finanziarie"

Asse 6. Mare

L'area maggiormente coerente con le strategie del mare è l'area "Pianeta", la cui scelta principale è quella di promuovere una gestione delle risorse naturali, terrestri, marine e dei servizi eco-sistemici del Paese che garantisca un adeguato flusso di servizi ambientali per le generazioni attuali e future. Si definiscono così 3 scelte strategiche che a loro volta definiscono degli obiettivi strategici cui l'asse è coerente: 1. arrestare la perdita della biodiversità. 2.garantire una gestione sostenibile delle risorse naturali 3. creare comunità e territori resilienti, custodire i paesaggi e i beni culturali.

Asse 7 e Asse 8. Periferie Aperte/Centri storici ed economie urbane

Questi assi sono in particolare coerenti con l'area "Pianeta", e principalmente con le scelte di garantire una gestione sostenibile delle risorse naturali e di creare comunità e territori resilienti, custodire i paesaggi e i beni culturali, che prevedono obiettivi strategici volti a garantire la rigenerazione delle città salvaguardando il consumo del suolo e assicurando al tempo stesso spazi di vivibilità per le persone.

Asse 9. Agricoltura, paesaggio rurale e transizione alimentare

L'asse conferma l'idea alla base che le politiche agricole oggi costituiscono ancora uno degli elementi di base per la lotta alla povertà e che è fondamentale investire in un settore che sarà una salvaguardia anche per le economie del futuro. Pertanto, si individuano elementi di coerenza su diverse aree della SNVSs in particolare con alcune scelte strategiche e obiettivi, quali:

- **Area "Persone"** per quanto riguarda la scelta di contrastare la povertà e l'esclusione sociale eliminando i divari territoriali, in particolare combattendo la deprivazione materiale e alimentare e quella di promuovere la salute e il benessere, diffondendo stili di vita sani e rafforzando i sistemi di prevenzione.
- Nell'**area "Pianeta",** invece il tema centrale è quello di arrestare la perdita di biodiversità, al contempo promuovendo la convivenza degli aspetti di equilibrio tra

comunità e territori resilienti, custodendo paesaggi e i beni culturali identitari, tra cui l'agricoltura stessa, e garantendo il ripristino e la deframmentazione degli ecosistemi e favorire le connessioni ecologiche urbano/rurali.

- Ulteriore coerenza riguarda l'area "Prosperità", sposata dall'asse in particolare per quanto concerne le scelte di finanziare e promuovere ricerca e innovazione sostenibili e di affermare modelli sostenibili di produzione e consumo.

Asse 10. Transizione verde e adattamento ai cambiamenti climatici

L'asse è, forse più di tutti gli altri, coerente in maniera trasversale su tutti gli obiettivi della SNVSs. La transizione Ecologica e il contrasto ai cambiamenti cimatici sono elementi sottesi a tutte le iniziative e gli ambiti strategici, tuttavia è possibile identificare connessioni più forti con le scelte strategiche dell'area "Pianeta", miratiad arrestare la perdita di biodiversità, garantire una gestione sostenibile delle risorse naturali, Creare comunità e territori resilienti, custodire i paesaggi e i beni culturali, e dell'Area "Prosperità", in particolare rispetto alle scelte di affermare modelli sostenibili di produzione e consumo e di decarbonizzare l'economia.

Più limitatamente l'asse è coerente con l'area "Persone", in particolare per quanto riguarda la scelta di promuovere la salute e il benessere, con l'obiettivo strategico di diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico.

Le azioni dell'asse sono coerenti con gli obiettivi indicati ed in particolare sono riferibili a: 1. un patto per il Clima e per l'Economia Verde e Sostenibile; 2. Più competitivi con la Puglia nel mondo 3. Città Sostenibili per un modello EuroPugliese 4. Puglia 4.0, pronti alla sfida.

Asse 11. Competitività

L'Asse è certamente in coerenza principalmente con l'area "Prosperità", che individua nell'innovazione sostenibile il veicolo necessario per la transizione verso il futuro. Pertanto, è possibile individuare la coerenza dell'asse con le scelte di finanziare e promuovere ricerca e innovazione sostenibili, su tutti gli obiettivi generali; ulteriormente, deve essere evidente che non vi può essere sostenibilità nella competitività se non tramite il continuo afflusso di capitale umano, dotato di una formazione continua: per questo l'asse è in linea con la scelta di garantire piena occupazione e formazione di qualità.

A corollario, l'asse esprime la necessità, a corollario, di guardare agli investimenti con una nuova consapevolezza, che sia coerente con le scelte di applicare modelli sostenibili di produzione e consumo.

- **Coerenza con la programmazione sovraordinata**

Asse 1. Agenda digitale metropolitana

Gli obiettivi di asse perseguono la trasformazione digitale a livello europeo, principalmente riscontrabili nell'Agenda Digitale Europea, che in particolare somma una serie di macro-obiettivi. In particolare, la strategia d'asse risulta coerente con gli obiettivi di: (i) aumentare le competenze, riducendo i gap di alfabetizzazione digitale. Secondo la bussola digitale2030 almeno l'80% di tutti gli adulti dovrà avere competenze digitali; (ii) aumentare l'adozione delle potenzialità offerte dai servizi cloud, big data e AI, da parte del 75% di aziende, questo anche grazie alla riconversione di professionalità verso il digitale; (iii) adozione di infrastrutture di ultima generazione: connettività gigabit e 5G dovrebbero coprire tutte le aree popolate,

abilitando così anche la diffusione di sistemi di monitoraggio e controllo; (iv) completa digitalizzazione ed efficienza dei servizi della Pubblica Amministrazione, che comprenda anche l'utilizzo dell'identità digitale.

Unitamente agli obiettivi della Bussola Digitale Europea 2030, la strategia di asse è coerente con il Piano Triennale per l'informatica nella pubblica amministrazione (aggiornamento 2022-2024), principalmente contribuendo agli obiettivi: (i)OB.1.1 - Migliorare la capacità di generare ed erogare servizi digitali (ii) OB.1.2 - Migliorare l'esperienza d'uso e l'accessibilità dei servizi (iii) OB.1.3 -e Piena applicazione del Regolamento Europeo EU 2018/1724 (Single Digital Gateway).

Il PNRR è subentrato accelerando quanto già previsto in ottica di trasformazione digitale, aggiungendo risorse per obiettivi condivisi dall'asse, in particolare per quanto riguarda la Missione 1 Componente 1 e tutti gli interventi correlati, di competenza della Pubblica Amministrazione Locale, che prevedono tra l'altro: digitalizzare la Pubblica Amministrazione italiana con interventi tecnologici ad ampio spettro accompagnati da riforme strutturali, quali (i) Supportare la migrazione al cloud delle amministrazioni centrali e locali, creando un'infrastruttura nazionale e supportando le amministrazioni nel percorso di trasformazione (ii) Garantire la piena interoperabilità tra i dati delle amministrazioni (iii) Digitalizzare le procedure/interfacce utente (di cittadini e imprese) chiave e i processi interni più critici delle amministrazioni (iv) Offrire servizi digitali allo stato dell'arte per i cittadini (identità, domicilio digitale, notifiche, pagamenti) (v) Rafforzare il perimetro di sicurezza informatica del paese (vi) Rafforzare le competenze digitali di base dei cittadini (vii) Innovare l'impianto normativo per velocizzare gli appalti ICT e incentivare l'interoperabilità da parte delle amministrazioni. Ulteriore obiettivo, cui l'asse è coerente, è quello di Abilitare gli interventi di riforma della PA investendo in competenze e innovazione e semplificando in modo sistematico i procedimenti amministrativi con riduzione dei tempi e dei costi.

L'asse ha elementi di forte coerenza anche con il programma operativo nazionale il PN METRO PLUS per il settennato 2021-2027, in particolare per quanto riguarda i già citati obiettivi di diffusione del digitale in termini di competenze presso cittadini, amministrazioni, aziende, per quanto riguarda lo sviluppo di infrastrutture digitali anche per la Smart City, mirate alla sostenibilità e alla promozione dell'economia circolare, che hanno un impatto trasversale sugli particolare gli obiettivi di coerenza sono: (i) RSO1.2. Permettere ai cittadini, alle imprese, alle organizzazioni di ricerca e alle autorità pubbliche di cogliere i vantaggi della digitalizzazione (ii) RSO1.3. Rafforzare la crescita sostenibile e la competitività delle PMI e la creazione di posti di lavoro nelle PMI, anche grazie agli investimenti produttivi (iii) RSO2.1. Promuovere l'efficienza energetica e ridurre le emissioni di gas a effetto serra (iv) RSO2.2. Promuovere le energie rinnovabili in conformità della direttiva (UE) 2018/2001 sull'energia da fonti rinnovabili, compresi i criteri di sostenibilità ivi stabiliti (v) RSO2.4. Promuovere l'adattamento ai cambiamenti climatici, la prevenzione dei rischi di catastrofe e la resilienza, prendendo in considerazione approcci ecosistemici (vi) RSO2.6. Promuovere la transizione verso un'economia circolare ed efficiente sotto il profilo delle risorse (vii) RSO2.7. Rafforzare la protezione e la preservazione della natura, la biodiversità e le infrastrutture verdi, anche nelle aree urbane, e ridurre tutte le forme di inquinamento;(viii) RSO2.8. Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio.

Asse 2. Mobilità sostenibile

Gli obiettivi delineati dall'asse strategico 2, risultano coerenti con le "iniziative faro" della Strategia Europea per la mobilità sostenibile e intelligente; nel dettaglio, le iniziative coerenti con gli obiettivi dell'asse sono: (i) rendere la mobilità multimodale connessa e automatizzata una realtà, (ii) promuovere l'innovazione d'uso dei dati e dell'intelligenza artificiale (IA) per una mobilità più intelligente, (iii) rendere la mobilità equa e giusta per tutti, (iv) aumentare la sicurezza dei trasporti in tutti i mezzi di trasporto, (v) rendere la mobilità urbana e interurbana sana e sostenibile e (ii) promuovere, (vi) promuovere la diffusione di veicoli, navi e aerei a emissioni zero, combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, (vii) realizzare aeroporti e porti a emissioni zero, (viii) rafforzare il mercato unico, (ix) fissare il prezzo del carbonio e fornire migliori incentivi agli utenti e (x) rendere più ecologico il trasporto merci.

Per quanto riguarda la coerenza con la pianificazione nazionale, l'asse 2 risulta coerente con:

- **La Strategia Nazionale per lo sviluppo sostenibile**, con riferimento all'Area Persone prevede Obiettivi generali quali (i) promuovere la salute e il benessere e (ii) creare comunità e territori resilienti; per quanto riguarda l'area Pianeta, si prevedono gli obiettivi di (i) arrestare la perdita di biodiversità e (ii) garantire una gestione sostenibile delle risorse naturali; infine per l'area Prosperità, gli obiettivi generali sono (i) affermare modelli sostenibili di produzione e consumo e (ii) decarbonizzare l'economia;
- **La Strategia nazionale per le infrastrutture di trasporto** e la logistica con quattro Obiettivi General: OB. 1 Accessibilità ai territori, all'Europa ed al Mediterraneo, OB. 2 Mobilità sostenibile e sicura, OB. 3 Qualità della vita e competitività delle aree urbane, OB. 4 Sostegno alle politiche industriali di filiera;
- **Programma Operativo Nazionale** Infrastrutture e Reti (PON-IR) 2014-2020 per i seguenti obiettivi generali: (i) miglioramento dell'integrazione modale e dei collegamenti multimodali, (ii) miglioramento della mobilità regionale, (iii) potenziamento della modalità ferroviaria e il miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza, (iv) miglioramento della competitività del sistema portuale e del sistema interportuale.
- **Piano Generale della Mobilità Ciclistica** (PGMC) 2022-2024 per l'obiettivo strategico 1: incremento della quota di spostamenti in bicicletta

Per quanto riguarda la coerenza con il PNRR l'Asse 2 risulta coerente con la missione M3C1 "Investimenti sulla rete ferroviaria" per gli ambiti di intervento degli investimenti sulla rete ferroviaria e della sicurezza stradale 4.0. Risulta coerente, inoltre, con la missione M3C2 "Intermodalità e logistica integrata" per gli ambiti di intervento relativi allo sviluppo del sistema portuale e dell'intermodalità e logistica integrata.

Per quanto riguarda la coerenza con la pianificazione regionale l'asse 2 risulta coerente con:

- **Strategia regionale per lo sviluppo sostenibile**, prevede le seguenti aree di intervento: (i) una regione dove nessuno resta indietro, (ii) città sostenibili per un modello euro-pugliese, (iii) una meta culturale sempre in evoluzione, (iv) un patto per il clima e per l'economia verde e sostenibile, (v) più competitivi con la Puglia nel mondo;
- **Piano Regionale dei Trasporti** (PA PRT 2021-2030) per i seguenti obiettivi generali: (i) miglioramento dell'integrazione modale e dei collegamenti multimodali (ii)

potenziamento della modalità ferroviaria e miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi (iv) miglioramento della mobilità regionale (v) miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale;

- **Piano Generale della Mobilità Ciclistica** (PGMC) 2022-2024 per le seguenti aree di intervento: (i) una regione dove nessuno resta indietro (ii) città sostenibili per un modello euro pugliese (iii) una meta culturale sempre in evoluzione (iv) un patto per il clima e per l'economia verde e sostenibile (v) più competitivi con la Puglia nel mondo);
- **Piano Regionale delle Ciclovie di Puglia** - Piano Regionale della mobilità ciclistica – PRMC per gli obiettivi specifici (i) creazione di una rete cultyre sicura, accessibile e diffusa (ii) collegamento delle ciclovie con i principali nodi di trasporto (iii) aumento dello share modale (iii) promozione e diffusione del cicloturismo (iv) collegamento con i principali siti di interesse storico, paesaggistico e naturalistico;
- **Piano Paesaggistico Territoriale Regionale** – PPTR Puglia per gli obiettivi generali (i) riconnettere le periferie con i servizi urbani nei centri (ii) recuperare la percettibilità e l'accessibilità alle città storiche (iii) salvaguardare e riqualificare i viali storici di accesso alla città (iv) favorire la fruizione lenta dei paesaggi (v) valorizzare i punti panoramici anche tramite la rete viaria o percorsi e sentieri ciclo-pedonali (vi) riqualificare e recuperare l'uso di infrastrutture storiche (vii) salvaguardare, riqualificare e valorizzare le relazioni funzionali, visive ed ecologiche fra infrastrutture e il contesto attraversato;
- **Piano Triennale dei Servizi** – PTS per gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione relativi a (i) un'offerta di servizi più idonea, efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico (ii) progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata (iii) miglioramento delle condizioni di circolazione dei servizi urbani in penetrazione all'interno della Città di Bari (iv) ricercare le possibili forme di integrazione tra servizi extraurbani ed urbani con particolare riferimento alle tratte percorse in sovrapposizione fuori dal centro abitato del capoluogo per servire i quartieri esterni;
- **Programma Operativo Regionale** (POR 2014-2020) per i seguenti assi prioritari: (i) energia sostenibile e qualità di vita (ii) sistemi di trasporto e infrastrutture di rete;
- **Piano Energetico Ambientale Regionale** (PEAR) prevede una strategia rivolta al Trasporto di persone con i rispettivi obiettivi rivolti all'estensione delle aree ciclopedonali, zone a traffico limitato, all'introduzione di sistemi di car sharing e della figura di mobility manager all'interno di aziende. Per quanto riguarda la strategia per il trasporto pubblico, gli obiettivi sono volti all'incremento dell'efficienza di mezzi pubblici, con azioni che favoriscano l'innovazione e il miglioramento delle caratteristiche energetico-ambientali delle flotte. Gli obiettivi della strategia per il Trasporto ferroviario prevedono il potenziamento del sistema ferroviario attraverso l'ammodernamento e l'interconnessione delle reti regionali e nazionali. Infine, la strategia per il Trasporto merci, prevede obiettivi per razionalizzare le attività di distribuzione delle merci e l'incentivazione di traffico delle merci da strada a ferrovia, mediante il potenziamento di quest'ultima;
- **Piano Regionale delle Merci e della Logistica** (PRML) comprende i seguenti Obiettivi strategici: (i) rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari e terziari delle "aree interne" con i principali assi viari e ferroviari della rete TEN-T, (ii) promozione dello sviluppo del trasporto combinato strada-mare, (iii) potenziamento e aumento della competitività delle infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse

regionale, (iv) promozione dell'utilizzo della rete ferroviaria per la mobilità delle merci attraverso il completamento dell'interoperabilità delle cinque ferrovie regionali, (v) sviluppo e miglioramento dei sistemi di trasporto sostenibili, (vi) valorizzazione delle potenzialità degli scali aerei cargo di Bari, Brindisi e quello intercontinentale di Grottaglie, (vii) istituzione di Zone Economiche Speciali.

- **Piano Strategico del Turismo** (PST), che persegue l 'obiettivo di rendere la regione sempre più attrattiva per i turisti anche con interventi atti a migliorare l'accessibilità e la qualità dei servizi di trasporto.

Si evidenzia, infine, che coerentemente con la programmazione già in fase di attuazione sul territorio metropolitano, la Città Metropolitana di Bari ha adottato in data 4 agosto 2021, il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS), che rappresenta un documento strategico che riguarda sia le infrastrutture di mobilità da realizzare che le politiche di sviluppo metropolitano da un punto di vista di connessioni a beneficio sociale, turistico ed economico. Gli obiettivi di tale pianto risultano coerenti con quelli definiti nell'asse 2 del Piano Strategico Metropolitano.

Asse 3. Turismo e cultura

Le proposte declinate all'interno dell'asse strategico 3, risultano coerenti con la pianificazione strategica dell'UE, la pianificazione strategica nazionale, regionale e con le Missioni del Piano Nazionale di Riprese a Resilienza (PNRR).

Per quanto riguarda la *Pianificazione Strategica UE*, considerando che la Commissione europea ha in programma l'adozione di una strategia dedicata al turismo sostenibile, in linea con l'Agenda digitale, il Green Deal e gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'ONU, la strategia Metropolitana si inserisce in modo armonioso nell'ambito degli indirizzi di recente adozione dell'UE in tale materia. La strategia dell'asse 3 è pienamente coerente infatti, laddove, come nell'ambito dell'Obiettivo specifico 2.1, prevede di diversificare l'offerta di attrattori ed esperienze su tutto il territorio mirando a diversificare e delocalizzare l'offerta decongestionando i luoghi più ad alta densità turistica.

Il Parlamento europeo inoltre ritiene che il turismo sostenibile dovrebbe "tenere conto degli effetti economici, sociali e ambientali attuali e futuri". L'asse 3 è permeato dall'approccio trasversale che si riscontra negli Obiettivi Specifici 2.2 che punta a rendere più efficiente la capacità di trasporto pubblico via terra verso gli attrattori o al 2.3 le cui azioni puntano a migliorare la rete di mobilità lenta fruibile per i turisti. Il 2.5 punta invece, dal punto di vista socioculturale, a valorizzare e proteggere l'autenticità dei luoghi, facilitando una fruizione sostenibile. In linea risultano anche gli Obiettivi 2.5a e 2.5b che riguardano un sistema di monitoraggio ambientale e sociale dell'industria turistica e l'incremento degli interventi di pulizia ambientale.

In generale, le azioni previste per l'asse si conformano agli orientamenti espressi, in merito a maggiori responsabilità, resilienza e sostenibilità del turismo mediante strategie basate su solide prove e sul monitoraggio dell'impatto, e in ordine alla promozione della digitalizzazione "per migliorare le performance delle imprese turistiche, il valore delle destinazioni turistiche e migliorare la pianificazione e la gestione intelligente dei flussi turistici, oltre a fornire soluzioni

senza soluzione di continuità dei viaggi, una comunicazione più agevole e uno sviluppo turistico più integrato.

Tra i vari temi chiave individuati, sottesi agli obiettivi specifici e alle azioni della strategia dell'asse, si segnalano a tal proposito, la creazione di servizi turistici basati sui dati, con un miglioramento delle statistiche e degli indicatori, la definizione di modelli di gestione delle destinazioni turistiche collaborative e basati sui dati, i cui gestori coinvolgono le comunità e le autorità locali nel processo decisionale, e lo sviluppo o aggiornamento di strategie complete per il turismo, di livello nazionale e locale, che tengano conto della sostenibilità economica, ambientale e sociale del turismo.

Per quanto riguarda la coerenza con la *Pianificazione Strategica Nazionale* di particolare rilievo è il confronto con il Piano strategico di sviluppo del turismo "Italia paese per viaggiatori" - PST 2017-2022. Il Piano mira a dotare di una visione unitaria l'Italia del turismo e della cultura. Da questo punto di vista si evince una coerenza con l'asse 3 primariamente dal punto di vista metodologico in quanto anche l'asse 3 è stato alimentato e strutturato su un percorso partecipativo teso all'ascolto della cittadinanza e degli operatori e di una successiva struttura "logica a casata" articolato in Obiettivi e sotto Obiettivi specifici con relative azioni. Dal punto di vista dei contenuti, le azioni della strategia Metropolitana per Turismo e Cultura sono in linea con i 4 macro Obiettivi generali indicati dal Piano nazionale e cui tendono le sue linee strategiche. In dettaglio: A. Innovare, specializzare e integrare l'offerta (soprattutto per obiettivi A.1; A.2; A.3); B. Accrescere la competitività del sistema turistico (soprattutto per obiettivi B.1; B.2; B.3; B.4; B.5); C. Sviluppare un marketing efficace e innovativo, (soprattutto per obiettivi C.1; C.2; C.3); D. Realizzare una governance efficiente e partecipata nel processo di elaborazione e definizione del Piano e delle politiche turistiche (soprattutto per quanto attiene a D.2 e D.3).

La strategia dell'asse 3 è dunque in linea con il sistema organizzato di 13 obiettivi specifici e 52 linee di intervento proposto dal Piano nazionale, in armonia con le parole chiave della strategia nazionale che sono sostenibilità, innovazione, accoglienza e accessibilità.

L'asse 3 è coerente anche con il *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)* in rapporto con la Missione M1C3 dedicata a Turismo e cultura 4.0. Nello specifico, e in piena sintonia con quanto previsto dalla strategia dell'asse 3, la Componente 3 di tale Missione si prefigge il rilancio dei settori economici di nostro interesse con diverse linee d'azione, orientate alla riqualificazione dell'offerta sotto il duplice segno della sostenibilità ambientale e del pieno sfruttamento delle potenzialità del digitale.

Infine, si evidenzia anche la coerenza con la *Pianificazione Strategica Regionale* in relazione al Piano strategico del Turismo e della Cultura della Regione Puglia. L'asse strategico 3 intercetta infatti tutte le 6 aree strategiche in cui si articola il Piano regionale del Turismo ovvero Promozione (vedi azioni dell'asse 3 numero 1.1.c; 1.1.d; 1.1.e; 1.2.a; 1.3.b; 1.5.a; 1.6.a), Prodotto (vedi obiettivi dell'asse 1.3; 2.1 e 1.2), Innovazione (vedi obiettivi 2.4 e le azioni incentivate sul ruolo della SMO e sull'attivazione della Bari Guest Card), Infrastrutture (vedi azioni 1.3.a e 2.1.b), Accoglienza (vedi obiettivo 2.6), Formazione (vedi azioni 3.3.a; 2.6.c; 2.5.c). Per il piano strategico della cultura la coerenza si rileva in riferimento all'obiettivo 3 del Piano che prevede "contenuti di qualità dentro e fuori i contenitori" che è in chiara coerenza con le azioni 3.1.a; 3.2.a e con gli obiettivi 3.1 e 3.2 risultano in linea con l'obiettivo strategico 4 del Piano regionale. L'zione 3.3.a è conforme con l'obiettivo strategico regionale 5 "Formazione

e Audience Development". Infine, anche in tema di monitoraggio e controllo, di cui all'obiettivo strategico regionale n. 7, si segnala la coerenza della strategia Metropolitana, con l'azione 3.2.c.

Asse 4. Ecosistema dell'istruzione, ricerca e lavoro

Gli obiettivi e le azioni delineate nell'ambito dell'asse strategico 4 trova coerenza con le missioni del Piano Nazionale di Resistenza e Resilienza principalmente nella Missione 4 dedicata espressamente agli ambiti dell'Istruzione e ricerca che mira a rafforzare le condizioni per lo sviluppo di una economia ad alta intensità di conoscenza, di competitività e di resilienza, partendo dal riconoscimento delle criticità del nostro sistema di istruzione, formazione e ricerca.

La missione "istruzione e ricerca" si basa su una strategia che poggia sui seguenti assi portanti: Miglioramento qualitativo e ampliamento quantitativo dei servizi di istruzione e formazione, miglioramento dei processi di reclutamento e di formazione degli insegnanti, ampliamento delle competenze e potenziamento delle infrastrutture scolastiche, riforma e ampliamento dei dottorati, rafforzamento della ricerca e diffusione di modelli innovativi per la ricerca di base e applicata, condotta in sinergia tra università e imprese, sostegno ai processi di innovazione e trasferimento tecnologico e finalmente, potenziamento delle condizioni di supporto alla ricerca e all'innovazione.

Per la Missione 4 pertanto si ravvisa la coerenza per tutte le seguenti misure:

- **M4C1.1** Miglioramento qualitativo e ampliamento quantitativo dei servizi di istruzione e formazione;
- **M4C1.2** Miglioramento dei processi di reclutamento e di formazione degli insegnanti;
- **M4C1.3** Ampliamento delle competenze e potenziamento delle infrastrutture;
- **M4C2.1** Rafforzamento della ricerca e diffusione dei modelli innovativi per la ricerca di base e applicata condotta in sinergia tra università e imprese;
- **M4C2.2** Sostegno ai processi di innovazione e trasferimento tecnologico;
- **M4C2.3** Potenziamento delle condizioni di supporto alla ricerca e all'innovazione.
- Si ravvisa, in fine anche una coerenza per le Missioni 5 e 6 del PNRR:
- **M5C1.1** Politiche attive del lavoro e sostegno all'occupazione;
- **M6C2.1** Aggiornamento tecnologico digitale.

Asse 5. Housing first, inclusione attiva e innovazione sociale

Le proposte declinate all'interno dell'asse strategico 5, risultano essere coerenti con l'intera programmazione nazionale e regionale in tema di inclusione attiva, social housing e innovazione sociale.

Le azioni previste all'interno degli obiettivi generali di riduzione delle disuguaglianze e promozione dell'inclusione attiva (cfr. 3.2.1), contrasto delle povertà abitative e promozione dell'housing sociale (cfr. 3.2.2), così come quelle previste dall'obiettivo di promozione dell'innovazione sociale (cfr. 3.2.3), appaiono molto coerenti con i principali assi di intervento previsti dal *Piano Nazionale "Inclusione e lotta alla povertà 2021-2027"*, in particolare i primi tre: sostegno all'inclusione sociale e lotta alla povertà; child guarantee; contrasto alla deprivazione materiale.

Particolare coerenza si ritrova inoltre con le due linee d'azione del Piano Nazionale per la non autosufficienza 2022-2024. In particolare, la sperimentazione di un progetto Metropolitano di co-housing per anziani (cfr. 3.3.6) appare in linea con la strategia della linea d'azione 1.1 che prevede anche la promozione di nuove soluzioni abitative per persone anziane. La sperimentazione di un progetto Metropolitano di affido parziale o a tempo pieno degli anziani (cfr. 3.3.6) è invece in linea con la strategia della linea d'azione 1.2 del Piano Nazionale per la non autosufficienza che insiste sulla necessità di favorire l'attivazione di risorse informali di prossimità per il sostegno alle famiglie che hanno al loro interno anziani non autosufficienti o a rischio.

Nel capitolo relativo al quadro programmatico di livello nazionale si è invece specificato come sia la Missione 5, componente 2, del PNRR ad essere particolarmente operativa sul tema della promozione dell'inclusione attiva (cfr. 2.2.2). Le linee di investimento della M5C2 sono tre, a loro volta distinte in sette azioni specifiche. Il Piano Strategico della CMB, declinato nel suo asse 5, appare di rinforzo e in sinergia con alcune di queste azioni specifiche: in particolare l'azione 1.1.1, 1.1.2, l'investimento 1.2 e l'1.3.

La maggior parte delle azioni già descritte, declinate all'interno dei diversi obiettivi generali e specifici, vanno invece a costruire sinergie con le sette aree prioritarie di intervento declinate all'interno del *V Piano Regionale delle Politiche Sociali*. In particolare, con l'area 2 (Tutela delle famiglie e dei minori), l'area 3 (Invecchiamento attivo), l'area 4 (Integrazione delle persone con disabilità, presa in carico della non-autosufficienza) e l'area 5 (Promozione dell'inclusione sociale e contrasto alle povertà).

Un contributo sinergico col *Piano Regionale* lo si vuole inoltre dare provando a costruire azioni che favoriscano una maggiore integrazione con le altre politiche non strettamente legate al welfare: in particolare con quelle del lavoro (cfr. le azioni descritte nel paragrafo 3.3.1), dell'abitare (cfr. le azioni descritte nel paragrafo 3.3.7 e 3.3.8), dell'istruzione (cfr. le azioni descritte nel paragrafo 3.3.5) e della salute (cfr. le azioni descritte nel paragrafo 3.3.3 e 3.3.6). Queste azioni, che vanno oltre lo stretto perimetro del welfare, agiscono inoltre in sinergia, seppur marginalmente, con la Missione 5 – Componente 1 ("Politiche del Lavoro") del PNRR così come con la Missione 4 ("istruzione e ricerca") e con la Missione 6 ("Salute").

Asse 6. Mare

L'asse è coerente con la strategia nazionale, con la programmazione nazionale e regionale e con le missioni del PNRR. In tal modo, l'asse è in linea con la *Strategia nazionale per il mare*, in quanto promuove un approccio ecosistemico per il mare che consiste in "una strategia che promuove la conservazione e un uso sostenibile ed equo del suolo, dell'acqua e delle risorse viventi attraverso una gestione integrata degli stessi. L'obiettivo della gestione ecosistemica è di mantenere un ecosistema in una condizione sana, produttiva e resiliente affinché possa fornire agli esseri umani i beni e i servizi che desiderano e di cui hanno bisogno. A differenza degli approcci attuali, solitamente mirati a una singola specie, attività, settore o problema, la gestione ecosistemica considera gli impatti cumulativi di diversi settori".

D'altra parte, il *Piano paesaggistico territoriale regionale PPTR*, esprime nei suoi articoli la completa coerenza con le strategie della Città Metropolitana di Bari rispetto all'asse 6. Il piano espone la completa sensibilità verso il tema del paesaggio costiero, definendo, con alcuni

articoli, le azioni e gli obiettivi da rispettare a livello regionale. Gli articoli coerenti all'asse 6 si espongono successivamente:

- **Art. 29.** I progetti territoriali per il paesaggio regionale;
- **Art. 32.** Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce;
- **Art. 33.** La valorizzazione integrata dei paesaggi costieri;
- **Art. 41.** Definizioni dei beni paesaggistici di cui alle componenti idrologiche;
- **Art. 45.** Prescrizioni per i "Territori costieri" e i "Territori contermini ai laghi";
- **Art. 50** Definizioni degli ulteriori contesti di cui alle componenti geomorfologiche;
- Art. 51 Indirizzi per le componenti geomorfologiche;
- Art. 54 Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le "Lame e gravine".

Inoltre, è possibile evincere la coerenza dell'asse con le norme tecniche di attuazione del *Piano urbanistico territoriale tematico "Paesaggio" PUTT/P*, che nell'art 3.07 definisce le coste come il limite fra la superficie della terra sommersa e quella emersa e, in rapporto ai caratteri genetico-evolutivi e morfologico-sedimentologici del sito, presentano profili trasversali ed assetti planimetrici differenziati. Oltre a definire le varie tipologia di costa e le sue perimetrazioni, l'art3.7.3 esprime i regimi di tutela per la difesa della costa e delle aree litoranee.

Finalmente, le missioni del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza PNRR comprendono aspetti direttamente connessi all'asse 6. In particolare, l'asse "Waterfront e Blue economy" e in linea con la missione 2 del PNRR e le componenti 2 "energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile" e 4 "tutela del territorio e della risorsa idrica" rispettivamente. Gli investimenti 1.3 e 4 della M2C2, sono in completa coerenza con la strategia di rafforzamento della mobilità sostenibile per il collegamento dei territori costieri con l'entroterra metropolitano. Mentre gli investimenti 3 della M2C2 sono in stretta coerenza con l'asse strategico 6, poiché vogliono tutelare e valorizzare il verde urbano ed extraurbano, bonificare i siti orfani, ripristinare e tutelare i fondali e gli habitat marini.

Il piano intende sviluppare interventi su larga scala per il ripristino e la protezione dei fondali e degli habitat marini nelle acque italiane, finalizzati a invertire la tendenza al degrado degli ecosistemi mediterranei, potenziandone la resilienza ai cambiamenti climatici e favorendo la sostenibilità di attività fondamentali non solo per le aree costiere, ma anche per le filiere produttive.

Per la transizione ecologica, sarà fondamentale un sistema di governance coordinata delle politiche sul mare tra il MiTE, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali e il Ministero dello sviluppo economico, condividendo la visione e gli obiettivi a medio e lungo termine nei diversi settori di intervento.

Asse 7. Periferie aperte

Nonostante la mancanza di una competenza diretta delle istituzioni a cui fa capo l'UE nelle politiche e nei programmi di sviluppo urbano, in particolare di uno sviluppo di tipo sostenibile, è evidente come il rafforzamento delle attenzioni rivolte a questo tema abbia conferito ad una parte consistente della normativa comunitaria un carattere dichiaratamente urbano. Con l'Agenda Urbana Europea, che fissa i suoi principi di sviluppo urbano sostenibile. L'Agenda mira

ad un ulteriore rafforzamento della dimensione urbana all'interno delle politiche comunitarie e a rendere più incisivo il ruolo degli organismi urbani nel sistema di governance dell'Unione Europea. Tale obiettivo è mediato attraverso la definizione di tre pilastri operativi: (i) migliorare la regolamentazione, facendo emergere una dimensione urbana, in modo da assicurare una adeguata considerazione delle specificità, dei bisogni delle aree urbane e dell'impatto su queste della normativa comunitaria; (ii) migliorare l'accesso ai fondi da parte delle città e aree urbane, rimuovendo quegli ostacoli che ne condizionano il più efficace utilizzo; (iii) rafforzare la conoscenza sui temi urbani e sulle esperienze maturate dalle città, superando la frammentazione e dispersione che ne limita la diffusione e l'utilizzo, attraverso modalità e strumenti che assicurino, in modo sistemico e strutturato, lo scambio di informazioni, di conoscenze ed esperienze.

L'Asse 7 risulta pienamente coerente con l'Agenda Urbana Europea e con i 12 obiettivi prioritari. Taluni degli obiettivi in questione possono essere associati a specifiche finalità promosse nell'Asse 7. Si riportano in sintesi i punti di diretta coerenza:

1. Povertà urbana
2. Housing
3. Qualità dell'aria
4. Migranti e rifugiati
5. Transizione digitale
6. Lavoro e competenze nell'economia locale
7. Economia circolare
8. Mobilità urbana
9. Adattamento climatico
10. Transizione energetica
11. Uso sostenibile del territorio
12. Public Procurement innovativo e responsabile

L'Asse 7 risulta inoltre coerente con le strategie promosse dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. I più importanti riferimenti sono: la M1C3, che prevede azioni rivolte alla rigenerazione delle periferie, ponendosi l'obiettivo di rilanciare i settori della cultura e del turismo, tramite il rafforzamento degli standard di offerta del territorio in modo da aumentarne l'attrattività complessiva. La Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica" è centrale rispetto l'asse 7 e si prefigge di colmare lacune strutturali che attualmente ostacolano il raggiungimento di un nuovo e migliore equilibrio fra natura e città, tra biodiversità e circolarità delle risorse, in linea con gli obiettivi del Piano d'azione per l'economia circolare varato dall'Unione europea. Inoltre, la Missione 5 "Inclusione e Coesione" riveste un ruolo di rilievo all'interno del Piano, supportando il perseguimento di obiettivi trasversali, di incremento delle prospettive occupazioni per i giovani, di riequilibrio territoriale e di sviluppo del Mezzogiorno, soprattutto delle aree interne ad esso afferenti. Per queste ragioni la coerenza con gli obiettivi da esso promossi e con quelli promulgati dall'Asse 7 appare rilevante.

Rispetto alla coerenza con la Pianificazione strategica regionale, risulta prioritario mettere in luce la chiara coerenza tra asse 7 e quanto posto dal *Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (PPTR*). Un primo elemento di coerenza si riscontra con il tema metodologico: il PPTR propone pratiche diagnostiche di ricognizione del territorio regionale e del suo patrimonio naturalistico ed immobiliare, con il fine di identificare aree di particolare interesse pubblico, contesti da sottoporre a specifiche misure di salvaguardia e quadri di priorità in funzione dei quali orientare gli interventi, alla stessa stregua dell'obiettivo di asse mirato alla costruzione di un programma di governance al quale demandare la messa in moto di processi similmente analitici, che consentano di localizzare i contesti in condizioni di maggiore difficoltà e di definire gli interventi mirati a dissolverne le debolezze. Inoltre, il progetto *Patto Città-Campagna*, propone azioni con punti di contatto con quanto riportato all'interno del Quadro Logico Programmatico definito dall'Asse 7: la ricostruzione dei margini urbani, la realizzazione di cinture verdi periurbane e di parchi agricoli multifunzionali, la riforestazione urbana, anche al fine di ridefinire con maggiore chiarezza un reticolo urbano messo in crisi dall'urbanizzazione diffusa, nonché i suoi confini "verdi" e le sue relazioni di reciprocità con il territorio rurale, la riqualificazione degli spazi aperti, il potenziamento di attrezzature e servizi, oltreché di connessioni e sistemi di accessibilità, l'innalzamento della qualità architettonica del patrimonio edilizio, pubblico e privato.

Un ulteriore punto di contatto tra la pianificazione strategica della Regione Puglia e la strategia di sviluppo sostenibile promossa dall'Asse 7 è ravvisabile nello strumento *dei Programmi Integrati di Riqualificazione delle Periferie (PIRP).* In tal senso si potrebbe sottolineare nuovamente come l'istituzionalizzazione dei processi partecipativi nelle politiche territoriali possa essere ritenuto uno dei maggiori traguardi registrati dai PIRP. Allo stesso modo, la definizione degli Obiettivi dell'Asse 7, delle azioni da essi attese e la prefigurazione di plurimi risultati concreti, deriva da un percorso partecipato che ha visto il coinvolgimento attivo di una molteplicità di soggetti interessati. Tuttavia, la coerenza tra i processi richiamati risulta, sostanzialmente, di natura tematica. L'esplicito riferimento al ruolo che l'educazione, la formazione ed il lavoro può rivestire nei processi rigenerativi del sostrato economico e sociale delle cittadinanze è infatti richiamato a più riprese all'interno del Quadro Logico Programmatico dell'Asse 7, il quale intravede nell'azione contro l'abbandono scolastico e la disoccupazione un tramite per contrastare l'esclusione sociale. Infine, spostando l'attenzione dalle azioni di natura immateriale, un ulteriore aspetto di innovazione introdotto dai PIRP coincide con il richiamo al rafforzamento di relazioni fisiche tra i quartieri siti ai margini dello spazio urbanizzato con gli ambiti di centro. Ciò coincide con quanto espresso in luogo dell'Obiettivo specifico 1.2 richiamato dal Quadro Logico Programmatico dell'Asse 7, il quale si propone, in un'ottica Metropolitana, di promuovere la riconnessione dei quartieri periferici tra di loro e di essi con la città consolidata in risposta di quel carattere policentrico, ma fortemente frammentato, della Città Metropolitana di Bari.

Asse 8. Centri storici ed economie urbane

Similmente a quanto previsto per l'asse 7, *periferie aperte,* tramite l'Agenda Urbana Europea l'Unione europea fissa importanti principi di sviluppo urbano sostenibile all'interno delle politiche comunitarie.

Anche l'asse 8 risulta pertanto coerente con l'Agenda Urbana Europea e con i 12 obiettivi prioritari.

Gli obiettivi associati alle finalità dell'asse 8 sono in parte coincidenti con quelli analizzati per l'Asse 7 quali:

- Lavoro e competenze nell'economia locale: declinato nell'obiettivo specifico dedicato alla riattivazione delle attività economiche
- Uso sostenibile del territorio: grazie, in particolare, agli obiettivi dedicati alla riattivazione dei centri storici tramite interventi di riqualificazione destinati alla mobilità lente e alla rigenerazione del tessuto residenziale

Per quanto riguarda la programmazione Regionale, gli strumenti che in Puglia hanno promosso e attuato le politiche di rigenerazione sono i PIRP (Programmi Integrati di Riqualificazione delle Periferie), i PIRU (Programmi Integrati di Rigenerazione Urbana) e i PIST (Programmi Integrati di Sviluppo Territoriale), che dal 2006 ad oggi stanno rigenerando le aree più compromesse e degradate delle città pugliesi, non soltanto dal punto di vista morfologico o funzionale, ma anche sociale e culturale. L'obiettivo della strategia Regionale è trasformare "la rigenerazione urbana e territoriale" da attività straordinaria in attività ordinaria, che punti ad un livello di qualità urbana che non si può ottenere con l'improvvisazione, ma che deve essere pianificata e progettata.

Le Azioni del piano strategico risultano in linea con la strategia regionale coniugando la connessione tra centri storici ed aree degradate con la rigenerazione del tessuto urbano largamente intesa per preservare e promuovere l'eredità storica del territorio, contribuendo al suo sviluppo sostenibile e alla coesione sociale.

L'Asse 8 risulta inoltre coerente con le strategie promosse dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. I più importanti riferimenti sono:

La missione M5C2, con particolare riferimento all'investimento 2.2: *Piani* urbani integrati *(PUI)* nella parte di integrazione tra i comuni limitrofi e il "comune principale" mettendo in comunicazione le strategie di pianificazione urbanistica anche destinata ai centri storici. All'interno dell'asse 8, infatti gli obbiettivi di rigenerazione e valorizzazione dei centri storici e dei loro elementi identitari, per favorire la riqualificazione di immobili pubblici, la rigenerazione del tessuto economico identitario e la valenza storica dei singoli luoghi, diventa un obiettivo dell'intera Città Metropolitana.

Asse 9. Agricoltura, paesaggio rurale e transizione alimentare

La coerenza dell'Asse 9 del Piano Strategico Metropolitano con la programmazione sovraordinata vede nelle strategie comunitarie (UE sulla biodiversità, UE sulle foreste) azioni orientate alla sostenibilità e all'uso razionale delle risorse, evitando fenomeni di desertificazione e di contrasto all'eccedenze alimentari.

A livello regionale invece i patti territoriali promossi all'interno degli strumenti di pianificazione paesaggistica regionale, come ad esempio nella visione strategica del Patto Città Campagna del Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia, rappresenta un'opportunità da cogliere per diversi territori poiché si basa su precisi principi fondativi legati al contributo della neo agricoltura periurbana nella definizione dei nuovi confini urbani, nel potenziamento di matrici verdi sulle città con l'attivazione di parchi agricoli multifunzionali di valorizzazione delle risorse

patrimoniali e di parchi agricoli multifunzionali di riqualificazione dei processi di conurbazione e di diffusione insediativa dovuta alla frammentarietà dell'urbanizzazione. La restituzione del territorio agricolo tramite il ruolo del periurbano identitario (*campagna del ristretto*) alla fruizione della città avviene mediante la rigenerazione di spazi aperti e l'innalzamento della qualità dell'abitare della regione urbana. La ridefinizione del ruolo, della forma e delle relazioni socioe-conomiche del sistema territoriale rispetto al sistema policentrico metropolitano, costituisce uno sviluppo e un'organizzazione spaziale di costellazioni di città.

Il perseguimento dei principi definiti dal Piano Paesaggistico della Puglia consentirà di superare il tradizionale doppio regime di trattamento del territorio, articolato in conservazione (parchi, centri storici) e sviluppo (organizzazione del territorio secondo i principi delle leggi di mercato), per approdare, invece, ad un progetto di ricomposizione del territorio post urbano verso un modello di bioregione urbana policentrica.

Il progetto di paesaggio da generare deve prevedere quindi precise scelte di servizi legati alla sensibilizzazione di antiche e attuali funzioni di pratiche agricole e metodi biologici, disegnando valori ed eco-simboli (siepi, fossati, aree umide, frutteti, recinzioni, orti, corsi d'acqua, frammenti di bosco, ponti, ecc) che possano far acquisire qualità estetiche percettive alle campagne periurbane e urbane.

Asse 10. Transizione verde e adattamento ai cambiamenti climatici

In merito all'Asse 10 il quadro programmatico di riferimento delineato è fortemente articolato, pertanto, si ritiene adeguato delineare i legami di coerenza ribadendo i riferimenti richiamati nel PSM, quali il *Green Deal Europeo del 2020, il* Piano per la Transizione Ecologica (PTE) del 2021, il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) in attuazione del Regolamento (UE) 2018/1999, il Programma Nazionale di Gestione dei Rifiuti e la Strategia Nazionale per l'economia Circolare;

Altri piani di riferimento riguardano la gestione delle acque, il verde urbano e le emissioni atmosferiche: Piano di Gestione delle (Acque 2021 – 2027), Strategia Nazionale del Verde Urbano (2018), Strategia Italiana di lungo termine sulla riduzione delle emissioni dei gas a effetto serra (2021).

Inoltre, è bene richiamare che, in attuazione della Strategia Europea di adattamento ai Cambiamenti Climatici, è stata elaborata nel 2015 la Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SNAC).

La strategia di Asse identifica diversi aspetti di coerenza degli obiettivi con i piani succitati, in particolare:

- Per quanto riguarda le emissioni, intende contribuire al raggiungimento della neutralità del continente entro il 2050, e alla riduzione del 55% delle emissioni entro il 2030, comparabili ai livelli rilevati nel 1990;
- Per quanto riguarda la transizione energetica, intende contribuire alla riduzione dell'uso dei combustibili fossili e a dare priorità all'efficientamento energetico, migliorando le prestazioni degli edifici e la gestione consapevole, ulteriormente promuovendo l'adozione di soluzioni per le energie rinnovabili, unitamente a soluzioni innovative e Smart per il controllo dei consumi e, ove disponibile, anche dell'energia prodotta;

- Per quanto concerne gli aspetti legati alla gestione delle risorse idriche, l'asse è coente anzitutto con il PTE, in merito alla tutela delle risorse idriche e relative infrastrutture, avendo l'intenzione di intervenire a tutti i livelli (civile, agricolo ed industriale) e su tutta la catena dei servizi idrici coprendo l'approvvigionamento idrico, le reti di distribuzione a scopo potabile, per una riduzione del 15% entro il 2026 su 15000 km di reti, le reti di distribuzione a scopo irriguo, per un incremento del 15% delle aree irrigate efficacemente, i sistemi fognari e depurativi, al fine di renderli funzionanti. Tutti gli obiettivi concorrono all'azzeramento le perdite, con l'obiettivo di una completa ottimizzazione entro il 2040; Per quanto riguarda gli aspetti legati al miglioramento idraulico, essi trovano coerenza con gli obiettivi del PTE legati al contrasto al consumo del suolo e al dissesto idrogeologico, con una maggiore inclinazione verso quest'ultimo. In particolare, gli obiettivi di asse sul tema vanno nella direzione della messa in sicurezza del territorio, con l'obiettivo di intervenire su tutta la catena della gestione della sicurezza, nelle fasi di prevenzione, protezione, preparazione, ripristino e revisione post-evento, finanche adottando possibili strumenti per la previsione;Per quanto riguarda gli aspetti di promozione dell'Economia Circolare, ovvero del rifiuto come risorsa, essi sono coerenti con rispetto ai seguenti obiettivi: OB. 4.1 "Attuare strategie di gestione per incentivare la qualità della raccolta differenziata"; OB. 4.2 "Potenziare i sistemi di raccolta, trasporto e smaltimento dei rifiuti"; OB. 4.3 "Promuovere l'Eco-Design e di prodotti sostenibili e circolari per la spesa pubblica (GPP), per il cittadino e per le imprese" e OB. 4.4 "Incrementare il controllo, la bonifica e la pulizia delle campagne, delle spiagge e del mare".

Asse 11. Competitività

Le azioni previste per l'Asse strategico 11 si innestano e trovano coerenza nei Piani sovraordinati Nazionali e in particolare nel Piano Nazionale Transizione 4.0 e nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza PNRR.

Il *Piano Nazionale Transizione 4.0* mette al centro le imprese manifatturiere che rappresentano il motore della crescita e dello sviluppo economico e ha introdotto una grande innovatività legata alla possibilità di attivare aiuti in modo automatico senza ricorrere a bandi o sportelli e, soprattutto, senza vincoli dimensionali, settoriali o territoriali.

La normativa prevede sette macroaree di investimenti ammissibili. In particolare, sono previsti crediti d'imposta per i costi sostenuti investendo in: acquisto di beni materiali e immateriali tradizionali nuovi, acquisto di beni materiali e immateriali tecnologicamente avanzati, funzionali alla trasformazione tecnologica e digitale 4.0 , attività di ricerca e sviluppo che perseguano progresso e avanzamento in campo scientifico e tecnologico con valenza generale, attività di innovazione finalizzate a processi produttivi e prodotti nuovi o sensibilmente migliorati rispetto alla realtà della propria impresa, attività di design e ideazione estetica che migliorino in modo significativo i propri prodotti nella forma o in altri aspetti non tecnici o funzionali e attività di formazione su specifici temi legati alla innovazione tecnologica. Il Piano Strategico, quindi, si innesta perfettamente nel *Piano Nazionale Transizione 4.0.* Quest'ultimo, infatti, prevede una serie di misure alle imprese, tutte perfettamente calzanti rispetto all'Asse 11 e che mirano a supportare le imprese ed aumentare la competitività del tessuto industriale.

Per quanto riguarda il *PNRR*, l'Asse 11 è legato a due Missioni:

- Missione 1, che si pone l'obiettivo di dare un impulso decisivo al rilancio della competitività e della produttività del Sistema Paese. Per tale sfida è necessario un intervento profondo, che agisca su più elementi chiave del nostro sistema economico: la connettività per cittadini, imprese e pubbliche amministrazioni, una PA moderna e alleata dei cittadini e del sistema produttivo e la valorizzazione del patrimonio culturale e turistico, anche in funzione di promozione dell'immagine e del brand del Paese.
- La Missione 4, che mira a rafforzare le condizioni per lo sviluppo di una economia ad alta intensità di conoscenza, di competitività e di resilienza. La Missione 4 in particolare si suddivide in due componenti particolarmente attinenti alle azioni previste dall'Asse 11:
- M4C1, potenziamento dell'offerta dei servizi di istruzione: dagli asili nido alle università. di questa componente, ciò che realtà interessa alle Industria è la riforma degli ITS che va a potenziare i percorsi per lo sviluppo di competenze tecnologiche abilitanti, i laboratori con tecnologie 4.0 e lo sviluppo di una piattaforma digitale nazionale per le offerte di lavoro rivolte agli studenti in possesso di qualifiche professionali.
- M4C2, dalla ricerca all'impresa: mira a potenziare le attività di ricerca di base e industriale. Di particolare interesse, per l'Asse 11, sono gli investimenti per: creare partenariati allargati tra Università, centri di ricerca e imprese al fine di finanziamento progetti di ricerca di base; potenziare le strutture di ricerca e creazione di "campioni nazionali di R&S" su specifiche Key Enabling Technologies o creazione e rafforzamento di "ecosistemi dell'innovazione"; favorire la creazione di partenariati (pubblico-privati) per presentare progetti di ricerca su fondi Nazionale ed Europei o potenziare il trasferimento tecnologico attraverso la riorganizzazione di una rete di 60 centri incaricati dello sviluppo progettualità, dell'erogazione alle imprese di servizi tecnologici avanzati e servizi innovativi e qualificanti di trasferimento tecnologico, finanziamento di start-up attraverso il Fondo Nazionale dell'Innovazione; promuovere l'assunzione dei ricercatori dalle imprese. Investimenti che interessano sei ecosistemi promossi da Università degli studi di Bari e Politecnico di Bari, con Puglia Innovation Valley sviluppato da LUM, avente funzioni di trasferimento tecnologico e accelerazione imprenditoriale.

8 Gli strumenti di attuazione

8.1 Il modello di governance

La realizzazione del Piano richiede la definizione di un sistema di *governance* efficace ed efficiente, in grado di assicurare un costante monitoraggio delle modalità di implementazione e dell'efficace allineamento delle azioni con gli obiettivi strategici prefissati.

Sulla scorta dei risultati conseguiti nei primi dieci anni di vita dell'Ente, il modello proposto prende le mosse dalla governance approvata dal Consiglio metropolitano, nel 2016 con deliberazione n.1 del 15.02.2016, successivamente aggiornato nel 2020, con deliberazione n. 20 del 16.04.2020.

Si ripropone, pertanto, un sistema di governance di tipo partecipativo, che consenta di proseguire l'azione sinergica fin qui condotta con tutti gli attori pubblici e privati a vario titolo coinvolti nel processo di sviluppo, con gli strumenti di pianificazione e regolamentazione di livello territoriale.[59] In considerazione della complessità del processo di pianificazione strategica e la molteplicità di attori in campo, la struttura globalmente considerata deve essere articolata in modo tale da consentire l'applicazione del Modello ad una pluralità di situazioni e contesti con caratteristiche peculiari e distintive. Tanto in quanto è fondamentale assicurare:

- L'allineamento delle azioni poste in essere agli obiettivi strategici fissati dal Piano e approvati dall'Assemblea dei Sindaci;
- Il monitoraggio dello stato di attuazione degli interventi secondo criteri misurabili e quantificabili;
- L'adattamento, conseguente all'esito del monitoraggio, attesa la già dichiarata natura dinamica dello strumento e della conseguente flessibilità in risposta a cambiamenti nel contesto in cui si attua il piano strategico;

---

[59] A solo scopo illustrativo, si schematizzano di seguito i modelli di Governance più comuni nei contesti pianificatori, così come generalmente richiamato in letteratura.

Top-Down: ove decisioni strategiche provengono dalla leadership di alto livello e si propagano verso il basso attraverso l'intera organizzazione. Questo modello è efficace quando c'è bisogno di un controllo rigoroso sulla direzione strategica e sull'implementazione delle decisioni.

Bottom-Up: coinvolge i livelli inferiori dell'organizzazione nella formulazione delle strategie. Questo approccio promuove l'innovazione e l'engagement dei dipendenti, fornendo una prospettiva più ampia e diversificata.

Collaborativo: coinvolge le varie parti interessate, inclusi dipendenti, clienti, partner e altri portatori di interessi. Questo approccio mira a ottenere consenso e coinvolgimento diffuso, contribuendo a una maggiore accettazione delle strategie e a una più facile implementazione.

Committee-Based: dove vengono istituiti comitati o gruppi dedicati alla gestione del piano strategico. Questi comitati possono essere formati da rappresentanti di diversi dipartimenti o funzioni, garantendo una visione olistica e la rappresentanza di varie prospettive.

Adattativo: incorpora la flessibilità nella governance strategica. Questo significa che l'organizzazione è in grado di adeguare il suo piano strategico in risposta a cambiamenti rapidi nell'ambiente esterno o alle nuove opportunità e sfide.

- L'individuazione e l'assegnazione puntuale di ruoli e responsabilità connesse.

In piena coerenza con il ruolo di soggetto coordinatore dell'azione dei Comuni dell'area metropolitana che la legge n.56/2014 ha riservato alla Città metropolitana di Bari, il detto Modello di governance è articolato in tre livelli:

Livello istituzionale

L'azione di un ente di secondo livello, quale la Città metropolitana, non può prescindere dal confronto con i comuni e con le altre istituzioni pubbliche operanti nel territorio di riferimento.

Il livello istituzionale della governance richiede quindi, innanzi tutto, l'intervento stabile del Sindaco metropolitano e dei Sindaci dei Comuni dell'area metropolitana.

L'importanza del ruolo del Sindaco, simbolo identitario per eccellenza di una comunità, diventa ancora più evidente con riferimento al Sindaco metropolitano. In questo caso, infatti, emerge pienamente il valore simbolico di una figura che rappresenta un ente che, per definizione, ha il compito di coordinare l'azione dei 41 Comuni. Di qui il forte richiamo per i cittadini metropolitani di un soggetto istituzionale di diventa un tassello fondamentale nella costruzione dell'identità metropolitana.

Non meno rilevanti, nella definizione del livello istituzionale della governance, sono gli altri Organi Politici della Città metropolitana di Bari, come definiti dalla legge n.56/2014.

La Conferenza metropolitana è, infatti, costituita da tutti i Sindaci dei 41 comuni in un'unica assise. In questo modo, l'azione di ogni Sindaco, per sua natura diretta alla rappresentanza e cura degli interessi della propria comunità, diventa parte integrante dell'azione che la Città metropolitana pone in essere per quella comunità, in quanto componente della comunità metropolitana.

Altrettanto significativo è il ruolo del Consiglio metropolitano – costituito da Sindaci e Consiglieri dei Comuni metropolitani eletti da un corpo elettorale costituito dagli stessi Sindaci e Consiglieri nel corso dele elezioni di secondo livello, gestite dalla stessa Città metropolitana di Bari – la cui rilevanza, nel perseguimento della finalità istituzionale "*cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano*", emerge dalla lettura dell'art.8 dello Statuto dell'Ente:

1. "*Il Consiglio Metropolitano adotta e aggiorna annualmente, sentita la Conferenza Metropolitana, il piano strategico metropolitano di durata triennale, come atto di indirizzo per finte e per i Comuni che ne fanno parte, anche con riferimento all'esercizio di funzioni delegate o attribuite dalla Regione;*
2. *Nel piano strategico è definita la vocazione della Città Metropolitana nel rispetto delle identità dei territori suddivisi in zone omogenee;*
3. *Il piano strategico individua inoltre gli obiettivi generali, settoriali e trasversali di sviluppo per l'area metropolitana, specificando le priorità di intervento, le risorse necessarie al loro perseguimento e il metodo di attuazione;*
4. *I procedimenti di adozione e revisione del piano strategico sì ispirano al principio di trasparenza e al metodo della partecipazione, anche mediante il confronto con le organizzazioni pubbliche e private presenti sul territorio;*

5. *Il piano strategico stabilisce inoltre le principali misure di tutela del patrimonio storico, artistico, culturale, naturalistico- ambientale e del paesaggio nonché i principi di assetto del territorio volti a ridurre e prevenire l'inquinamento. Persegue il contenimento del consumo del suolo;*
6. *L'attività della Città Metropolitana e quella dei Comuni in essa ricompresi è oggetto di monitoraggio e di valutazione con riferimento agli obiettivi determinati dal piano strategico. In base alle relative risultanze essi vengono rivisitati in sede di aggiornamento annuale;*
7. *Il programma triennale dei lavori pubblici e la programmazione dei servizi pubblici locali, di cui alla normativa di settore vigente, si conformano alle priorità di intervento indicate nel piano strategico*".

Da tutto ciò emerge chiaramente la primaria rilevanza dei concetti di co-pianificazione e co-progettazione, quali declinazioni di un sistema di governance condivisa dei territori. Si richiama, al riguardo, l'espressione "*governance* per accordi" che, in ottica di semplificazione amministrativa e pianificazione strategica, richiama un modello comportamentale delle amministrazioni pubbliche innovativo che si avvale di tutti gli strumenti normativamente previsti per il perseguimento delle finalità istituzionali di ogni soggetto coinvolto: accordi ex art.15 della legge 241/90; accordi di programma ex art.34 del D. Lgs 267/2000; convenzioni ex art.30 del D. Lgs 267/2000; protocolli d'intesa.

Basilare, nella conduzione delle attività a livello istituzionale, è l'interazione con il Comune capoluogo. Nel corso degli anni, la Città metropolitana di Bari ha agito sistematicamente e in sinergia con il Comune di Bari, spesso estendendo su base metropolitana iniziative già precedentemente sperimentate nel territorio della Città di Bari. È, peraltro, innegabile che in ottica di sviluppo di un territorio vasto come l'area metropolitana di Bari, caratterizzato dalla presenza di Comuni di medio-grande dimensioni, il Comune capoluogo costituisce un punto di riferimento essenziale.

Interazione, visione collettiva, condivisione ma, anche indipendenza nell'assunzione delle decisioni riguardanti il proprio territorio. Tutto questo richiede, evidentemente, una costante e continua azione di raccordo e coordinamento, al fine di superare i limiti di una visione di crescita eccessivamente incentrata su ogni singolo territorio di competenza comunale.

Emerge pienamente un'impostazione della governance a livello istituzionale improntata al principio costituzionale di sussidiarietà verticale, espresso dall'art.114 e seguenti della Carta: azione amministrativa in capo ai Comuni, con previsione dell'intervento dell'Ente (solo) territorialmente sovraordinato, in supporto ai fini dell'ottimizzazione dell'azione complessivamente posta in essere a beneficio della collettività.

Questi concetti sono trasfusi nei documenti di programmazione dell'Ente che, sulla scorta delle intese raggiunte con i Sindaci metropolitani, riservano alla Città metropolitana gli interventi a rete di valenza sovracomunale ovvero interventi strategici di rango metropolitano.

Gli interventi ricadenti nei singoli comuni, ivi incluse le azioni previste dalla città di Bari nell'ambito del PON METRO e del PN METRO PLUS, invece, rimangono di competenza delle Amministrazioni Comunali, le quali si impegnano a programmarle e a realizzarle anche

attraverso il reperimento di fonti finanziarie esterne in coerenza con gli indirizzi strategici fissati nel Piano Strategico Metropolitano.

Definita in questo modo la ripartizione delle competenze a livello istituzionale della governance, la coerenza e l'armonia fra le diverse iniziative, tutte nel loro complesso dirette a favorire lo sviluppo della Terra di Bari, impone l'attuazione, da parte della Città metropolitana di Bari di una costante e continua attività di:

- Supporto ai Comuni nella redazione di progetti da candidare a finanziamento, mediante l'attivazione di un fondo di progettazione e nei limiti delle risorse a tal uopo disponibili, nonché, previa sottoscrizione di apposite Convenzioni, nell'espletamento delle procedure di gara, nell'assolvimento dei compiti connessi al ruolo di centrale di committenza;
- Affiancamento ai responsabili del procedimento delle singole amministrazioni durante la fase di attuazione;
- La gestione dei processi partecipativi quale base per la co-pianificazione e co-progettazione di successive e ulteriori iniziative;
- La divulgazione alla cittadinanza attiva dello stato di attuazione del processo di pianificazione strategica e disseminazione dei risultati raggiunti.

Sebbene assolutamente fondamentale, la dimensione relazionale fra Città metropolitana di Bari e Comuni dell'area metropolitana non esaurisce il livello istituzionale poiché un'azione di governo del territorio realmente incisiva, non può prescindere dal coinvolgimento attivo degli altri soggetti istituzionali operanti in quel territorio.

Di qui la rilevanza delle numerose iniziative avviate e condotte negli anni che hanno reso parti attive del processo di scrittura del presente documento le Università, i Centri di Ricerca e, in genere, le Amministrazioni Pubbliche insistenti nell'area metropolitana. Tutto questo in rispondenza della logica del modello partecipativo che travalica i limiti delle competenze di ogni amministrazione per definire concordemente la modalità più idonea per perseguire la finalità comune di ognuna: la creazione di valore pubblico.

Livello gestionale

Il principio di governance partecipativa delineato a livello istituzionale è diventato guida e fonte di ispirazione nella definizione della governance a livello gestionale, in cui si passa dalla visione politica al piano attuativo. Il Modello organizzativo della Città metropolitana di Bari si pone, rispetto a quello della ex Provincia omonima, come un Modello più agile e snello, strutturato in modo da fornire adeguate risposte operative al mutato contesto normativo che regola la funzionalità del nuovo Ente. A livello gestionale, la Macrostruttura vigente comprende n.13 unità amministrative, denominate Servizi, di cui n.5 di *staff* e n.8 di *line*, a cui si aggiungono le n.2 figure amministrative di vertice, identificate nel Segretario generale e nel Direttore generale. Gli ambiti di competenza e l'operatività di ogni Servizio è determinata dal Funzionigramma, approvato dal Consiglio metropolitano unitamente alla detta macrostruttura. La flessibilità e la prontezza nell'adeguare la propria organizzazione al mutato contesto esterno, che dalle origini contraddistingue la Città metropolitana di Bari, è attestata dalle variazioni intervenute in questo decennio nell'assetto della Macrostruttura. Il Consiglio metropolitano, infatti, è intervenuto nel sull'assetto organizzativo dell'Ente nel 2016 – attese le esigenze di transizione dalla ex Provincia; poi nel 2018 – in conseguenza della definizione finale del

contesto normativo e dell'affermazione del ruolo dell'Ente nell'attuazione delle Politiche di Coesione; ancora nel 2021, in considerazione delle necessità conseguenti allo scenario post-pandemico. Nel 2022, infine, in rispondenza alle prescrizioni del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), l'Ente ha affiancato alla propria Macrostruttura, un'apposita Struttura PNRR.

Figura 131 - Macrostruttura della Città Metropolitana di Bari

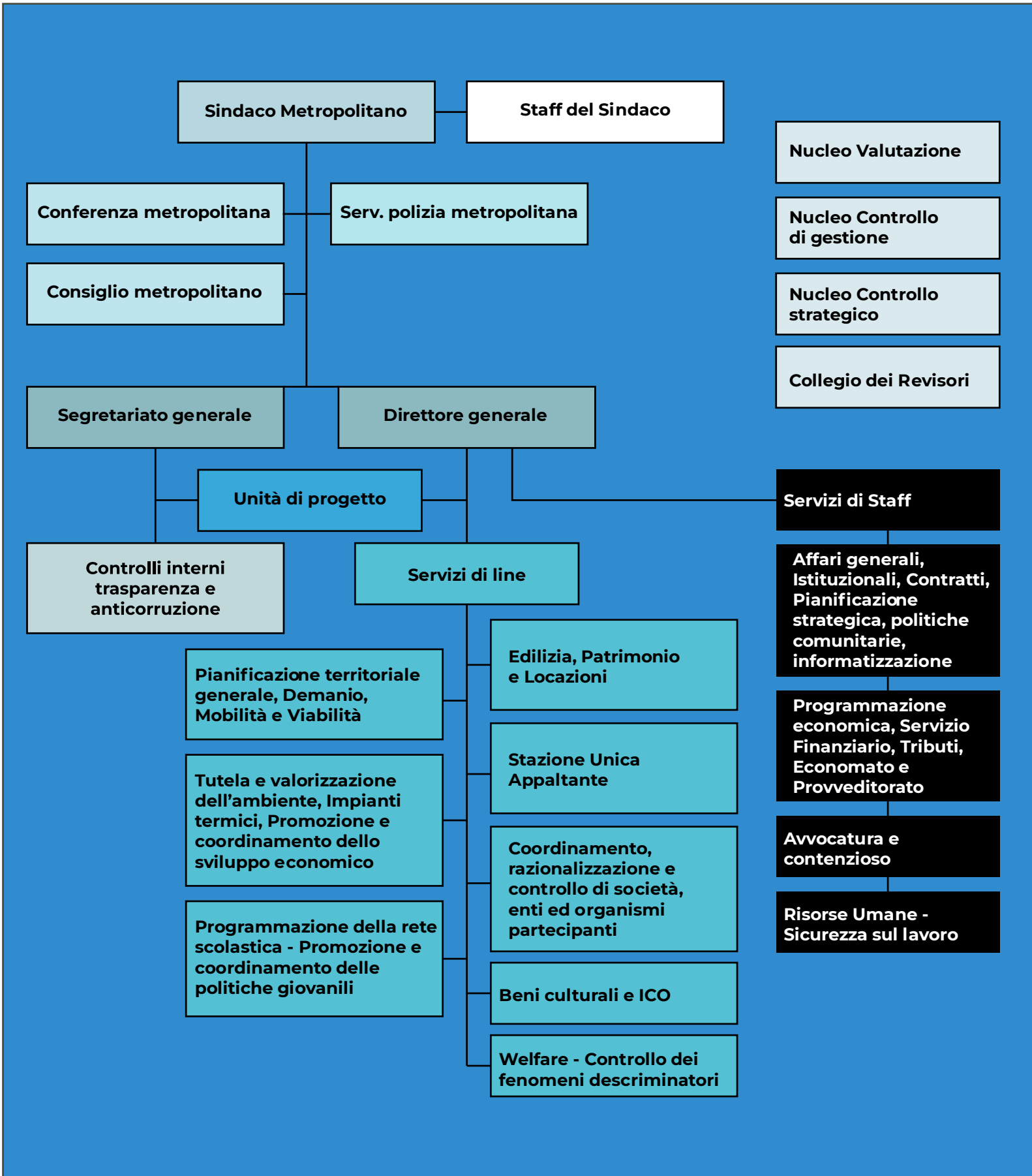
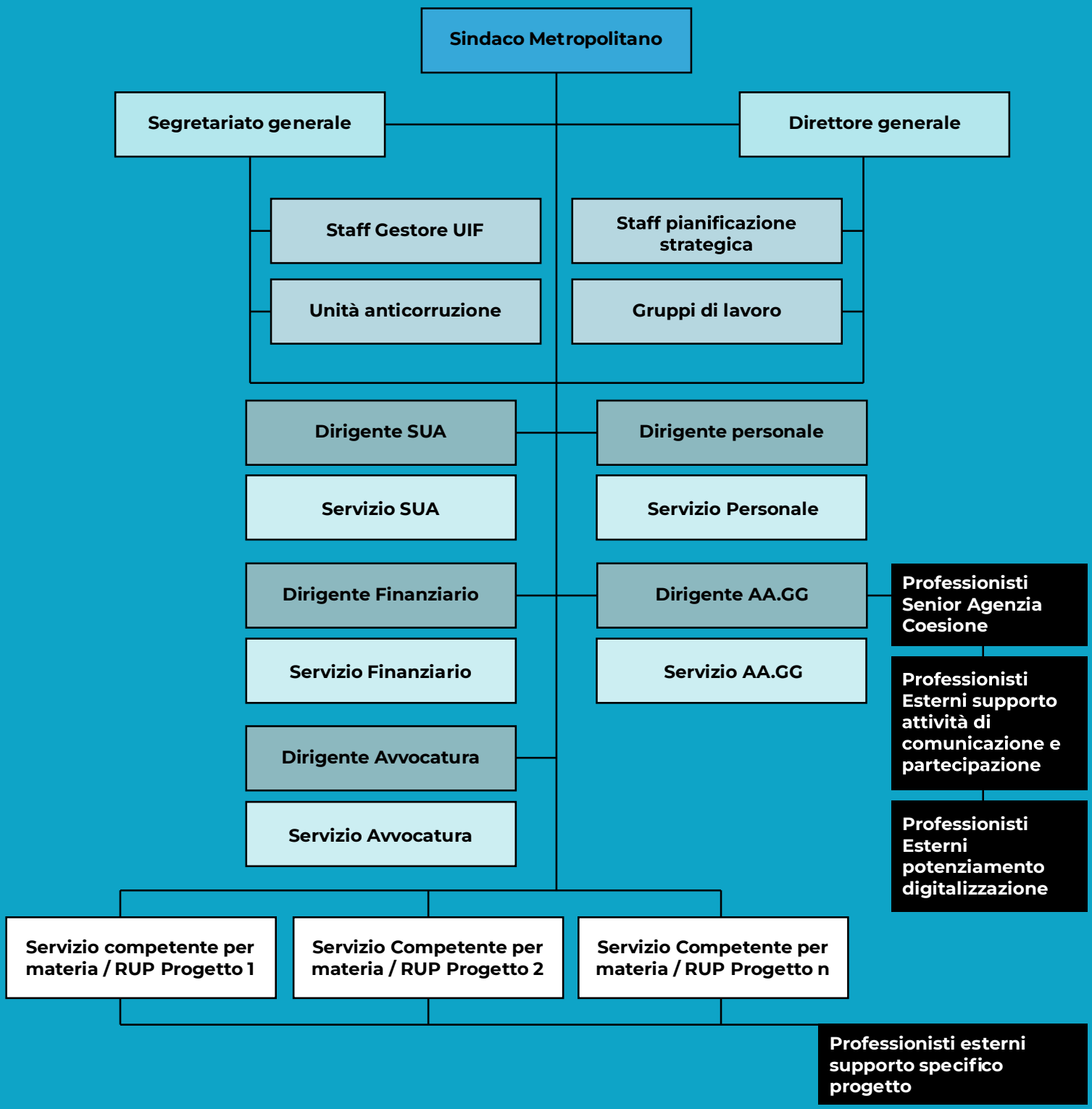


Figura 132 - Struttura PNRR della Città Metropolitana di Bari



Proprio la compresenza di queste due Macrostrutture organizzative consente di soffermarsi sull'innovazione gestionale maggiormente caratterizzante il percorso compiuto dalla Città metropolitana di Bari nel definire sé stessa, evolvendosi e rinnovandosi per subentrare efficacemente ed efficientemente alla ex Provincia di Bari per rivestire a pieno titolo il nuovo ruolo riservatole dalla legge n.56/2014.

Nella realtà operativa della Città metropolitana di Bari, infatti, il modus operandi della governance partecipativa ha consentito di affiancare alle 13 strutture amministrative dell'Ente (tutte coinvolte nella realizzazione del Piano Strategico Metropolitano in ossequio al funzionigramma dello stesso) i gruppi di lavoro e le Unità di progetto.

Il fondamento della costituzione di un gruppo di lavoro è la competenza trasversale. In ogni gruppo, costituito a seguito di specifico decreto Sindacale e/o Atto del Segretario generale, confluiscono professionalità di natura differente (amministrativa, contabile, tecnico, legale) ritenute necessarie sulla scorta della natura del gruppo stesso e delle finalità della costituzione. Questo consente di esaminare ogni situazione posta all'attenzione del gruppo in una visione multidisciplinare che, travalicando i limiti di competenza dei Servizi di provenienza, individui la soluzione più idonea, la cui applicazione è poi affidata al Servizio competente per materia. Tanto è possibile, in un Ente pubblico, tipicamente orientato in visione gerarchica quale la Città metropolitana di Bari, dall'azione di coordinamento di ogni gruppo, affidata, in base alle specificità del settore di intervento, al Direttore generale o al Segretario generale.

In definitiva, in ottica di razionalizzazione dell'uso delle risorse umane e valorizzazione delle competenze disponibili nell'Ente, l'operatività dei Servizi, già articolati in Servizi di Staff e di Line, come riportato nell'immagine seguente che riproduce la vigente Macrostruttura, approvata dal Consiglio metropolitano con deliberazione n.149/2021, si arricchisce di ulteriori centri operativi che, operando in ottica *learning-by-doing*, costituiscono il vero valore aggiunto dell'impostazione complessiva. Per ogni gruppo di lavoro/Unità di progetto è, anche, prevista la possibilità di integrare la composizione con soggetti esterni – sia provenienti da Enti/Organismi del terzo settore e così via, sia operatori economici specializzati negli ambiti di interesse – che, con il loro contributo possano efficacemente supportare l'operatività complessiva dei detti gruppi di lavoro/Unità di progetto.

Entrambe le rappresentazioni descrivono le relazioni fra politica e gestione, il ruolo del Direttore generale e del Segretario generale in riferimento ai Servizi dell'Ente e ai gruppi di lavoro, la differente operatività dei Servizi di staff e dei Servizi di Line.

Tuttavia, la Struttura PNRR pone l'accento sui soggetti che operano all'interno di ogni struttura, al fine di evidenziare la responsabilità connessa al proprio operato. Si sottolinea il ruolo dei Dirigenti, così come dei RUP, e si traccia la strada per quell'indispensabile supporto esterno, sia in riferimento alle singole progettualità che alle attività di carattere trasversale, quali comunicazione e digitalizzazione. Inoltre, pone l'accento, in ragione del complesso intreccio di competenze e delle esigenze attuative di progettualità complesse come quelle ricomprese nei programmi PNRR di cui l'Ente è soggetto beneficiario e/o attuatore, sulla necessità di istituire un'apposita Cabina di Regia (Decreto del Sindaco metropolitano n.57/2023), presieduta dal Segretario/Direttore generale dell'Ente e di cui sono componenti i due delegati del Sindaco in materia di pianificazione strategica e di integrazione nel processo di pianificazione strategica delle iniziative PNRR. La piena operatività è assicurata dall'Ufficio di Segreteria della detta Cabina, di cui sono componenti i membri dello Staff di pianificazione strategica dell'Ente – nucleo di funzionari incardinati presso il Servizio Affari Generali, Istituzionali, Contratti, Pianificazione strategica, Politiche comunitarie e Informatizzazione, fin dal 2015 impegnati nella realizzazione del percorso di sviluppo strategico avviato dalla Città Metropolitana di Bari.

La valenza di questo particolare gruppo di lavoro, ai fini del risultato complessivamente atteso, emerge se ci si sofferma sugli ulteriori componenti dell'Ufficio di Segreteria: due funzionari, attualmente di ruolo a seguito di stabilizzazione ma, al momento della costituzione della Cabina di Regia assegnati all'Ente nell'ambito degli interventi PSC e Nazionali, in coerenza con le Politiche settoriali e con le politiche di riforma previste nel Piano Nazionale per la Ripresa e la resilienza. Completano la composizione, due funzionari del Comune di Bari.

Al riguardo, si evidenzia che la presenza di queste due ultime figure conferma la validità della sperimentazione avviata in precedenza con la costituzione dell'Ufficio Comune, un'unità di progetto comprendente risorse umane provenienti sia dalla Città Metropolitana che dal Comune di Bari e, in quanto tale, prima forma di cooperazione diretta a verificare la fattibilità di un Ufficio che travalica i confini delle Amministrazioni coinvolte in una forma di collaborazione. Un esperimento sulla scorta del quale diventa oggi possibile affermare la valenza concreta dei principi di condivisione e partecipazione quali fondamenti di un'azione di sviluppo del territorio e prevedere la possibilità di replicare tale assetto organizzativo nella definizione della governance del Nuovo Piano Strategico Metropolitano.

Tutto ciò è, infatti, ipotizzabile in quanto sia la Città Metropolitana di Bari che i Comuni dell'area metropolitana hanno interiorizzato e reso parte integrante della propria operatività i principi di sussidiarietà, di co-pianificazione, di co-progettazione, comprendendo che la creazione di valore per la comunità non può che essere frutto di un impegno costante e continuo, nato dalla collaborazione di tutti i soggetti che in quella comunità svolgono un ruolo attivo.

Livello partenariale

Il livello partenariale della governance attiene alla componente esterna, di carattere non istituzionale, coinvolta nella pianificazione e nell'attuazione di iniziative e programmi di sviluppo.

Il processo partenariale è, quindi, ispirato a quattro principi fondamentali:

- Policentrismo: pur nella consapevolezza di dover definire una unica visione, la partecipazione dovrà valorizzare le identità e le peculiarità dei territori che caratterizzano la Città Metropolitana;
- Semplificazione: massima attenzione sarà data alla creazione di meccanismi semplici di partecipazione e facilmente comprensibili da tutta la popolazione;
- Accessibilità: la partecipazione deve essere ampia e per assicurare la partecipazione di una pluralità di soggetti è necessario che sia facilmente accessibilità a tutti e che tutte le fasi siano condotte nella massima trasparenza possibile;
- Operatività: il ruolo del partenariato non deve essere esclusivamente di natura consultiva ma deve produrre progetti e iniziative sul territorio.

In questa ottica la Città Metropolitana di Bari ha costituito tre differenti tavoli di lavoro:

- Tavolo interistituzionale della Città Metropolitana di Bari - anello di congiunzione con il Livello Istituzionale - al quale possono partecipare i rappresentanti delle istituzioni pubbliche preposte sul territorio alla tutela e valorizzazione degli interessi pubblici e generali e dagli attori e dalle rappresentanze CNEL (associazioni di categoria datoriali e sindacali) del territorio. Esso riveste un ruolo di primo piano fra gli strumenti di condivisione degli obiettivi infatti si prevede che in relazione all'importanza di assicurare una stretta interazione fra il Piano Strategico ed i rappresentanti degli interessi del territorio e cogliendo la disponibilità delle Organizzazioni presenti nel CNEL, affianchi gli organi e le strutture di supporto attraverso riunioni di approfondimento, nell'attività di traduzione delle idee e delle proposte

emerse nel corso degli incontri di partenariato ed in quelli di approfondimento scientifico, al fine di giungere all'elaborazione di proposte strategiche coerenti, tecnicamente sostenibili e condivise. Il gruppo di lavoro è presieduta dal Sindaco Metropolitano o da un suo delegato.

- Tavolo delle associazioni e della Cittadinanza Attiva, al quale partecipano i rappresentanti dei soggetti e delle formazioni sociali attraverso i quali si svolge la personalità degli individui intese nel senso più vasto previsto nell'art. 2 delta Costituzione, qualunque veste giuridica essi assumano. Il gruppo è presieduto dal Sindaco Metropolitano o da un suo delegato.
- Tavolo dei Talenti e delle Nuove Generazioni, al quale partecipano i rappresentanti dei soggetti e delle formazioni sociali espressione dei movimenti giovanili, degli istituti scolastici e/o cittadini attivi tra i 16 e i 30 anni. Il gruppo è presieduto dal Sindaco Metropolitano o da un suo delegato.
  La narrazione dei processi partecipativi, contenuta in altre sezioni del presente documento, evidenzia in maniera inequivocabile il particolare valore, simbolico e sostanziale di questo Tavolo al percorso di redazione del Piano Strategico Metropolitano. È evidente, infatti, che ogni altra componente della governance rappresenta la “componente” matura e professionale del percorso. Invece, il Tavolo dei Talenti e delle Giovani generazioni rappresenta il futuro della Città metropolitana, la visione delle giovani generazioni a cui è data la possibilità di contribuire a ideare e progettare il “luogo” in cui tutti i componenti vivranno la propria vita lavorativa e di relazione.

  È, questa, un’ulteriore e particolarmente significativa sperimentazione di un modello gestionale innovativo che mira ad avvicinare alle istituzioni le fasce giovanili della popolazione, in un momento storico in cui l’Istituzione e la Politica sono percepite come realtà distanti dalla quotidianità dei Cittadini.

Definiti in questo modo i livelli, la Città metropolitana di Bari intende proseguire nel percorso finora realizzato, fondato sull’interazione e la collaborazione fra le diverse componenti, in modo da indirizzare l’azione di governo del territorio verso una visione condivisa di crescita.

Si può allora giungere, in quest’ottica, a concepire l’esistenza di un vero e proprio Ufficio di Piano che, attraverso un’azione costante e continua di coordinamento, possa interagire con ogni componente del Modello di governance, per poi relazionare, per il tramite dell’apposita Cabina di Regia, al Livello Istituzionale, a cui compete la fase decisionale e di indirizzo.

Anche sotto questo profilo emerge il concetto di flessibilità del Piano strategico poiché, individuati i livelli e le componenti della governance, occorre poi effettuare una valutazione delle peculiarità e delle caratteristiche dei singoli assi strategici in cui si articola il Piano. In questo modo, diventa possibile definire un’articolazione delle dette componenti che, nel rispetto del quadro complessivo, possa adattarsi strutturando una governance in grado di concorrere alla corretta esecuzione delle azioni del Piano, nonché alle successive fasi di valutazione e monitoraggio dello stato di attuazione delle stesse.

Ripropone e ampliando la struttura organizzativa fin qui seguita, è possibile configurare un Ufficio di Piano fondato, innanzi tutto su una componente interna alla Città metropolitana di Bari: il coordinamento richiede, innanzi tutto la definizione di una componente interna, costituita dal personale in organico all’Ente, organizzato secondo la logica dell’Unità di progetto. Si richiama la funzionalità dello *Staff di pianificazione strategica*, quale nucleo di soggetti dedicati all’attuazione del Piano mediante lo svolgimento di attività composite e complesse quali definizione di strumenti attuativi del cosiddetto “governo per accordi”; individuazione e selezione di bandi comunitari, nazionali e regionali da cui possano derivare fonti di finanziamento; monitoraggio e rendicontazione delle progettualità; comunicazione

istituzionale; supporto alle relazioni istituzionali dell'Ente; iniziative animazione territoriale e così via.

L'applicazione dei principi di condivisione e partecipazione richiede, inoltre, la presenza strutturata di una componente tecnico-operativa, operante in diretta relazione con la Componente interna e costituita dai referenti designati, a tal fine, dai Comuni dell'area metropolitana. L'efficacia e l'efficienza dell'azione di questa Componente richiede, a livello preliminare – la sottoscrizione di appositi accordi fra la Città metropolitana e i Comuni e, soprattutto, un'articolazione in sotto-gruppi, che contribuisca a definire un'operatività complessivamente snella, in ottica di semplificazione amministrativa. Sulla scorta delle esperienze maturate nel corso del tempo dalle Amministrazioni Comunali del territorio, si può ipotizzare la presenza di sottogruppi in cui confluiscano, per ogni asse, i dipendenti designati dai Comuni maggiormente specializzati nelle attività rispondenti al medesimo asse. Si mira, in questo modo, ad estendere l'esperienza già acquisita con la costituzione, da parte della Città metropolitana di Bari e del Comune di Bari, dell'Ufficio Comune e, nel contempo, nell'avvio di un processo *learning-by-doing*, fondato sulla disseminazione dei risultati raggiunti da ogni sin golo sottogruppo a tutti gli altri ricompresi nella componente in esame.

L'esperienza ad oggi condotta ha dimostrato che ogni iniziativa di sviluppo del territorio deve essere necessariamente accompagnata da un'intensa attività di comunicazione. La comunicazione è, infatti, la prima, indispensabile fase del coinvolgimento della cittadinanza attiva. In altri termini, non è praticabile la progettazione condivisa in assenza di comunicazione. Di conseguenza, si propone, quale terza componente essenziale dell'Ufficio di Piano un'ulteriore componente in cui convergono rappresentanti operanti nel settore della comunicazione istituzionale/addetti stampa/addetti all'Ufficio Relazioni con il pubblico designati dai Comuni, nonché dalle principali istituzioni coinvolte nell'attuazione di iniziative afferenti agli assi strategici del Piano.

Secondo la logica fondativa delle Unità di progetto delineata dalla Città metropolitana di Bari nel corso del tempo, le dette componenti sono coordinate dal Segretario o dal Direttore Generale. Fondamentale, ai fini della compiuta funzionalità dei gruppi di lavoro è, poi, l'apporto professionale dei Delegati del Sindaco metropolitano, nonché, laddove se ne manifesti la necessità e in ragione della tipologia di attività a svolgersi, anche di ulteriori soggetti, quali operatori economici specializzati nel settore di interesse, opportunamente selezionati nel rispetto della vigente normativa.

Secondo la natura di strumento dinamico tipica del Piano, l'impostazione così delineata in partenza potrà naturalmente evolversi, sulla scorta del mutamento del contesto che si verrà a determinare nel corso del tempo. Il dinamismo, associato alla flessibilità, consente di adattare il Modello alle caratteristiche peculiari di ogni singolo Asse strategico in cui si articola il Piano, al fine di rendere il Modello aderente alle esigenze specifiche e integrato con gli strumenti regolatori che definiscono i contorni dell'Asse medesimo.

L'approccio quindi, mira alla definizione di strutture decisionali ottimizzate, in grado di porre in essere e gestire meccanismi di monitoraggio specifici e processi decisionali adattati alle sfide che ogni Asse si trova ad affrontare.

Scendendo nel dettaglio di ogni asse, si può pertanto giungere ad ipotizzare la strutturazione della governance, nel seguente modo.

Asse 1 - Agenda Digitale Metropolitana.

Il tema della digitalizzazione riveste un ruolo di assoluto primo piano nella definizione del percorso di sviluppo strategico del territorio metropolitano. Tanto in ossequio delle

disposizioni della legge n.56/2014 che identifica, fra le funzioni istituzionali dell'Ente la "*promozione e il coordinamento dei sistemi di informatizzazione e di digitalizzazione in ambito metropolitano*". Tanto anche, in considerazione della rilevanza del tema ai fini dell'attuazione del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza che dedica alla digitalizzazione la Missione n.1.

In quest'ambito, l'azione che la Città Metropolitana di Bari risulta essere particolarmente complessa atteso che la funzione è assolutamente innovativa rispetto all'operatività della ex Provincia. Pertanto, nel corso di questi anni, l'Ente ha dovuto porre in essere una serie di adempimenti preliminari e di preparazione all'assolvimento del nuovo ruolo, diretti alla ridefinizione del proprio assetto e, a seguire, della propria infrastruttura informatica, ereditata dal vecchio Ente e ormai obsoleta.

Di qui la decisione, in fase di riorganizzazione dei Servizi dell'Ente operata nel 2021, di far confluire le linee di attività afferenti al settore Informatizzazione in un nuovo Servizio, la cui denominazione - Affari generali, istituzionali, Contratti, Pianificazione strategica, Politiche comunitarie e Informatizzazione – rende evidente la volontà del Consiglio metropolitano di riassumere in un'unica realtà operativa la gestione in ottica unitaria di una molteplicità di funzioni direttamente connesse allo sviluppo del territorio metropolitano.

Questo ha consentito, nel 2023 e nei primi mesi del 2024 di:

- Avviare un programma di investimenti che, avvalendosi degli strumenti posti a disposizione delle Pubbliche Amministrazioni da CONSIP, consentirà la completa ridefinizione dell'infrastruttura informatica dell'Ente;
- Gestire il progetto Miglioramento dell'accessibilità dei servizi pubblici digitali – PNRR - Missione 1 – Componente 1 - Investimento 1.4.2.
- Presentare la propria proposta di candidatura al bando diretto al finanziamento di interventi di potenziamento della resilienza cyber dei grandi Comuni, dei Comuni capoluogo di Regione, delle Città Metropolitane, delle Agenzie regionali sanitarie e delle Aziende ed enti di supporto al Servizio Sanitario Nazionale, delle Autorità di sistema portuale, delle Autorità del Bacino del Distretto idrografico e delle Agenzie regionali per la protezione dell'ambiente a valere sul PNRR - Missione 1 – Componente 1 – Investimento 1.5 "Cybersecurity"

Relativamente a quest'Asse, perseguendo la logica della sostenibilità degli interventi, il sistema di governance richiede necessariamente la condivisione fra le Amministrazioni interessate, facendo emergere la preponderanza dell'aspetto decisionale del processo. Si ipotizza, pertanto, la costituzione, all'interno del livello istituzionale di un *Tavolo di Condivisione della Digitalizzazione nel territorio metropolitano*, costituito con Decreto del Sindaco metropolitano, i cui componenti sono designati di comune accordo dai Sindaci del territorio e dallo stesso Sindaco metropolitano.

Il detto Tavolo trova corrispondenza, a livello gestionale, in un'*Unità di progetto sulla Digitalizzazione in ambito metropolitano*, anch'essa costituita con Decreto del Sindaco metropolitano, in cui confluiscano professionalità provenienti dalla Città metropolitana di Bari e dei Comuni, primo fra tutti il Comune di Bari che, per primo ha avviato e sperimentato una serie di iniziative nel settore che potrebbero essere estese su base metropolitana.

Ai fini dell'ottimale operatività della governance dell'Asse 1, si può ipotizzare anche l'intervento di altri soggetti istituzionalmente operanti nel settore. In quest'ottica si potrebbe proseguire, avvalendosi dello strumento offerto dalla legge 241/90, all'art.15, del contributo dell'Agenzia per l'Italia Digitale (AGID), con cui la Città metropolitana di Bari ha già avviato una collaborazione ai fini dell'attuazione del citato progetto PNRR Miglioramento dell'accessibilità dei servizi pubblici digitali.

Particolarmente rilevante, nel settore, attesa l'esperienza maturata nel corso del tempo dal Comune di Bari e la costituzione già effettuata dell'Ufficio Comune, è l'interazione fra la Città metropolitana di Bari e il Comune capoluogo.

L'intervento del livello partenariale è assicurato dal coinvolgimento, anche attraverso l'intervento del Comitato Economico-Sociale, della cittadinanza attiva, in ogni fase del percorso di attuazione degli interventi afferenti all'Asse in commento.

Asse 2- Mobilità sostenibile

Nel caso dell'Asse 2, invece, la governance appare già ora più strutturata in quanto esplicitata nel *Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile* (PUMS metropolitano). In considerazione della natura dell'Asse e quale eccezione rispetto al classico modus operandi dell'Ente, prevale una governance di tipo to-down, rispetto all'impostazione bottom-up. Non si tratta, evidentemente, di minimizzare la rilevanza dell'assolto delle istanze che pervengono dalla cittadinanza ma dell'esigenza di affermare un sistema decisionale ben strutturato, che preveda una chiara definizione dei ruoli e delle responsabilità, nonché un meccanismo di monitoraggio per valutare l'avanzamento verso gli obiettivi strategici. Tanto in vista della necessità di garantire l'implementazione efficace del piano.

Il percorso ad oggi compiuto, dimostra, infatti, il coinvolgimento del livello partenariale in ogni tappa, poiché nella logica successione in fasi – elaborazione del quadro conoscitivo, definizione degli obiettivi e delle linee di indirizzo; costruzione partecipata degli scenari di Piano – l'ascolto delle esigenze manifestate dalla comunità ha costituito il primo, fondamentale, passo ed è stato realizzato mediante la predisposizione, invio, raccolta ed elaborazione dai di una serie di questionari e successivi incontri tematici, rivolti ai Comuni, agli stakeholders e ai cittadini.

L'intervento del livello gestionale è assicurato dall'azione congiunta del gruppo di lavoro costituito dalla Città metropolitana di Bari che ha costantemente agito con il supporto e la professionalità di soggetti esterni, specializzati nel settore e individuati nel Piano stesso.

L'indispensabile apporto del livello istituzionale, stante la peculiarità della governance, è assicurata dall'azione congiunta dell'insieme delle Istituzioni coinvolte a vario titolo e nell'ambito delle rispettive competenze e prerogative istituzionali, ivi comprese le complesse procedure di rilascio delle indispensabili autorizzazioni.

Asse 3 Turismo e cultura.

Nella definizione della governance dell'Asse 3, emerge la stretta interazione fra il livello istituzionale e il livello partenariale. Tanto in quanto l'incisività dell'intervento della Città metropolitana sul territorio, in un ambito che, allo stato, si allontana dalle funzioni istituzionali dell'Ente come delineate dalla legge n.56/2014 ma diventa comunque un tassello indispensabile per la costruzione del percorso di sviluppo dell'area metropolitana, richiede l'intervento di soggetti che, istituzionalmente, operano in quest'ambito.

Di qui l'ipotesi di una cooperazione con la Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura (CCIAA), a attraverso l'intervento della figura del Digital Management Organisation (DMO) può fornire un prezioso contributo nel monitoraggio dell'andamento delle iniziative strategiche.

Indubbiamente, la CCIAA, così peraltro le Associazioni Datoriali e Sindacali di settore, hanno un punto di osservazione privilegiato sugli effetti sul territorio di iniziative come quelle ricomprese

nell'Asse 3 e un'azione congiunta, sia a livello istituzionale che a livello partenariale, può fornire un significativo valore aggiunto all'intero processo.

Si può in questo modo intervenire in maniera più incisiva, contribuendo a spingere ulteriormente la caratterizzazione del territorio nella propria vocazione turistica, con conseguente creazione di un vero e proprio network fra gli operatori di filiera fra soggetti operanti nei diversi settori di cui la stessa si compone, dal turismo all'artigianato, dall'enogastronomia alla cultura, con evidenti positive ricadute in termini di creazione di valore.

Evidentemente, l'azione complessiva richiede l'intervento del livello gestionale, per tutto quanto attiene la produzione di atti amministrativi, indispensabili alla compiuta realizzazione del percorso.

Asse 4 Ecosistema dell'istruzione, ricerca e lavoro e Asse 11 Competitività.

Analogo meccanismo di interazione fra livello istituzionale e partenariale si ipotizza per la governance degli Assi 4 e 11.

In questo caso, la collaborazione istituzionale implica il coinvolgimento dell'Istituzioni operanti sia nel settore dell'istruzione e della ricerca che nel settore del lavoro, al fine di definire in maniera efficace ed efficiente percorsi di collegamento fra le due realtà.

Una delle principali criticità che si possono riscontrare nella realtà attuale è la scarsa interazione fra il "mondo" dell'istruzione e di quello del lavoro. Si richiede, quindi, un'azione sinergica che, partendo dall'osservazione del "Mercato del Lavoro" in ambito metropolitano, avvalendosi dell'Osservatorio Regionale e con il coinvolgimento attivo delle Associazioni datoriali e sindacali (PES), a cui affidare la raccolta e l'analisi di dati relativi al mercato del lavoro e alla competitività, raccogliere ogni informazione utile alla formulazione di proposte funzionali allo sviluppo di politiche e iniziative a sostegno del tessuto economico locale.

In questo contesto, emerge il ruolo del livello gestionale nell'attuazione del percorso di sviluppo dell'azione ad oggi intrapresa nell'ambito dell'iniziativa "*Porta Futuro metropolitana*", nata in seno alla Casa delle tecnologie emergenti, quale estensione della sperimentazione condotta dal Comune di Bari e finanziata dal Piano di Sviluppo e Coesione. Nel periodo di vigenza del presente documento, infatti, dopo la conclusione dei programmi PSC, si renderà necessario definire l'evoluzione dell'iniziativa, nell'ottica di rendere gli sportelli ad oggi operanti nei Comuni metropolitani delle realtà stabili, avvalendosi delle esperienze condotte fino a giungere ad una realtà protesa all'innovazione che potrebbe essere denominata Bari Open Innovation Hub. Utile la costituzione di un'Unità di progetto, in cui confluiscano dipendenti della Città metropolitana e dei Comuni, riuniti in un organismo unico di supporto al competente ufficio metropolitano nel ruolo di interlocutore con l'Osservatorio Regionale.

Asse 5 Housing first, inclusione attiva e innovazione sociale.

Anche nel caso dell'Asse 5, l'incisività dell'intervento della Città metropolitana sul territorio, in un ambito che, allo stato, si allontana dalle funzioni istituzionali dell'Ente come delineate dalla legge n.56/2014. Tuttavia, se, rispetto alla ex Provincia, alla Città metropolitana sono state sottratte le competenze in materia di Politiche Sociali, il conferimento della funzione "Controllo dei fenomeni discriminatori" rende indispensabile l'intervento dell'Ente in quest'ambito, anch'esso tassello fondamentale per la costruzione del percorso di sviluppo dell'area metropolitana.

Emerge l'azione del livello istituzionale, ponendo in primo piano il ruolo di soggetto coordinatore, dell'azione dei Comuni dell'area metropolitana, tipico dell'Ente, ai fini dell'indispensabile armonizzazione dei Piani Sociali di Zona. A seguire, l'intervento del livello gestionale, per la fase esecutiva delle decisioni assunte.

Altrettanto basilare è l'azione del livello partenariale, atteso che il fulcro della costruzione del Piano di Zona è, di per sé, la concertazione territoriale che si realizza attraverso la partecipazione di diversi soggetti - Organizzazioni Sindacali, rappresentanze organizzate della cooperazione sociale e del volontariato nonché dei diversi soggetti e organizzazioni che, a diverso titolo, operano nell'ambito del sistema di welfare – alle diverse fasi di definizione, implementazione e monitoraggio degli interventi e dei servizi afferenti al sistema integrato di welfare metropolitano.

Il coordinamento degli Ambiti Territoriali assume la responsabilità, tra l'altro, di aggiornare lo stato delle fragilità e sull'abitare, garantendo un approccio integrato alle questioni sociali.

Assi 6 Mare, 7 Periferie aperte, 8 Centri storici ed economie urbane, 9 Agricoltura, Paesaggio rurale e transizione alimentare, 10 Transizione Verde e adattamento ai cambiamenti climatici.

In virtù della natura policentrica che lo caratterizza, il Modello di governance del processo di pianificazione strategica dello sviluppo del territorio metropolitano può trovare efficace applicazione anche con riferimento agli Assi 7,8,9,10, laddove si concentrano interventi di particolare impatto per il detto sviluppo, suscettibili di produrre risultati tangibili e direttamente percepibili dai cittadini metropolitani. Di qui la particolare rilevanza dell'azione congiunta e dell'interazione fra i tre livelli - istituzionale, gestionale e partenariale.

Da quanto detto, emerge con ogni evidenza la volontà congiunta della Città metropolitana di Bari e dei Comuni del territorio di operare, per la crescita della Terra di Bari, in una visione condivisa e di ampio respiro, costruita in modo tale da prevedere l'intervento attivo di ogni attore interessato, dal singolo cittadino all'istituzione pubblica, tutti coinvolti in un processo caratterizzato da un continuo flusso di informazioni ed esperienze.

L'intento, quindi, della ridefinizione del Modello di governance che si definisce nel presente documento è di avvalersi dell'esperienza ad oggi maturata per confermare il modus operandi sperimentato nel 2016 e consolidato nel corso del tempo, valorizzandone i punti di forza e minimizzando l'impatto dei punti di debolezza per definire un'azione complessiva in cui ogni intervento diventa tassello di un disegno globalmente caratterizzato da coerenza strategica.

Tutto questo si concretizza in un utilizzo consapevole degli strumenti già presenti nel Modello che, nella nuova configurazione, acquisiscono la caratteristica della stabilità.

Punto di partenza è, infatti, il concetto stesso di Unità di progetto/gruppo di lavoro, già illustrato nella presente sezione e, quindi, l'idea di concentrare in un unico organismo tutte le competenze e le professionalità utili e funzionali al raggiungimento del risultato prefisso.

In questo modo:

- i Tavoli definiti dal Modello – istituzionale, gestionale, partenariale – assumono assetto stabile e si articolano, per competenza, nei diversi settori di intervento definiti dagli Assi strategici, sia per quanto attiene alla fase decisionale, sia in quella successiva, altrettanto rilevante, della fase di monitoraggio dell'attuazione del Piano stesso;

- la Cabina di Regia, nata sulla scorta delle esigenze attuative del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, diventa gruppo di lavoro permanente in cui confluiscono le figure amministrative di vertice della Città metropolitana di Bari e i delegati del Sindaco metropolitano con competenze specifiche nel settore della pianificazione strategica e dell'innovazione gestionale, a cui affidare la supervisione e il coordinamento dell'intero processo di pianificazione strategica dello sviluppo del territorio metropolitano. Tanto rileva non solo in riferimento alle azioni definite negli Assi strategici ma, anche, con riferimento alle azioni di carattere trasversale, indispensabili nell'ottimale realizzazione del Piano, inerenti le attività di ricerca delle fonti di finanziamento e quelle dirette all'efficace comunicazione;
- lo Staff di pianificazione strategica, nato quale nucleo di supporto all'avvio del processo, diventa gruppo di lavoro permanente, punto di snodo e di collegamento fra la Cabina di Regia e i soggetti che, a livello gestionale, intervengono in fase attuativa;
- le Unità di progetto, riproducendo l'esperienza dell'Ufficio Comune costituito dalla Città metropolitana di Bari e dal Comune di Bari, diventano strutture operanti congiuntamente e a supporto degli uffici metropolitani e comunali a cui, per competenza, sono assegnati i compiti gestionali necessari a tradurre l'operatività complessiva in atti amministrativi. Questo punto del Modello di governance acquisisce particolare rilevanza poiché le Unità di progetto che coinvolgono più amministrazioni costituiscono l'elemento fondamentale per il pieno coinvolgimento nel processo delle Amministrazioni medesime. La loro costituzione richiede, quindi, l'espressione di volontà da parte di tutti gli Enti interessati e, pertanto, la sottoscrizione di apposite Convenzioni che definiscano, nel dettaglio, compiti di ogni componente e connesse responsabilità. Se l'idea di base è l'inserimento, in ogni Unità, i dipendenti della Città metropolitana di Bari e di dipendenti dei Comuni, ai fini della concreta operatività, si ipotizza la creazione di gruppi di lavoro snelli e, pertanto, la collocazione, in ogni Unità solo di alcuni Comuni, individuati di comune intesa fra i Sindaci metropolitani, sulla scorta delle specifiche competenze maturate da ogni Amministrazione, nei settori di intervento specifici. In questo modo, si possono riunire in ogni Unità, funzionari esperti e in grado di contribuire attivamente all'operatività complessiva, atteso che parte fondante del funzionamento delle Unità di progetto è la formazione "*learning-by-doing*". Si ipotizza poi un'intensa attività di disseminazione dei risultati così conseguiti, attraverso l'organizzazione di percorsi formativi e giornate informative, a beneficio complessivo di tutto il personale dipendente operante in ogni settore di interesse del presente Piano.
  Attese le esigenze di operatività e di elevata professionalità delle Unità in commento, per ognuna di esse occorre prevedere, secondo le esigenze specifiche, la possibilità di un supporto operativo fornito da operatori economici specializzati nel settore di interesse, opportunamente selezionati dalla Città metropolitana di Bari, nel rispetto della vigente normativa in tema di contratti pubblici.

Nel periodo di vigenza del presente Piano, la Città metropolitana di Bari, posto come obiettivo primario e indefettibile lo sviluppo della Terra di Bari e il benessere della propria comunità, si propone, in definitiva, di rafforzare ulteriormente il proprio ruolo di soggetto coordinatore dell'azione dei Comuni.

Di conseguenza, si propone di diventare un centro di attrattività di investimenti. Nella prima fase di vita, infatti, l'Ente ha dimostrato di poter gestire, secondo la logica del modello di governance qui descritto, programmi complessi finanziati da fonti differenti, nazionali e comunitarie, passando dal Progetto Periferie aperte alle grandi iniziative del Piano di Sviluppo e Coesione e, soprattutto, del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Tuttavia, per quanto fondamentali per il territorio, tutte queste iniziative si caratterizzano per la temporaneità, atteso che pongono a disposizione degli Enti beneficiari e attuatori finanziamenti a copertura di investimenti ben definiti, da realizzare secondo cronoprogrammi definiti che, allo stato, sia per il PSC che per il PNRR, giungeranno a conclusione nel 2026.

Allo stato di maturazione del percorso di pianificazione strategica del territorio metropolitano, ormai, raggiunto, occorre fare un salto di qualità e, quindi, giungere alla definizione di un modello organizzativo che riesca a rendere l'area metropolitana di Bari attrattiva per gli investimenti. Si tratta in definitiva di un'inversione dell'ottica tradizionale, secondo la quale l'Ente intercetta una fonte di finanziamento per poter attuare delle progettualità, per giungere ad un punto di arrivo in cui, stanti le caratteristiche e le potenzialità espresse dal territorio, soggetti esterni si propongono di investire nell'area metropolitana di Bari.

Questo diventa un obiettivo fondamentale del Piano, poiché l'incisività e la valenza delle azioni ricomprese negli Assi strategiche si misura anche in termini di valorizzazione delle notevoli potenzialità espresse dal territorio, conseguenti alla realizzazione degli interventi programmati.

Emerge, anche a tal proposito, l'essenzialità del binomio condivisione-partecipazione che, con riferimento a questo particolare aspetto deve svilupparsi secondo due direttrici fondamentali, secondo le consuete modalità previste dal modello di governance. Occorre, quindi, giungere alla composizione di strutture permanenti – rispettivamente dedicate al reperimento di investimenti e alla comunicazione – che pongano in evidenza, nel modo più completo la stretta interazione dei livelli del Modello di governance.

E' questo un obiettivo particolarmente ambizioso e, sicuramente di lungo periodo, con conseguente avvio di un percorso, delineato a livello di idea e manifestazione di volontà, nel presente documento e che si delineerà compiutamente nel corso del tempo, sulla scorta dei risultati via via raggiunti e della capacità della Città metropolitana di Bari di valorizzare se stessa e il proprio operato, tanto da essere riconosciuta e identificata quale centro di attrattività di investimenti.

Per quanto attiene all'aspetto del coinvolgimento della cittadinanza attiva, si potrebbe ipotizzare la costituzione di un'Unità di progetto apposita che si collochi, all'interno del processo come una sorta di "agenzia per la partecipazione". In questo modo, si può ipotizzare la presenza sul territorio di un organismo specializzato nell'animazione territoriale che preveda l'intervento diretto dei competenti uffici sia della Città metropolitana che dei Comuni dell'area metropolitana sia, di professionisti esterni e di operatori economici esperti nel settore.

L'idea di fondo è quella di valorizzare la partecipazione quale componente fondamentale del Piano Strategica che, ben lungi dall'essere un semplice corollario delle attività delle Amministrazioni coinvolte, diventi un asse portante del processo di pianificazione strategica dello sviluppo del territorio metropolitano.

Particolarmente utile sarebbe l'estensione, d'intesa con i Comuni, del Regolamento per la partecipazione individuale e collettiva in uso alla Città metropolitana di Bari, al fine di rendere uniforme su tutto il territorio l'applicazione dei principi ispiratori ivi contenuti.

Il tema dell'attrattività degli investimenti, invece, si pone come una nuova sfida, per cui il percorso è da definire, assumendo come base l'esigenza su rappresentata. In questo particolare contesto, la Città metropolitana di Bari e i Comuni metropolitani possono intervenire mediante l'efficace ed efficiente azione di realizzazione degli interventi in corso; nella pianificazione di progettualità future, nel richiamato potenziamento della comunicazione istituzionale e, in genere, in tutto quanto possa portare all'evidenza i contenuti del Piano diretto allo sviluppo del territorio. Tuttavia, nel prossimo futuro, tutto questo potrebbe non essere sufficiente, di per sé, a produrre gli effetti sperati. Si rende necessario avviare un

percorso di riflessione comune, a livello istituzionale, che possa condurre a soluzioni più efficaci, anche attingendo dalle esperienze maturate da altre realtà, in altri contesti.

Attesa la novità del tema, non si possono fornire ora indicazioni specifiche e dettagliate per cui i futuri aggiornamenti del Piano costituiranno l'occasione per fare sintesi delle riflessioni che, in questo momento, si intendono stimolare. E' evidente, infatti, che stanti le finalità espresse non solo dalla legge n.56/2014 ma, anche dallo Statuto della Città metropolitana di Bari, l'azione posta in essere dall'Ente per la creazione di valore pubblico implica l'attuazione di una serie di interventi in campo economico, sociale e culturale che potrebbero richiedere la presenza di un soggetto stabilmente dedito a questa attività.

A tal proposito, si richiama, ad esempio, la configurazione della "Fondazione per gli investimenti", strumento normativamente previsto nel nostro ordinamento quale soggetto senza scopo di lucro che pone a disposizione il proprio patrimonio per la realizzazione delle finalità per le quali è stata costituita. Questo potrebbe essere un interessante punto di arrivo di un percorso che, allo stato, è solo ipotizzabile ma che si presta ad approfondimenti futuri, in ragione della rilevanza del tema dell'attrattività degli adempimenti per il futuro della Terra di Bari.

Quella delineata è, evidentemente, di una governance complessa e dinamica, in grado di strutturare sé stessa le caratteristiche del singolo settore di intervento e di adattarsi alle esigenze che si manifesteranno nel corso del tempo. Una governance in cui la chiara identificazione dei ruoli e dei soggetti coinvolti consente, come detto, di consolidare e ampliare l'attività svolta, conferendo stabilità alla sperimentazione e attribuendo pieno significato ai principi di condivisione e partecipazione, sanciti dallo Statuto della Città Metropolitana di Bari.

8.2 Il sistema di monitoraggio e valutazione nella pianificazione strategica

La definizione del Piano strategico quale "*piano a sviluppo iterativo, mai conclusivo, inteso come un laboratorio permanente per la costruzione di visioni di futuro metropolitano*", fornita dal Manifesto dei Sindaci richiama il concetto di ciclo della programmazione ponendo in evidenza la rilevanza, a compimento delle fasi di pianificazione, progettazione, attuazione, dell'indispensabile fase del monitoraggio e della valutazione.

Anche in questo caso, la definizione del Piano Strategico Metropolitano induce al ripensamento e alla ridefinizione dell'assetto dell'Ente e, peraltro, di tutte le Amministrazioni coinvolte poiché un intervento di tal guisa inevitabilmente deve produrre effetti sui sistemi di misurazione delle performance, attesa l'esigenza di porre al centro dell'attenzione gli indicatori di risultato e di impatto, da affiancare ai più consueti indicatori di output che misurano i prodotti.

Anche in fase di monitoraggio, si ripropone la logica dei Tavoli di lavoro permanenti, introdotti sia a livello istituzionale che a livello partenariale. E' evidente, infatti, la rilevanza del contributo che, anche in fase di osservazione dei risultati e nella successiva fase di implementazione degli interventi, può essere fornita dai soggetti istituzionalmente preposti alla ricerca, quali Università e Centri di ricerca del territorio, per quanto attiene al primo livello, nonché dei soggetti che da tempo collaborano con la Città metropolitana di Bari, nell'operatività del Comitato Economico-Sociale, per il secondo livello. Di conseguenza, anche in questa fase, alla costituzione dei Tavoli, segue l'articolazione dei medesimi in sottogruppi tematici, al fine di consentirne la piena operatività.

Attesa l'esigenza, particolarmente utile diventa l'introduzione di una piattaforma di monitoraggio e valutazione degli impatti ambientali, sociali ed economici che possa operare su

diversi livelli (rispettivamente dal più piccolo al più grande): di investimento, di progetto, di operatività dei progetti e di programma come insieme di progetti. In questa visione, la piattaforma potrà costituire un valido ausilio nell'effettuazione di quattro tipi di operazioni:

- la valutazione ex-ante dei progetti attraverso un servizio di design dei progetti,
- il monitoraggio in tempo reale dei progetti attraverso un'interfaccia user-friendly,
- il supporto al monitoraggio della performance pubblica del programma in termini operativi attraverso una review della spesa, delle tempistiche, degli output e degli impatti,
- la produzione automatizzata di reportistica online e scaricabile.

Ipotizzando una visualizzazione attraverso opportuni set di dashboard interattivi e personalizzabili, si può prevedere la possibilità di navigare dal livello più dettagliato (investimento) al livello più ampio (programma). Particolarmente significativa appare la presenza di un dataset automatico di dati d'impatto con benchmark internazionali riconosciuti e dati assured (validati), il collegamento agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite e alle dimensioni del Benessere Equo e Sostenibile dell'ISTAT, proxy finanziarie e set di mitigatori necessari per la monetizzazione degli impatti, attraverso la metodologia Social Return On Investment (SROI). In questo modo, nella misurazione e valutazione della performance ci si potrà avvalere di processi di calcolo dell'impatto, automatizzati o accompagnati, anche con riferimento ai processi di ricerca dei benchmark e di collegamento con le metriche internazionali. L'attività di monitoraggio e la conseguente valutazione degli effetti attesi e dell'impatto degli stessi sulla popolazione, sulla qualità della vita e sulle dinamiche economiche del territorio metropolitano prevedono un'analisi coerente con quanto delineato dalla visione metropolitana, attraverso il "Documento di Visione" il quale, condiviso nel processo partecipativo a supporto delle attività di Pianificazione Strategica (Tavolo dei Giovani Talenti e delle Giovani Generazioni; Tavoli itineranti; Tavolo delle Associazioni; Tavolo Interistituzionale; Tavolo del Partenariato Economico-Sociale), declina la chiave dello sviluppo Ambientale, Economico e Sociale nelle già citate tre tematiche trasversali: Ecologia Integrale; Pari opportunità generazionali; Capitale Culturale.

A queste tre tematiche, espressione di una sintesi coerente con i Goal e Target, nonché con gli 11 assi strategici, sono associate tre tipologie di indicatori, volte a monitorare gli impatti della pianificazione sotto il profilo di ciascun tema:

- Indicatori di impatto: misurano quanto le attività realizzate hanno influito nel modificare la situazione indesiderata e sono finalizzati a determinare i risultati strategici delle attività monitorate;
- Indicatori di risultato: misurano quanto varia il comportamento dei destinatari degli obiettivi e sono finalizzati a determinare gli outcome delle attività monitorate;
- Indicatore di realizzazione: misurano lo stato di avanzamento progettuale degli interventi e sono finalizzati a determinare gli output dei progetti implementati dai Comuni.

Gli indicatori di risultato

Gli indicatori di risultato o anche output rappresentano l'esito più immediato dei programmi di spesa relativi ad ogni azione contenuta nel Piano.

La realizzazione di ogni azione è misurata mediamente attraverso oltre 500 indicatori, alcuni dei quali estremamente specifici, altri condivisi con altre azioni, anche appartenenti a più di un asse. L'aggregazione degli indicatori comuni tra più di un'azione porta a definire un sistema di circa 450 variabili uniche.

Nella Tabella a seguire viene riportata la matrice relativa agli indicatori di output più frequenti, qui considerati quelli contenuti in almeno 10 azioni.

Si tratta in primo luogo del numero di persone fisiche raggiunte dalle iniziative previste dell'azione, una variabile presente in 48 azioni. L'indicatore fa riferimento a target specifici, declinati nelle singole schede azione, che comprendono – a titolo esemplificativo – gli studenti universitari che beneficiano di iniziative per l'integrazione (4.4.2.a Creazione di iniziative per studenti universitari rivolte all'integrazione con il tessuto economico-sociale) piuttosto che gli over 65 a cui destinare servizi non residenziali (5.3.5.a Rafforzamento dei servizi domiciliari e a ciclo diurno per anziani).

Secondo per diffusione è quello riconducibile alle emissioni di CO2 e altri gas climalteranti, presente in 33 azioni. L'indicatore trova un uso più frequente nell'Asse 2, dove caratterizza quasi tutte le azioni, ma è presente anche nell'Asse 6 (6.1.2.a Promozione di interventi sostenibili ed innovativi per le infrastrutture portuali) e nell'Asse 10 10.2.1.a (Riqualificazione ed efficientamento energetico di impianti pubblici).

L'indicatore relativo al numero di iniziative realizzate, con una totalità di 30 azioni coinvolte, rappresenta il terzo indicatore per numerosità. Esso comprende, tra gli altri la realizzazione di iniziative turistiche (3.3.1.a Interventi a sostegno delle imprese e dei talenti creativi), iniziative di sensibilizzazione su temi di inclusione sociale rivolte ai soggetti deboli (5.3.5.c Attivazione di senior housing in collaborazione con ETS) o iniziative di sensibilizzazione su altri temi, quali, la transizione ecologica (10.1.1.b Istituzione di uno sportello informativo a supporto dei cittadini sui temi della transizione ecologica).

Seguono indicatori quali il numero di comuni coinvolti (26 azioni interessate), il numero di incidenti stradali e imprese coinvolte (23), il numero servizi digitali erogati dalla PA (21), la superficie verde fruibile (17), gli edifici riqualificati (12) il valore investimenti (11), i Km piste ciclabili e il numero di servizi digitali erogati dalla PA (10).

N. persone coinvolte	
Asse 1	
1.2.1.b	Creazione di luoghi di crescita e condivisione delle competenze (Living Lab) in sinergia con il One Stop Shop
1.4.2.b	Implementazione di percorsi di "digital upskilling o re-skilling" destinati al personale impegnato nel processo di cambiamento
Asse 2	
Asse 3	
3.1.1.b	Gestione delle relazioni digitali con i turisti attraverso i canali di destinazione e management della reputazione online
3.1.1.c	Pianificazione delle attività di promozione sui canali on e offline
3.3.2.b	Inclusione delle comunità e connessioni con l'industria culturale
Asse 4	
• **4.1.2.a** Realizzazione di presidi unitari e coerenti dei servizi socio-educativi, a partire da quelli pedagogici. • **4.1.2.c** Attivazione di iniziative per bambini e adolescenti a rischio dispersione per fattori ascritti (familiari), di contesto (ambiente scolastico) o individuale (DSA). • **4.1.2.d** Potenziamento dei servizi integrativi (pre e post scuola) e dell'offerta educativa estiva. • **4.1.2.e** Attivazione di progetti di screening precoce presso le scuole. • **4.2.1.a** Potenziamento della dotazione dei servizi educativi (posti disponibili) . • **4.3.1.a** Potenziamento e incremento dei servizi di orientamento . • **4.3.2.a** Promozione di percorsi per lo sviluppo di soft skills e life skills. • **4.3.2.b** Promozione di reskilling per i lavoratori fragili e vulnerabili, inclusi quelli coinvolti interessati da tavoli di crisi. • **4.4.2.a** Creazione di iniziative per studenti universitari rivolte all'integrazione con il tessuto economico-sociale. • **4.4.2.b** Creazione di programmi di eventi di divulgazione scientifica e culturale condiviso con gli Atenei.	

- **4.4.3.b** Potenziamento delle attrezzature e degli spazi per il benessere degli studenti.
- **4.4.3.c** Adozione di misure di accoglienza specifiche per studenti stranieri in accordo con le strategie internazionali degli Atenei.

Asse 5

- **5.2.1.a** Promozione dell'Housing First, dei Centri Servizi di Contrasto alla Povertà e rafforzamento dell'integrazione fra servizi.
- **5.2.1.b** Rafforzamento della capacità degli Ambiti di attivare opportunità di inclusione sociale e lavorativa dei soggetti a forte rischio di esclusione.
- **5.2.2.a** Istituzione dell'Agenzia Metropolitana dell'Antimafia Sociale e di promozione della cultura e della pratica della legalità.
- **5.2.2.b** Riqualificazione e riutilizzo dei beni confiscati alla criminalità organizzata.
- **5.3.2.a** Consolidamento dei servizi per disabili a carattere domiciliare, diurno, scolastico e degli interventi rivolti ai caregivers.
- **5.3.2.b** Promozione della vita indipendente per le persone con disabilità.
- **5.3.2.d** Realizzazione di co-housing per persone con disabilità.
- **5.3.3.a** Promozione dell'occupazione femminile e delle aziende orientate al gender equality.
- **5.3.3.b** Consolidamento dei servizi di contrasto alla violenza su donne e minori.
- **5.3.5.a** Rafforzamento dei servizi domiciliari e a ciclo diurno per anziani.
- **5.3.5.b** Promozione di servizi di affido degli anziani e co-housing intergenerazionali.
- **5.3.5.c** Attivazione di senior housing in collaborazione con ETS.
- **5.3.6.a** Consolidamento dei servizi per la tutela e la crescita dei minori a rischio.
- **5.3.6.b** Attivazione delle fasce giovanili e contrasto ai NEET.
- **5.3.6.c** Promozione dei Piani Formativi Personalizzati attraverso il Budget Educativo.
- **5.3.6.d** Promozione della metodologia P.I.P.P.I. nella presa in carico di nuclei e minori fragili.
- **5.4.2.a** Potenziamento delle strutture sportive e diffusione della pratica motoria e sportiva tra minori e adulti.
- **5.4.2.b** Potenziamento dell'accessibilità allo sport per le persone a rischio esclusione sociale.

Asse 6

6.1.3.a	Promozione di nuove forme di reddito dei pescatori

Asse 7	
7.2.3.b	Creazione della rete Metropolitana dei playground con particolare attenzione ai servizi negli ambiti di maggiore degrado
Asse 8	
-	-
Asse 9	
9.1.2.a	Sviluppo di un International Food Open Innovation Hub per la formazione di nuove imprese e competenze nel settore alimentare, dando priorità a giovani e donne
9.1.2.b	Favorire la diffusione dell'innovazione in agricoltura
9.1.2.d	Sostegno alla realizzazione di percorsi di inserimento lavorativo nella filiera agricola e autoimprenditorialità dedicati a disoccupati, sottoccupati e NEET
Asse 10	
11.1.1.a	Sostegno a progetti strategici nelle filiere produttive in coerenza con la Strategia regionale S3
11.1.1.b	Sostegno alle startup innovative
11.3.1.a	Realizzare Masterplan dell'ASI dando priorità alle infrastrutture dell'Industria 5.0 e a quelle sulla sicurezza
Asse 11	
-	-

Emissioni di CO2 e altri gas climalteranti	
Asse 1	
-	-
Asse 2	

- **2.1.1.a** Incentivi all'uso del TPL e di modalità di trasporto green con premialità destinate agli utenti.
- **2.1.1.b** Stimolazione alla mobilità intermodale (Bus/treno + Bicicletta/monopattino) anche promuovendo la creazione del biglietto unico integrato.
- **2.1.1.c** Sostegno alla diffusione di «Bicibus» e «Piedibus» .
- **2.1.1.d** Incentivi alle aziende che adottano politiche di car pooling per i propri dipendenti.
- **2.1.1.e** Favorire l'uso delle biciclette con incentivi all'acquisto e all'utilizzo per gli spostamenti in ambito urbano.
- **2.1.1.f** Favorire le pedonalizzazioni e la mobilità ciclabile in ambito urbano attraverso interventi mirati garantire una sempre maggiore sicurezza negli spostamenti.
- **2.1.2.a** Aumento della consapevolezza dei cittadini in merito agli impatti ambientali dei trasporti e all'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili mediante campagne pubblicitarie o eventi informativi sul territorio.
- **2.1.2.c** Disciplina della circolazione di monopattini elettrici e biciclette in ambito urbano e ridurre i limiti di velocità su strade altamente frequentate da pedoni, ciclisti ed utenti deboli, anche estendendo zone a traffico controllato (Zone 10, 20, 30, Zone pedonali, ZTL).
- **2.2.1.a** Potenziamento della rete ferroviaria Metropolitana.
- **2.2.1.b** Realizzazione del Nodo ferroviario di Bari.
- **2.2.1.c** Introduzione in via sperimentale super-piste ciclabili in ambito extra-urbano.
- **2.2.1 d** Realizzazione della variante della SS16 all'altezza di Bari.
- **2.2.1.f** Realizzazione di parcheggi di scambio con servizio navetta (Park&Ride) in ambito extraurbano ed urbano.
- **2.2.1.g** Attuazione del piano di ricarica elettrica Metropolitano.
- **2.2.2.a** Ammodernamento del parco mezzi circolante in favore di mezzi eco-friendy (es. TPL, Bus scolastici, ecc.).
- **2.2.2.b** Completamento del progetto BRT nella città di Bari ed estensione in ambito extra-urbano.
- **2.2.2.c** Potenziamento del servizio TPL (es. aumento numero mezzi, frequenze, ecc.) sia su gomma che su ferro, incluso il servizio metropolitano e le connessioni con i principali poli attrattivi (es. scuole, luoghi di interesse culturale, ecc.).
- **2.2.2.d** Sviluppo della qualità, sicurezza e accessibilità delle infrastrutture del TPL (fermate, corsie riservate, nuovi punti di interscambio, ecc.).

- **2.2.2.e** Potenziamento dei servizi di sharing in ambito metropolitano.
- **2.2.3.a** Attuazione di un Biciplan metropolitano.
- **2.2.3.b** Realizzazione del "Mobility as a service" metropolitano, favorendo l'interazione tra i gestori TPL (Biglietto unico, sincronizzazione orari corse).
- **2.2.3.c** Sviluppo di un "Information Traffic System" e realizzazione un "Decision Support Systems".
- **2.3.1.a** Potenziamento delle infrastrutture della rete logistica delle merci di rango metropolitano, realizzando piazzole di sosta, parcheggi di interscambio periferici comunali e/o nelle zone industriali, in connessione con i principali poli generatori di domanda e nodi di scambio intermodale.
- **2.3.1.b** Realizzazione di infrastrutture stradali alternative destinate al traffico pesante che permettano di bypassare i centri abitati e connettano i principali poli logistici.
- **2.3.1.c** Sperimentazione della della logistics per la gestione dell'ultimo miglio.
- **2.4.1.a** Avvio di progetti pilota relativi a autobus diurni e notturni a guida autonoma.
- **2.4.1.c** Sperimentazione di "smart road" in ambito extra-urbano.
- **2.4.1.d** Sviluppo di soluzioni di "smart mobility" e sistemi di infomobilità (TPL, Servizi sharing, flussi di traffico, colonnine elettriche, parcheggi di scambio intermodale, zone a traffico limitato, impianti semaforici) a supporto degli spostamenti anche di utenti con disabilità.
- **2.4.2.a** Introduzione di servizi di consegna tra hub centrali e hub di zona con sistemi a guida semi-autonoma.
- **2.4.2.b** Realizzazione di "green delivery urbano" connessi a sistemi ITS, col coinvolgimento dei cittadini nelle attività di logistica distributiva urbana.

Asse 3, 4, 5	
-	-
Asse 6	
6.1.3.a	Promozione di nuove forme di reddito dei pescatori
Asse 7	
7.2.3.b	Creazione della rete Metropolitana dei playground con particolare attenzione ai servizi negli ambiti di maggiore degrado
Asse 8, 9	
-	-

Asse 10	
10.1.2.e	Sviluppo di una piattaforma unica per la raccolta di buone pratiche di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico
10.2.1.a	Riqualificazione ed efficientamento energetico di impianti pubblici
Asse 11	
-	

N. iniziative realizzate	
Asse 1	
1.2.1.b	Creazione di luoghi di crescita e condivisione delle competenze (Living Lab) in sinergia con il One Stop Shop
1.3.2.b	Implementazione di una rete WI-FI pubblica su scala Metropolitana
1.3.2.c	Creazione di una rete dati Metropolitana a sostegno della Smart City
1.3.3.b	Potenziamento dell'Urban Control Center metropolitano
Asse 2	
-	-
Asse 3	
3.2.2.b	Programmazione di eventi ed esperienze turistiche distribuite nel tempo e nello spazio
3.2.4.b	Attività di accompagnamento ai comuni per la formulazione di piani per la gestione del turismo
3.3.1.c	Interventi di riqualificazione e messa in rete degli spazi per attività culturali e di spettacolo
3.3.2.a	Ampliare strumenti e competenze per informare e coinvolgere i pubblici
3.3.2.b	Inclusione delle comunità e connessioni con l'industria culturale
Asse 4	
4.3.1.c	Potenziamento dei servizi di Vocational education and training

4.3.2.a	Promozione di percorsi per lo sviluppo di soft skills e life skills
4.4.1.b	Completamento del polo della ricerca del CNR nel quartiere Libertà
4.4.2.a	Creazione di iniziative per studenti universitari rivolte all'integrazione con il tessuto economico-sociale
4.4.2.b	Creazione di programmi di eventi di divulgazione scientifica e culturale condiviso con gli Atenei
Asse 5	
5.1.1.a	Rafforzamento dell'Agenzia Metropolitana per la casa
5.2.1.a	Promozione dell'Housing First, dei Centri Servizi di Contrasto alla Povertà e rafforzamento dell'integrazione fra servizi
5.2.1.b	Rafforzamento della capacità degli Ambiti di attivare opportunità di inclusione sociale e lavorativa dei soggetti a forte rischio di esclusione
5.2.2.b	Riqualificazione e riutilizzo dei beni confiscati alla criminalità organizzata
5.3.1.b	Attivazione della supervisione rivolta agli operatori sociali
5.3.4.b	Promozione di spazi interculturali sperimentali per il protagonismo degli stranieri
5.3.5.c	Attivazione di senior housing in collaborazione con ETS
Asse 6	
6.1.1.c	Realizzazione di interventi di tutela dei sistemi costieri fragili
6.1.1.d	Ripristino degli ecosistemi costieri
Asse 7	

-	-
Asse 8	
8.2.2.b	Promozione di iniziative di aggregazione territoriale con particolare attenzione ai temi della cultura e delle identità
Asse 9	
9.1.2.e	Creazione di green communities e comunità energetiche
9.3.1.d	Adozione di linee guida per il green e public procurement
9.3.1.e	Realizzazione e adeguamento di strutture logistiche per il contrasto allo spreco alimentare e la promozione del riutilizzo
Asse 10	
10.1.1.b	Istituzione di uno sportello informativo a supporto dei cittadini sui temi della transizione ecologica
10.3.3.b	Favorire la diffusione di iniziative Nature Based Solutions per contrastare rischio siccità e isole di calore, nonché rischio idraulico
10.4.1.b	Stimolare la diffusione del principio di "responsabilità estesa" del consumatore e del produttore (istituzione di sistemi di vuoto a vedere, pay-per use)
Asse 11	
-	-

N. iniziative realizzate	
Asse 1	
-	-
Asse 2	

- **2.1.1.a** Incentivi all'uso del TPL e di modalità di trasporto green con premialità destinate agli utenti.
- **2.1.1.b** Stimolazione alla mobilità intermodale (Bus/treno + Bicicletta/monopattino) anche promuovendo la creazione del biglietto unico integrato.
- **2.1.1.c** Sostegno alla diffusione di «Bicibus» e «Piedibus» .
- **2.1.1.d** Incentivi alle aziende che adottano politiche di car pooling per i propri dipendenti.
- **2.1.1.e** Favorire l'uso delle biciclette con incentivi all'acquisto e all'utilizzo per gli spostamenti in ambito urbano.
- **2.1.1.f** Favorire le pedonalizzazioni e la mobilità ciclabile in ambito urbano attraverso interventi mirati garantire una sempre maggiore sicurezza negli spostamenti.
- **2.1.2.b** Aumento della consapevolezza degli utenti della strada circa norme e comportamenti mediante campagne pubblicitarie o eventi informativi sul territorio.
- **2.1.2.c** Disciplina della circolazione di monopattini elettrici e biciclette in ambito urbano e ridurre i limiti di velocità su strade altamente frequentate da pedoni, ciclisti ed utenti deboli, anche estendendo zone a traffico controllato (Zone 10, 20, 30, Zone pedonali, ZTL).
- **2.2.1 d** Realizzazione della variante della SS16 all'altezza di Bari.
- **2.2.1.f** Realizzazione di parcheggi di scambio con servizio navetta (Park&Ride) in ambito extraurbano ed urbano.
- **2.2.2.b** Completamento del progetto BRT nella città di Bari ed estensione in ambito extra-urbano.
- **2.2.2.c** Potenziamento del servizio TPL (es. aumento numero mezzi, frequenze, ecc.) sia su gomma che su ferro, incluso il servizio metropolitano e le connessioni con i principali poli attrattivi (es. scuole, luoghi di interesse culturale, ecc.).
- **2.2.2.d** Sviluppo della qualità, sicurezza e accessibilità delle infrastrutture del TPL (fermate, corsie riservate, nuovi punti di interscambio, ecc.).
- **2.2.2.e** Potenziamento dei servizi di sharing in ambito metropolitano.
- **2.2.3.b** Realizzazione del "Mobility as a service" metropolitano, favorendo l'interazione tra i gestori TPL (Biglietto unico, sincronizzazione orari corse).
- **2.2.3.c** Sviluppo di un "Information Traffic System" e realizzazione un "Decision Support Systems".
- **2.3.1.a** Potenziamento delle infrastrutture della rete logistica delle merci di rango metropolitano, realizzando piazzole di sosta, parcheggi di interscambio periferici comunali e/o nelle zone industriali, in connessione con i principali poli generatori di domanda e nodi di scambio intermodale.
- **2.3.1.b** Realizzazione di infrastrutture stradali alternative destinate al traffico pesante che permettano di bypassare i centri abitati e connettano i principali poli logistici.
- **2.3.1.c** Sperimentazione della city logistics per la gestione dell'ultimo miglio.
- **2.4.1.a** Avvio di progetti pilota relativi a autobus diurni e notturni a guida autonoma.
- **2.4.1.c** Sperimentazione di "smart road" in ambito extra-urbano.

• **2.4.1.d** Sviluppo di soluzioni di "smart mobility" e sistemi di infomobilità (TPL, Servizi sharing, flussi di traffico, colonnine elettriche, parcheggi di scambio intermodale, zone a traffico limitato, impianti semaforici) a supporto degli spostamenti anche di utenti con disabilità. • **2.4.2.a** Introduzione di servizi di consegna tra hub centrali e hub di zona con sistemi a guida semi-autonoma	
Asse 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	
-	-
Asse 10	
10.2.1.b	Realizzazione di un efficientamento degli impianti a rete comunali
Asse 11	
-	-

N. servizi digitali erogati dalla PA
Asse 1
• **1.1.1.a** Creazione di una piattaforma di front-end Metropolitana, potenziando l'attuale sistema E-gov "Bari Login" per garantire l'interoperabilità tra i sistemi informativi dei Comuni metropolitani. • **1.1.1.b** Sviluppo di servizi per migliorare l'accessibilità ai servizi metropolitani e comunali, anche attraverso l'Intelligenza artificiale (IA). • **1.1.1.c** Sviluppo di uno strumento collettore dei servizi offerti dai Comuni metropolitani, comprensivo di un catalogo per il riuso e la condivisione delle buone pratiche. • **1.1.2.a** Implementazione di progettualità volte ad adottare le piattaforme abilitanti esistenti da parte di tutti i Comuni della Città Metropolitana: SPID, CIE, PagoPA. • **1.1.2.b** Avvio di progetti di integrazione degli applicativi di erogazione dei servizi con le piattaforme, i sistemi e gli strumenti digitali previsti dal Piano Triennale per l'informatica: Piattaforma IO, Domicilio Digitale, Piattaforma Notifiche Digitali (PND), Sistema Gestione Deleghe, Piattaforma Digitale Nazionale dei Dati (PDND). • **1.2.1.a** Sostegno all'attuazione di attività formative destinate ai cittadini, con priorità a giovani, adulti, stranieri e alle categorie con maggiore rischio di esclusione digitale. • **1.2.1.c** Sostegno all'attuazione di azioni formative destinate alla transizione digitale ed al rafforzamento delle competenze nelle PMI. • **1.2.1.d** Avvio di processi di condivisione di buone pratiche tra Enti del territorio e communities (cittadini, imprese, city users, esperti digitali). • **1.2.2.a** Implementare strumenti di e-democracy (e-participation, e-consultation, e-petition, ecc.) integrati con il Portale Bari Login. • **1.2.2.b** Promuovere un'erogazione dei servizi omnicanale (web, app, social media). • **1.3.1.a** Attuazione di interventi di dematerializzazione e di metadatazione del patrimonio informativo, degli archivi e dei dati storici della PA in ottica riorganizzativa. • **1.3.1.b** Integrazione dei sistemi in uso alla Città Metropolitana di Bari in ambito Smart City (es. Città Connessa, Tracciamento Rifiuti, Musica 2, Turismo digitale). • **1.3.2.a** Introduzione di soluzioni tecnologiche e infrastrutturali innovative (es. Digital Twin), in particolare rispetto ai campi di applicazione: sicurezza urbana, anche in ottica di prevenzione e controllo dei reati ambientali; energia e patrimonio pubblico; opere pubbliche e gestione dello spazio pubblico. • **1.3.3.a** Implementazione di un modello di governo integrato, coerente con la strategia condivisa tra i soggetti attuatori. • **1.3.3.b** Potenziamento dell'Urban Control Center metropolitano. • **1.4.1.a** Re-ingegnerizzazione dei processi IT, favorendo la dematerializzazione dei processi amministrativi degli Enti. • **1.4.1.b** Supportare la creazione di un ecosistema digitale della PA integrato Metropolitana in sinergia con i diversi ambiti amministrativi (es. sanità, giustizia, sicurezza...).

• **1.4.2.a** Implementazione di un modello di Service Management trasversale a tutto il parco applicativo per garantire il buon funzionamento degli asset. • **1.4.2.b** Implementazione di percorsi di "digital upskilling o re-skilling" destinati al personale impegnato nel processo di cambiamento.	
Asse 2; Asse 3; Asse 4; Asse 5; Asse 6	
-	-
Asse 7	
7.1.1.b	Agevolare l'accesso ai centri diurni di assistenza domiciliare tramite l'ausilio delle tecnologie digitali
Asse 8	
-	-
Asse 9	
9.2.1.d	Sostegno alla creazione di una banca dati per il censimento e la mappatura del patrimonio rurale disponibile nel territorio metropolitano
Asse 10, 11	

N. imprese coinvolte	
Asse 1, 2	
-	-
Asse 3	
3.2.1.a	Creazione di reti di prodotto tra gli operatori basate su standard di qualità codificati per target di domanda
3.3.1.a	Interventi a sostegno delle imprese e dei talenti creativi
3.3.1.b	Realizzazione di hub artistici e culturali
Asse 4	
-	-
Asse 5	
5.2.2.a	Istituzione dell'Agenzia Metropolitana dell'Antimafia Sociale e di promozione della cultura e della pratica della legalità
5.3.3.a	Promozione dell'occupazione femminile e delle aziende orientate al gender equality
Asse 7	
-	.
Asse 8	
8.2.1.a	Rivitalizzare le economie urbane favorendo l'insediamento di attività di servizio e identitario
8.2.1.b	Riqualificare le attività commerciali e aumentarne la vocazione di servizio
8.2.2.a	Favorire il riuso innovativo degli spazi e dei luoghi con elevata valenza storica o identitaria

8.2.2.b	Promozione di iniziative di aggregazione territoriale con particolare attenzione ai temi della cultura e delle identità
Asse 9	
9.1.2.a	Sviluppo di un International Food Open Innovation Hub per la formazione di nuove imprese e competenze nel settore alimentare, dando priorità a giovani e donne
9.2.1.c	Favorire la vendita diretta attraverso cooperazione di filiera, creazione e sviluppo di filiere corte e mercati locali
Asse 10	
10.4.4.c	Istituzione di obblighi di «rispetto ambientale»
Asse 11	
11.1.1.d	Sostegno alle startup innovative e allo sviluppo delle imprese (Living Lab)

N. Comuni coinvolti	
Asse 1	
• **1.1.1.a** Creazione di una piattaforma di front-end Metropolitana, potenziando l'attuale sistema E-gov "Bari Login" per garantire l'interoperabilità tra i sistemi informativi dei Comuni metropolitani. • **1.1.1.b** Sviluppo di servizi per migliorare l'accessibilità ai servizi metropolitani e comunali, anche attraverso l'Intelligenza artificiale (IA). • **1.1.1.c** Sviluppo di uno strumento collettore dei servizi offerti dai Comuni metropolitani, comprensivo di un catalogo per il riuso e la condivisione delle buone pratiche. • **1.1.2.a** Implementazione di progettualità volte ad adottare le piattaforme abilitanti esistenti da parte di tutti i Comuni della Città Metropolitana: SPID, CIE, PagoPA. • **1.1.2.b** Avvio di progetti di integrazione degli applicativi di erogazione dei servizi con le piattaforme, i sistemi e gli strumenti digitali previsti dal Piano Triennale per l'informatica: Piattaforma IO, Domicilio Digitale, Piattaforma Notifiche Digitali (PND), Sistema Gestione Deleghe, Piattaforma Digitale Nazionale dei Dati (PDND). • **1.2.1.c** Sostegno all'attuazione di azioni formative destinate alla transizione digitale ed al rafforzamento delle competenze nelle PMI. • **1.2.1.d** Avvio di processi di condivisione di buone pratiche tra Enti del territorio e communities (cittadini, imprese, city users, esperti digitali). • **1.3.1.a** Attuazione di interventi di dematerializzazione e di metadatazione del patrimonio informativo, degli archivi e dei dati storici della PA in ottica riorganizzativa. • **1.3.1.b** Integrazione dei sistemi in uso alla Città Metropolitana di Bari in ambito Smart City (es. Città Connessa, Tracciamento Rifiuti, Musica 2, Turismo digitale). • **1.3.2.a** Introduzione di soluzioni tecnologiche e infrastrutturali innovative (es. Digital Twin), in particolare rispetto ai campi di applicazione: sicurezza urbana, anche in ottica di prevenzione e controllo dei reati ambientali; energia e patrimonio pubblico; opere pubbliche e gestione dello spazio pubblico . • **1.4.1.a** Re-ingegnerizzazione dei processi IT, favorendo la dematerializzazione dei processi amministrativi degli Enti. • **1.4.2.a** Implementazione di un modello di Service Management trasversale a tutto il parco applicativo per garantire il buon funzionamento degli asset. • **1.4.2.b** Implementazione di percorsi di "digital upskilling o re-skilling" destinati al personale impegnato nel processo di cambiamento	
Asse 2	
Asse 3	
3.2.4.a	Costituire la DMO e organizzare la governance (Bari Welcome)

3.3.1.c	Interventi di riqualificazione e messa in rete degli spazi per attività culturali e di spettacolo
Asse 4	
4.1.2.a	Realizzazione di presidi unitari e coerenti dei servizi socio-educativi, a partire da quelli pedagogici
4.3.1.b	Potenziamento del sistema integrato di servizi per il lavoro metropolitano
Asse 5	
5.1.1.b	Recupero delle seconde case non utilizzate o sottoutilizzate
Asse 6	
6.1.2.b	Introduzione di politiche di riuso dei materiali plastici
Asse 7	
7.1.1.b	Agevolare l'accesso ai centri diurni di assistenza domiciliare tramite l'ausilio delle tecnologie digitali
Asse 8	
-	-
Asse 9	
9.1.2.c	Promuovere la continuità nelle imprese agricole
9.1.2.e	Creazione di green communities e comunità energetiche
Asse 10	
10.3.2.a	Interventi di adeguamento e potenziamento del sistema fognario urbano

10.3.2.b	Istituzione della rete metropoitana dei depuratori (adeguamento e/o realizzazione)
10.3.2.c	Riutilizzo delle acque depurate, specialmente nel settore agricolo
10.3.3.a	Sostenere l'attuazione di interventi per la mitigazione e il contrasto del dissesto idrogeologico
Asse 11	
-	-

N. Edifici riqualificati	
Asse 1,2,3	
-	-
Asse 4	
4.1.1.a	Istituzione di un programma organico di interventi per l'ammodernamento ed efficientamento energetico e sicuro del patrimonio immobiliare scolastico di competenza dei comuni
4.1.1.b	Istituzione di un programma straordinario per la riqualificazione del patrimonio di edilizia scolastica di competenza della Città Metropolitana prevedendo spazi e servizi per la formazione degli studenti
Asse 5	
5.1.2.a	Ampliamento e miglioramento dell'offerta di Edilizia Residenziale pubblica e di Housing sociale
Asse 6	
-	-
Asse 7	
7.2.1.b	Programmazione di interventi integrati di edilizia popolare e sociale
7.2.2.a	Creazione della rete di riuso dei complessi comunali e dei siti artigianali e industriali dismessi con finalità residenziali innovative e di Social Housing
7.2.2.b	Promuovere interventi di bonifica cd "brownfields"
7.2.3.b	Creazione della rete Metropolitana dei playground con particolare attenzione ai servizi negli ambiti di maggiore degrado
Asse 8	
8.1.1.a	Promozione e messa in rete di interventi di recupero e riqualificazione degli immobili pubblici all'interno dei centri storici metropolitani

8.1.1.b	Tutela e valorizzazione dei centri storici caratterizzati dalla presenza di beni storici, artistici o simbolici in coerenza con la programmazione regionale con priorità ai beni dismessi
8.1.2.b	Accelerare il processo di rimozione delle barriere architettoniche fisiche (PEBA)
Asse 9	
9.3.1.c	Istituzionalizzazione di una "Food Academy metropolitana"
Asse 10	
10.2.2.a	Produzione di energia da fonti rinnovabili, specialmente in area urbana

Valore Investimenti	
Asse 1	
-	-
Asse 5	
5.2.1.b	Rafforzamento della capacità degli Ambiti di attivare opportunità di inclusione sociale e lavorativa dei soggetti a forte rischio di esclusione
Asse 6	
6.1.2.a	Promozione di interventi sostenibili ed innovativi per le infrastrutture portuali
6.2.1.c	Valorizzazione dei beni storici e architettonici legati al paesaggio costiero
Asse 7,8	
-	-
Asse 9	
9.1.1.e	Tutelare e conservare il patrimonio culturale materiale e immateriale della tradizione agricola
Asse 10	
10.1.1.b	Istituzione di uno sportello informativo a supporto dei cittadini sui temi della transizione ecologica
10.4.2.a	Miglioramento e meccanizzazione della rete di raccolta differenziata dei rifiuti urbani
Asse 11	
11.1.1.a	Sostegno a progetti strategici nelle filiere produttive in coerenza con la Strategia regionale S3

11.1.1.b	Supporto all'attuazione della Strategia regionale per l'idrogeno (H2Puglia2030)
11.1.1.c	Sostegno alla transizione in chiave Industria 5.0
11.1.1.d	Sostegno alle startup innovative e allo sviluppo delle imprese (Living Lab)
11.2.1.a	Realizzazione di iniziative coordinate per l'attrazione d'investimenti in innovazione
11.2.1.b	Potenziamento del One Stop Shop metropolitano in raccordo con Porta Futuro e la Zes unica

Km Piste Ciclabili	
Asse 1	
-	-
Asse 2	
2.1.2.c	Disciplina della circolazione di monopattini elettrici e biciclette in ambito urbano e ridurre i limiti di velocità su strade altamente frequentate da pedoni, ciclisti ed utenti deboli, anche estendendo zone a traffico controllato (Zone 10, 20, 30, Zone pedonali, ZTL)
2.2.1.c	Introduzione in via sperimentale super-piste ciclabili in ambito extra-urbano
2.2.3.a	Attuazione di un Biciplan metropolitano
Asse 3,4, 5	
-	-
Asse 6	
6.2.1.d	Potenziamento della viabilità litoranea che interessa contesti caratterizzati da un'elevata qualità paesaggistica
6.3	(Bari, Monopoli e Polignano a Mare)
Asse 7	
7.1.2.a	Costituzione di una rete di spazi pubblici attrezzati per favorire la socialità
7.2.3.b	Creazione della rete Metropolitana dei playground con particolare attenzione ai servizi negli ambiti di maggiore degrado

Gli indicatori di impatto

Gli indicatori di impatto o outcome sono variabili non esclusivamente riconducibili all'azione Piano, ma ne possono essere influenzati.

Per la misurazione dell'impatto si è fatto ricorso al set di indicatori adottato per l'Agenda dello sviluppo sostenibile della Città Metropolitana di Bari, nella considerazione che si tratta di un

'Pilastro' del Piano (vedi Capitolo 1) e che i due atti operano in una logica di piena integrazione e sinergia sotto il profilo strategico e quindi degli effetti attesi.

In ragione di ciò la determinazione dell'impatto viene prospettata a livello di singolo indicatore, messo in relazione diretta con i diversi assi che compongono il Piano, così da evidenziare la corrispondenza tra l'attuazione a livello di asse e l'influenza sull'indicatore stesso.

La matrice di seguito riporta pertanto la connessione tra i diversi indicatori e gli assi. A titolo esemplificativo, l'indice di digitalizzazione dei servizi della PA risulta specificatamente influenzato dall''attuazione degli assi 1,7, 9 e 10, all'interno dei quali sono previste azioni specifiche. L'asse 1 (Agenda digitale) in particolare contiene numerose iniziative funzionali alla digitalizzazione dei servizi, meno intuitivo l'impatto dell'asse 7 e 9, dov'è sono previste la realizzazione di due banche dati, una dedicata al patrimonio ERP l'altra al patrimonio immobiliare pubblico disponibile (azioni 7.2.1.b e 9.2.1.b), piuttosto che dell'asse 10 dove è prevista la costituzione di uno sportello telematico informativo sulla transizione ecologica (10.1.1.b).

	Asse 1	Asse 2	Asse 3	Asse 4	Asse 5	Asse 6	Asse 7	Asse 8	Asse 9	Asse 10	Asse 11
Indice di digitalizzazione dei servizi della PA	x						x		x	x	
Penetrazione della banda ultralarga	x								x		
Emissioni di CO2 e altri gas climalteranti		x		x	x	x	x	x	x	x	x
Indice di diversione modale (mobilità sostenibile)		x						x			
Intensità turistica	x		x			x		x	x		
Partecipazione culturale fuori casa			x					x			
Intensità del consumo di suolo				x	x	x	x		x	x	x
Parità occupazionale di genere			x	x	x				x		
Indice di emigrazione giovanile			x	x					x		
Indice di obesità				x	x		x		x		
Quota di NEET				x					x		
Indice di criminalità				x	x		x				

Tasso di occupazione				x	x			x	x		
Associazioni non profit che svolgono attività a contenuto sociale				x	x			x			
Divario nel reddito medio annuale dei contribuenti				x	x	x					
Incidenza della spesa per R&S intra-muros				x							x
Disponibilità di verde urbano fruibile				x		x	x	x		x	
Tasso di persone con laurea o titolo terziario (post- diploma)				x					x		
Quota di raccolta differenziata dei rifiuti urbani						x				x	
Indice di specializzazione produttiva dei settori ad alta intensità di conoscenza											x

8.3 Il piano di comunicazione come strumento attuativo

Non è ancora facile raccontare la Città Metropolitana di Bari come un'istituzione innovativa, con una struttura, interconnessioni e capacità di intervento radicalmente cambiate rispetto alla Provincia di Bari. Nel dibattito generale le istituzioni simili sono ancora il simbolo della burocrazia pesante che non affascina i cittadini, non ne interpreta i bisogni e non è in grado di proporre soluzioni per soddisfarli.

Una comunicazione chiara e trasparente è fondamentale al fine di coinvolgere attivamente la comunità e garantire un esito positivo all'iniziativa. Comunicazione che è ancor più necessaria alla luce dell'adozione del Piano Strategico Metropolitano, un documento di pianificazione che stabilisce le linee guida e gli obiettivi per lo sviluppo dell'area metropolitana barese.

Per questo, si è proceduto a definire una strategia di comunicazione volta a informare gli stakeholder coinvolti nell'attuazione delle iniziative e dei progetti del Piano Strategico Metropolitano 2030. Il Piano di comunicazione e coinvolgimento del Piano Strategico della Città Metropolitana deve avere come obiettivo la definizione di una cornice dedicata ad attivare e mantenere vivo nel tempo un processo virtuoso nel rapporto fra politica e cittadini.

L'esigenza di mantenere vivo nel tempo il processo di coinvolgimento degli stakeholders induce a prospettare l'adozione di un approccio innovativo attraverso l'istituzione di una "Biennale Partecipazione"

L'iniziativa si configura come progetto strutturale connesso al Piano Strategico che superi la logica episodica ed estemporanea degli eventi tradizionalmente dedicati alla comunicazione e al coinvolgimento.

In particolare, la "Biennale Partecipazione":

- ha l'obiettivo di diffondere la cultura della partecipazione sulla base della consapevolezza della "titolarità" delle scelte strategiche ed attuative delle politiche di promozione del territorio (Piano Strategico Metropolitano),
- è un laboratorio permanente e attivo nel tempo, per l'acquisizione di competenze e per la discussione e il confronto dedicato all'intera cittadinanza e in particolare agli stakeholder,
- è basato su appuntamenti pubblici, lezioni, dibattiti, forum di discussione, workshop di approfondimento, performance artistiche, spettacoli, percorsi espositivi aperti oltre che alla cittadinanza anche agli studiosi e alle Istituzioni impegnate in percorsi analoghi a quello della Città Metropolitana,
- si articola in un percorso distribuito nel tempo, centrato su tappe intermedie tra le diverse edizioni e su un grande evento di 5 giorni distribuito nel territorio metropolitano, da tenere ogni 2 anni.

Nel corso degli anni la "Biennale Partecipazione" assicurerà agli stakeholder (Comuni, Associazioni, PES eccetera) un'adeguata comunicazione relativa alle scelte operative di attuazione del piano e ai relativi risultati, nell'ottica di un costante processo di supporto alla comprensione del contesto di attuazione.

Il Piano di comunicazione e coinvolgimento supporterà la fase di attuazione attraverso approfondimenti costanti e puntuali che offriranno strumenti conoscitivi e interpretativi alla base delle scelte, per promuovere le competenze necessarie a valutarne le opzioni e le implicazioni e, in ultima istanza, per poter incidere sul processo decisionale.

Le occasioni di approfondimento saranno pianificate nei due anni che intercorrono tra le edizioni della "Biennale Pianificazione" secondo modalità diverse in relazione ai diversi stakeholder di riferimento (i.e. mensile per il PES, semestrale per le associazioni e così via e a seconda degli interessi manifestati).

Si prevede, per l'attuazione del Piano di comunicazione e coinvolgimento, la predisposizione di una base documentale e di conoscenza dei temi oggetto di approfondimento, al fine di assicurare la disponibilità della documentazione relativa ai progetti e alle iniziative in corso.

La piattaforma che renderà disponibile la documentazione sarà corredata da schede di sintesi agevolmente consultabili che costituiranno nel loro complesso lo strumento primario di accesso per gli stakeholder al patrimonio consolidato nel tempo relativo al Piano strategico nelle sue diverse fasi di attuazione.

Ciascuno degli interventi messi in campo per la realizzazione degli obiettivi del Piano Strategico deve prevedere adeguate risorse umane ed economiche dedicate alla produzione di contenuti

Il piano di comunicazione deve innanzitutto offrire una chiave di lettura delle 11 aree tematiche oggetto degli Assi.

È qui utile evidenziare che la Città Metropolitana di Bari ha già sviluppato attività comunicative sin dal momento del lancio del Piano Strategico nel settembre 2019, nel periodo compreso fra i 18 mesi della pandemia da Covid-19 e il momento del rilancio (ovvero la stagione del Recovery Fund e del PNRR) fino ai primi mesi del 2024.

In questo arco temporale sono state messe in campo l'insieme delle attività di comunicazione che hanno consentito di far esprimere alla Città Metropolitana di Bari tutto il suo potenziale politico, culturale e comunicativo[60]

Obiettivi del piano di comunicazione

Gli obiettivi principali che il piano di comunicazione si è posto sono sin dall'avvio del percorso sono i seguenti:

- lavorare per la reputazione e la riconoscibilità dell'ente Città Metropolitana di Bari presso i cittadini, le imprese, le associazioni e ogni altro ente interessato: di fatto, questo è il principale meta-obiettivo che riguarderà ogni attività che vareremo nei mesi a venire;
- raccontare il processo di partecipazione e l'importanza dell'ente Città Metropolitana;
- convocare, coinvolgere e costruire con più giovani possibili l'agenda politica della Città Metropolitana di Bari e le sue ricadute sulle singole comunità comunali della terra di Bari.

L'obiettivo principale è l'aumento della riconoscibilità della Città Metropolitana di Bari.

Di seguito si riporteranno l'insieme delle iniziative che hanno contribuito al raggiungimento di questo obiettivo come **Attività di Awareness**. Il timing di questa attività ha coperto l'intera durata del progetto.

Il fulcro di questa attività di awareness è stata la campagna di comunicazione per la reputazione della Città Metropolitana che ha accompagnato gli eventi previsti nella fase di sostegno alle attività.

Il secondo obiettivo per importanza è la composizione di un racconto intelligente sul lavoro che la Città Metropolitana ha già portato a termine, unito alla sua agenda futura.

È importante spiegare che l'ente ha già prodotto risultati per i cittadini e ha messo in campo la pianificazione di interventi ulteriori su tutto il territorio che amministra, con risorse già stanziate e consolidate e con una attrattività sempre maggiore per nuovi fondi e progetto. Le iniziative che contribuiscono al raggiungimento di questo obiettivo sono note come **Attività di Storytelling**. Il timing ha coperto l'intera durata del progetto, ma ha avuto dei picchi che hanno coinciso con l'organizzazione effettiva di alcuni eventi riconoscibili (un road show con una tappa per ognuna delle cinque aree territoriali).

Il terzo obiettivo, più immediato, è stato il coinvolgimento dei più giovani. Per usare un'espressione leggera, il contratto "Co.Co.Co." (convocare, coinvolgere e costruire) fra la Città Metropolitana e i giovani cittadini della Città Metropolitana di Bari sarà noto come **Attività di Engagement.**

Il timing dell'attività è durato per tutto il progetto, ma ha avuto il suo picco nella fase di convocazione, ad ottobre 2021.

[60] Per una più puntuale ricognizione delle attività di comunicazione, si rimanda al materiale di rendicontazione dei diversi momenti di coinvolgimento

Si è realizzato un video in cui si è selezionato un giovane per ognuna delle cinque aree geografiche. Il video è stato successivamente riassunto in cinque webcard rappresentative di più strati di interpretazione: cinque testimonial, cinque aree geografiche per una combinazione di contenuti che coinvolge sia le comunità territoriali, sia i giovani, veri protagonisti di questa attività.

La campagna è stata legata ad una pagina web con invito ad iscriversi via mail e via social network. Alla campagna digital è stata affiancata una campagna sugli schermi digitali delle Ferrovie locali, nelle fasce orarie frequentate dagli studenti.

Per comunicare le attività della Città Metropolitana si è utilizzato un road show in 5 tappe, ovvero in cinque aree geografiche interessate a partecipare ai tavoli con il supporto di un truck.

Per rendere riconoscibile il tour si è creato un piccolo format di evento per ognuna delle tappe di racconto della Città Metropolitana di Bari che ha unito una parte doverosamente illustrativo/scientifica con una più leggera e di intrattenimento.

L'intero feed della pagina BA2030 ha mostrato una serie di contenuti informativi su che cos'è il piano, i dettagli sulle azioni (card calembour) ed ha inaugurato una stagione dedicata all'engagement con contenuti che invitano alla partecipazione.

In conclusione, la comunicazione adottata per il Piano Strategico Metropolitano si è configurata come un processo in costante evoluzione, di vitale importanza per mantenere una connessione significativa con la comunità. Per assicurare un coinvolgimento efficace, è stato

cruciale perseverare nell'erogare messaggi pertinenti e fornire aggiornamenti tempestivi. La trasparenza e la continua condivisione di informazioni non solo sono serviti a mantenere la comunità debitamente informata, ma ha contribuito anche ad instaurare un rapporto di fiducia con gli attori sociali della comunità metropolitana. Tale fiducia, a sua volta, ha svolto un ruolo chiave nell'incoraggiare l'adozione delle iniziative delineate nel Piano Strategico Metropolitano 2030.

7.3 Il piano di comunicazione per il futuro

II contenuti relativi al Piano strategico e alla sua attuazione saranno diffusi attraverso un Piano di comunicazione dedicato. Diversamente da quanto previsto dagli altri Piani strategici metropolitani in vigore, si è optato per questa scelta nella considerazione che una adeguata comunicazione possa favorire l'implementazione delle azioni previste e il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Una comunicazione chiara e trasparente destinata a: 1) aumentare la riconoscibilità della Città Metropolitana di Bari e del suo coinvolgimento nel definire l'agenda territoriale; 2) la composizione di un racconto intelligente sul lavoro che sottende la realizzazione del Piano strategico metropolitano.

La descrizione puntuale delle attività di comunicazione sarà definita in fase di attuazione, articolando il Piano annualmente, tenendo conto di fattori quali:

- Stato di avanzamento delle azioni;
- Risultati della valutazione in itinere;
- Deliberazioni in materia di aggiornamento del Piano strategico.

I destinatari del Piano di comunicazione sono:

- Istituzioni territoriali (Comuni della Città Metropolitana, Regione, Camera di commercio, sedi territoriali di enti nazionali, agenzie, consorzi, aziende partecipate);
- Media (giornalisti, opinion leader, blogger, influencer);
- Gruppi organizzati (a partire dai soggetti compresi nel PES);
- Singoli cittadini e imprese.

Di seguito si riportano sommariamente gli elementi rispetto ai quali perfezionare il Piano di comunicazione:

Comunicazione istituzionale e immagine coordinata

Occorre definire tre elementi della comunicazione, differenziati per canale e strumento, ma chiaramente riconducibili ad uno stile univoco: a) stile grafico (compreso uso dei loghi); b) stile della comunicazione; c) stile dei contenuti multimediali.

Comunicazione con i media

Si ipotizzano strumenti quali: a) comunicati stampa; b) conferenze stampa; c) webex; d) spazi nei profili social della Città Metropolitana di Bari e dei Comuni aderenti; e) apertura di profili dedicati.

Appare inoltre opportuno identificare almeno un hashtag con cui accompagnare la comunicazione digitale, quale ad esempio #PSMBari2030.

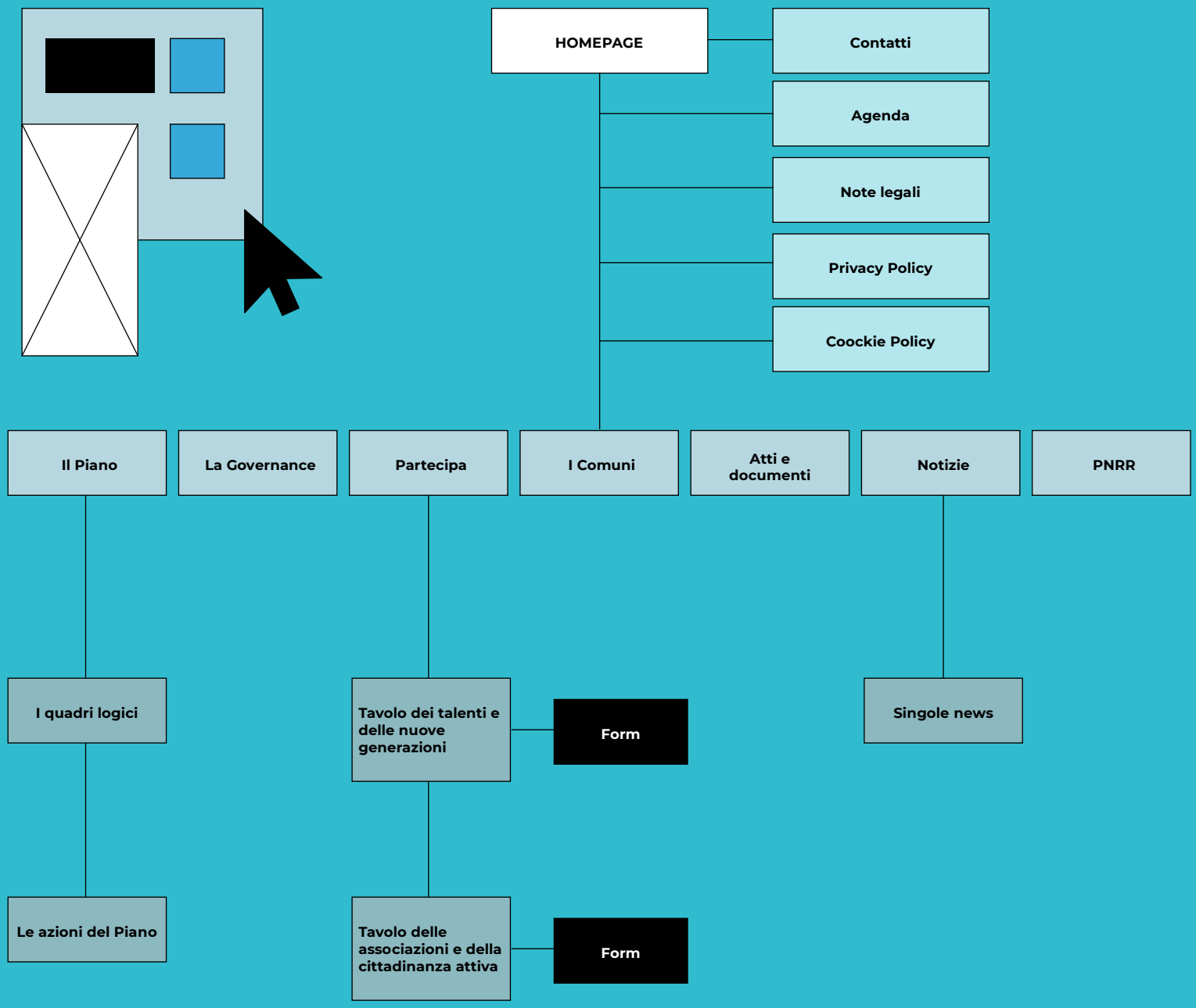
Comunicazione per tema

Alla comunicazione generale appare opportuno associare attività tematiche. Ciò attraverso una differenziazione dei target oltre che dei canali utilizzati. Costituiscono temi di rilievo: #giovani, #agendadigitale, #ambiente, #turismo, #mobilità, #scuola, #rifiuti, #periferie, #città, #verde, #industria, #lavoro, #cultura, #università, #innovazione, #inclusione, #housing, #legalità, #waterfront, #clima, #foodpolicy, #competitività, #infrastrutte

Sito istituzionale

L'approvazione del Piano si accompagna con l'avvio di un sito web dedicato: www.pianostrategicometropolitano.bari.it. Questo un estratto della homepage, utile a restituire la veste grafica del sito.

La mappa del sito di seguito evidenzia come nella sezione "Piano" si può accedere a tutti i contenuti del documento strategico, comprensivi delle azioni previste. È prevista inoltre una sezione "Partecipa" in previsione di aggiornamenti Piano strategico e di una possibile revisione, con maggiore probabilità a fine 2026, in occasione della conclusione del PNRR e quindi dei progetti finanziati da quel Piano accolti in Bari2030. Infine, è prevista una sezione "Atti e documenti" dove è raccolta tutta la documentazione che ha portato al Piano strategico in termini normativi e conoscitivi, che sarà aggiornata in fase attuativa anche con i materiali prodotti dal sistema di governance, ad esempio attraverso gli osservatori previsti (paragrafo 7.1). Di particolare rilievo la sezione "Notizie" particolarmente utile nel mantenere l'attenzione sul Piano.


HOMEPAGE
Contatti
Agenda
Note legali
Privacy Policy
Coockie Policy
Il Piano
La Governance
Partecipa
I Comuni
Atti e documenti
Notizie
PNRR
I quadri logici
Le azioni del Piano
Tavolo dei talenti e delle nuove generazioni
Form
Tavolo delle associazioni e della cittadinanza attiva
Form
Singole news

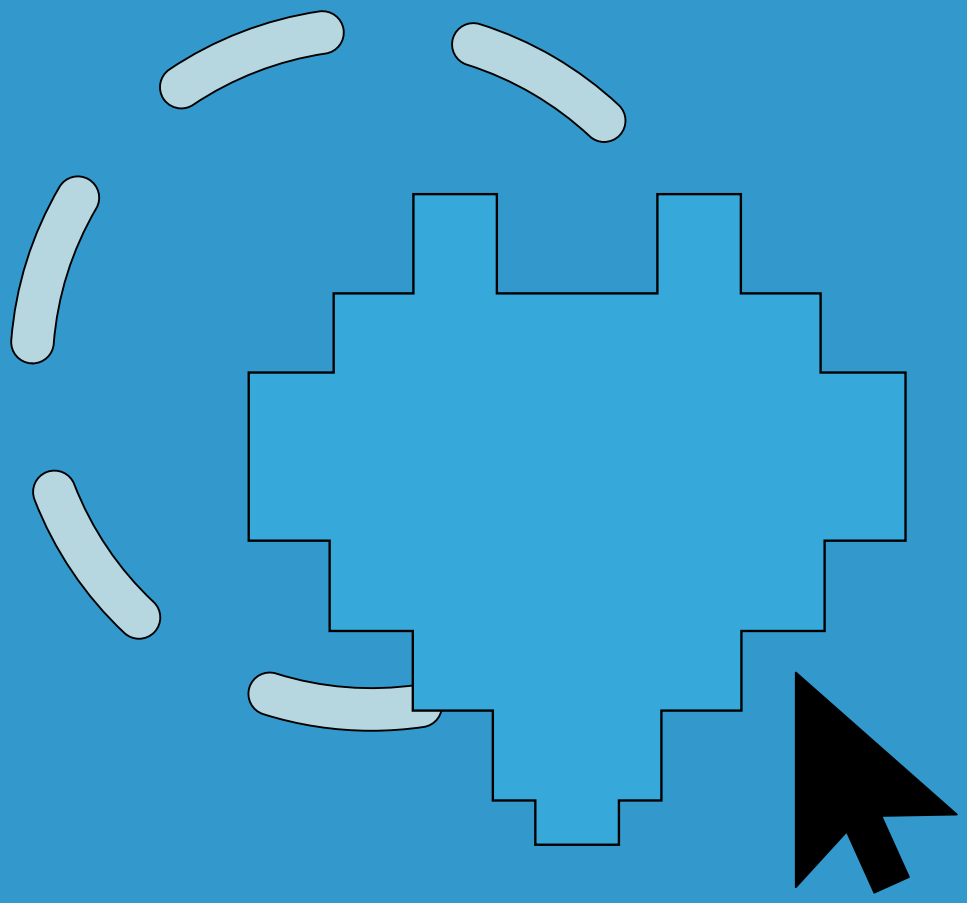
Social istituzionali

È ipotizzata la realizzazione di profili dedicati sui seguenti social: X, Instagram, Telegram, Facebook e LinkedIn.

Ufficio Relazioni con il Pubblico

È infine previsto il coinvolgimento degli URP con una duplice funzione: 1) fornire informazioni sul Piano strategico e la sua attuazione; 2) raccogliere osservazioni, fornire suggerimenti.

Start-up del Piano Strategico Metropolitano
Per la fase di start-up del PSMB (I° trimestre 2024), nello specifico, sono previste le seguenti attività: 1) Presentazione del Piano strategico ai sindaci metropolitani; 2) Avvio del sito web; 3) Conferenza stampa; 4) Comunicato stampa. Nella fase di avvio sono inoltre programmabili attività conoscitive dedicate al personale interno, coinvolto nell'attuazione del Piano, a partire dai dipendenti comunali.



9 Ringraziamenti e riferimenti

Si ringraziano quanti hanno collaborato alla redazione del Piano strategico, in particolari i partecipanti al tavolo dei giovani, gli assegnisti, le istituzioni i cui contributi si sono tradotti in obiettivi e azioni.

Si ringraziano poi il gruppo di lavoro di Città Metropolitana di Bari e di Intellera Consulting per il lavoro di confronto, di analisi del territorio e di sistematizzazione dei contributi raccolti.

Si ringraziano infine i membri del PES, i consiglieri metropolitani e i sindaci senza i quali questo processo non sarebbe stato possibile.

Riferimenti per approfondimenti e aggiornamenti:
Sito internet https://pianostrategico.cittametropolitana.ba.it **Indirizzo e-mail** pianostrategico@cittametropolitana.ba.it

Città Metropolitana di Bari

intellera consulting

Almaviva

10 Allegati

10.1 Allegato 1 - Le azioni degli assi

10.2 Allegato 2 – Elenco dei progetti e delle idee progettuali

10.3 Allegato 3 – I progetti bandiera

10.4 Allegato 4 – Gli esiti del percorso partecipativo