Rassegna
Pubblicazione periodica

Associazione Studi e Ricerche per il Mezzogiorno

Comitato di redazione
Pietro Alessandrini, Gregorio De Felice, Ennio Forte, Adriano Giannola, Vincenzo Maggioni, Massimo Marelli, Federico Pepe, Maria Teresa Salvemini Ristuccia

Direttore Responsabile
Francesco Saverio Coppola

ANNO LXXIII **N. 2 - 2010**

LA COMPETITIVITÀ DEGLI SPAZI URBANI DEL MEZZOGIORNO: BARI, NAPOLI E PALERMO

Francesco Saverio Coppola	Editoriale	5
Federico Pepe	Prefazione	7
Vittorio Amato	La città tra competitività e creatività	9
Fabio Pollice, Annalisa Zacheo, Antonella Ricciardelli, Giulia Urso	Bari: tra mare e terra. La proiezione competitiva del capoluogo pugliese	29
Anna Maria Frallicciardi, Barbara Delle Donne, Stefania Palmentieri	Napoli, metropoli in transizione	159
Girolamo Cusimano, Maurizio Giannone, Leonardo Mercatanti, Carmelo Maria Porto	Palermo tra aspirazioni euro-mediterranee e processi innovativi	259
Notizie sugli autori		325

EDITORIALE

Nel lasciare dal primo maggio 2011 la direzione della Rassegna Economica, mi sia consentito di fare un breve bilancio di ventuno anni di attività. In primis indirizzo un saluto a tutti i nostri lettori e un ringraziamento ai numerosi autori e collaboratori che hanno condiviso nel tempo la nostra avventura editoriale. Un ringraziamento particolare ai componenti passati e presenti del Comitato di redazione che hanno fornito in questi anni indirizzi, suggerimenti e consigli. Era il 1990 quando, come capo dell'Ufficio Studi della più grande banca meridionale, assunsi l'incarico di direttore della rivista nata nel 1931 ad opera del Banco di Napoli e che questo anno compie i suoi primi ottanta anni. È stata la prima pubblicazione economica di una banca italiana, strumento ante litteram per un'attività di comunicazione economica e finanziaria altamente specializzata. Fino al 2002 ho curato la pubblicazione sotto l'egida del Banco di Napoli, dal 2003 come direttore dell'Associazione Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM), struttura nata dalla trasformazione dell'Ufficio Studi del Banco di Napoli a seguito dell'integrazione della banca prima nel Gruppo Sanpaolo e successivamente nel Gruppo Intesa Sanpaolo. Il mio primo impegno editoriale nel 1990 fu la pubblicazione di un numero speciale della rivista legata alla celebrazione dei primi 450 anni di vita del Banco di Napoli con la presentazione della storia dell'Istituto dall'unità di Italia fino all'avvento del fascismo, a cura di Luigi de Rosa. A partire dagli anni novanta, l'impostazione della rivista ha privilegiato lo studio e l'analisi di problematiche concrete per lo sviluppo del territorio, offrendo tra l'altro ampia visibilità anche ad autori meridionali.

È stato dato ampio spazio ad un Osservatorio sull'economia meridionale curato dagli analisti dell'Ufficio Studi. Agli articoli di contenuto più tradizionale è stata affiancata una pubblicistica molto accurata nell'analisi della finanza innovativa, della finanza di territorio e delle realtà economiche nazionali emergenti, che si è avvalsa anche della collaborazione di autori di fama mondiale tra cui Galbraith e Becker; ricordo tra gli altri – nei primi anni novanta – la pubblicazione di diversi articoli anticipatori dello sviluppo economico cinese, anche a seguito di un incontro a Napoli con una delegazione del Guangdong, organizzato insieme al compianto Luigi de Rosa. Particolare attenzione è stata posta a partire dal 1992, dopo il Trattato di Maastricht, ai temi dell'Europa con la creazione di un Osservatorio europeo per diffondere la cultura e la politica delle Istituzioni europee; tale palestra ha permesso successivamente la nascita di una nuova rivista dedicata ai problemi comunitari: il Dossier Unione Europea. Dal 1998, con la ripresa del Banco di Napoli, il suo amministratore delegato Federico Pepe diede nuovo impulso alla rivista; alle miscellanee, organizzate in una nuova pubblicazione "Quaderni di ricerca della Rassegna Economica", si sono aggiunti numeri monografici su temi importanti per l'economia del Mezzogiorno come le infrastrutture e il loro finanziamento, i sistemi creditizi e il rapporto banca impresa, lo sviluppo delle imprese, i beni culturali e il

turismo, i distretti industriali, le risorse idriche, i trasporti, le telecomunicazioni, etc. Il 2009 è stato per la Rassegna l'anno dell'innovazione con un numero dedicato alle politiche regionali e l'altro agli spin-off accademici. Il 2010 ha visto la pubblicazione di un primo numero sul turismo sociale, tema di frontiera, e il secondo, che qui presentiamo, dedicato a tre città del Mezzogiorno: Bari, Napoli e Palermo. La rivista, anche tramite i numeri monografici, ha offerto stimoli innovativi al dibattito sulle più importanti questioni inerenti l'economia meridionale, coinvolgendo il mondo accademico, imprenditoriale ed istituzionale su obiettivi, metodi e politiche più adatti a garantire efficacia ed efficienza agli strumenti di governance attuabili a livello locale e nazionale. In questi anni si è dato anche spazio alla pubblicazione – con numeri speciali – di paper di giovani talenti selezionati insieme all'Istituto Banco di Napoli Fondazione e al giornale il Denaro. Ultima mia piacevole fatica è stato il lancio nel corrente anno del Premio Rassegna Economica – in occasione degli ottanta anni della rivista – indirizzato ai giovani ricercatori e studiosi sui temi dello sviluppo economico del Mezzogiorno, premio che affido per le edizioni future al nuovo direttore della rivista Massimo Deandreis, a cui auguro buon lavoro, e all'amico e Presidente del Banco di Napoli Enzo Giustino, testimone storico delle vicende della banca. A partire dal 2003 con l'uso delle moderne tecnologie alla distribuzione cartacea si è affiancata la distribuzione via web, permettendo una diffusione maggiore della rivista. La presenza sulla principali banche dati internazionali (Ebsco, EconLit) ha garantito, infine, visibilità e diffusione negli ambienti economici anche all'estero. Ho avviato nel 2003, al fine di aumentare la sua fruizione in specie da parte delle giovani generazioni, un progetto di recupero della "memoria storica" della rivista a partire dal 1931, creando una banca dati di tutti gli autori e di tutti gli articoli; sul sito web di SRM sono disponibili gli articoli pubblicati dal 2004 ad oggi, per le pubblicazioni antecedenti, gli indici dei volumi. Gli articoli degli autori più significativi tra cui diversi premi Nobel pubblicati tra il 1931 e il 2004, sono fruibili in formato digitale, a testimonianza del ruolo di impulso e stimolo culturale storicamente svolto dalla Rassegna. Sono stati recentemente pubblicati online gli articoli di Epicarmo Corbino in occasione del Convegno commemorativo tenutosi a Napoli nel 2010.

Vorrei esprimere infine un caldo ringraziamento ai tutti i collaboratori, in particolare: a Salvio Capasso e Alessandro Panaro; a Lorenzo Paliotta, Laura Santopaolo, Maria Federica Masturzo, Lucia Simonetti, Marina Ripoli per la cura nella redazione della pubblicazione. Un vivo ringraziamento agli Associati di SRM, in particolare agli Amministratori delle banche del Gruppo Intesa Sanpaolo, dell'Istituto Banco Napoli - Fondazione e della Compagnia Sanpaolo che hanno sostenuto le iniziative e al Presidente Federico Pepe e al Consiglio Direttivo di SRM che le hanno permesse e incoraggiate. Un ringraziamento alla famiglia Giannini, azienda tipografica storica, che cura da sempre con maestria la stampa della rivista. Un ultimo e commosso ringraziamento alla memoria del primo direttore della Rassegna Gaetano Quarta che nel 1931 ha creato la rivista e ha reso possibile questo lungo viaggio.

FRANCESCO SAVERIO COPPOLA

PREFAZIONE

Il processo di cambiamento globale, con la nuova distribuzione dei flussi di capitale e di informazioni nell'economia, definisce nuovi scenari per le aree urbane.
Gli spazi urbani hanno assunto nuovi ruoli nel processo di cambiamento globale, in particolare come luoghi privilegiati dell'incontro tra le reti lunghe del confronto nazionale ed internazionale e le dinamiche plurali che connotano le società locali. In questa prospettiva l'attenzione per le città è andata progressivamente crescendo; si riconosce loro, oggi più che nel passato e soprattutto secondo modalità diverse, il privilegio di essere luoghi deputati a fare da volano nei processi di crescita e di competitività economica, processi non disgiunti dalla coesione sociale considerata supporto ineludibile alla crescita della competitività stessa.
Le grandi città del Mezzogiorno d'Italia, al pari delle altre città italiane ed europee, non sono sfuggite a tali nuove logiche, registrando nel corso degli ultimi anni consistenti mutamenti nelle forme di organizzazione economica, sociale e territoriale. La Rassegna Economica ha dedicato un numero monografico per indagare tre importanti aree urbane meridionali intese come asset per la competitività, analizzando modalità, politiche e strategie atte a rendere Bari, Napoli e Palermo delle infrastrutture per lo sviluppo, capaci di coniugare l'accessibilità, l'attrattività e l'innovazione con la sostenibilità dal punto di vista ambientale e con un'auspicabile elevata qualità della vita. La ricerca ha indagato la struttura economica, il ruolo e il posizionamento delle tre città del Mezzogiorno, al fine di formulare proposte concrete per rimettere in funzione il territorio meridionale grazie al ruolo di traino svolto dalle sue maggiori aree metropolitane. L'alta competenza delle risorse umane si può formare infatti solo nei luoghi in cui prospera la ricerca e la formazione avanzata e dove la circolazione delle conoscenze genera creatività e innovazione. In quanto hub, nodi di reti sempre più sviluppate e interconnesse, le centralità urbane attraggono infatti flussi sempre crescenti di persone e merci, e, con l'aumento della popolazione immigrata, si aprono ad una visione interetnica e interculturale.
Lo sviluppo del Mezzogiorno deve far perno sulla competitività delle sue maggiori aree metropolitane. Pertanto le prime città chiamate a trainare gli spazi regionali nella nuova competizione globale tra territori saranno evidentemente Bari, Napoli e Palermo. Non va sottaciuto lo scarso sviluppo delle reti di trasporto, che non ha permesso da una parte di costruire uno sviluppo integrato fra le tre maggiori aree urbane del Mezzogiorno e dall'altra ha reso non facile il collegamento con altre realtà del Mediterraneo e dell'Europa. Inoltre queste città, ai fini di migliorare la propria infrastrutturazione, non hanno utilizzato in maniera efficace i fondi comunitari che hanno interessato la programmazione 2000-2006 e quella in corso 2007-2013. Queste grandi città, pur interessate da molteplici dinamiche di cambiamento, scontano ancora gravi ritardi nei rispettivi processi di trasformazione, rispetto ad alcune aree urbane europee, anche mediterranee, che, utilizzando la vetrina di alcuni grandi eventi o

guidate da progetti-simbolo, hanno puntato con grande ambizione sulla funzione culturale, sul rinnovamento infrastrutturale, sulla valorizzazione delle risorse ambientali, ottenendo ottimi risultati anche dal punto di vista del posizionamento strategico nello spazio europeo. Bari, Napoli e Palermo sono lontane da simili risultati anche perché sulla loro proiezione esterna grava ancora la difficoltà di gestione ordinaria dei problemi interni, che determina l'incapacità di risolvere le proprie contraddizioni attraverso la predisposizione di strategie concrete che consentano di pensare su grande scala il cambiamento. La scarsa attenzione alla produzione di beni comuni e un tessuto sociale poco coeso non hanno favorito l'individuazione di obiettivi comuni per lo sviluppo delle tre aree urbane.

Le politiche urbane dovrebbero dunque puntare al contempo su due tipi di azioni: da una parte i grandi progetti di rinnovo urbano, dall'altro azioni integrate per affrontare il problema della povertà e dell'esclusione sociale, anche per far fronte ai problemi dell'accoglienza e dell'integrazione dei cospicui flussi di migranti che esse attraggono.

Il nuovo ruolo economico che stanno assumendo le città, con l'allargamento dell'orizzonte esterno e delle prospettive spaziali in cui la comunità urbana proietta le sue azioni e le sue aspirazioni, non deve infatti far dimenticare i pericoli che discendono dai fattori sociali interni, indispensabili per realizzare quel contesto entro cui una comunità urbana può riconoscersi in una visione mondializzata.

FEDERICO PEPE

BARI: TRA MARE E TERRA. LA PROIEZIONE COMPETITIVA DEL CAPOLUOGO PUGLIESE

Abstract. *Bari: between see and land. The competitiveness of the city of Bari.* The aim of this paper is to provide an analysis of the structural features and of the evolutionary trends of the city of Bari and its metropolitan area in order to identify its trajectories of development and to evaluate its competitiveness in the wider Euro-Mediterranean area. To this end, we analyzed the strategic areas of development which can promote the functional and cultural regeneration of the city and of its geographical area: Logistics, Culture, Industry, Research, Services, Tourism. The development of Bari and of its metropolitan area is related to the possibility of carrying out a development model which integrates various sectors, exploiting their interactive and synergistic links. Our analysis shows how the possibility for this perspective to be achieved closely lies on the processes of Euro-Mediterranean integration and on the city's ability to assume a central role in the dynamics of development of the "Adriatic-Ionian" Region. Bari should therefore aim at creating an integrated logistics system, supported by a coherent, innovative economic and productive context, but it should also propose itself as a center of convergence and diffusion of culture and creativity. The process of integration of these different elements can be achieved only through the implementation of innovative and effective models of governance which should be expression of a shared territorial planning aiming at improving the competitive position of the metropolitan area without neglecting the solution of those social and environmental issues which hindered its development until now and threaten to compromise its competitive position.

Keywords: urban competitiveness, metropolitan area, urban identity, strategic planning, urban sustainability

JEL: O180, O200, R280, M300

1. ALCUNE RIFLESSIONI INTRODUTTIVE SULLE PROSPETTIVE COMPETITIVE DI BARI[1]

Le prospettive competitive di Bari e della sua regione metropolitana sono legate alla possibilità di assumere un ruolo centrale nelle dinamiche di sviluppo della macroregione "adriatico-ionica", proponendosi, grazie alla propria posizione geografica, come polo strategico di interconnessione tra questa regione ed il resto d'Europa e, nel contempo, in sinergia con gli altri due capoluoghi salentini (Brindisi e Taranto), come sistema logistico territoriale in grado di intercettare e gestire le relazioni longitudinali e latitudinali della vasta regione euromediterranea.

La possibilità che questa prospettiva venga a concretizzarsi, determinando la rinascita funzionale e culturale della città di Bari, è legata tanto all'evoluzione del processo di integrazione euromediterranea e all'accelerazione che questo riuscirà ad imprimere alle relazioni economico-culturali tra le tre sponde del Mediterraneo, quanto alla capacità degli attori locali di creare le condizioni territoriali per cogliere le opportunità offerte dall'evoluzione del quadro geoeconomico e geopolitico e

[1] Il paragrafo è stato redatto da Fabio Pollice.

assecondare la propria vocazione strategica. La posizione nodale del capoluogo barese nell'ambito del Corridoio VIII: asse strategico di comunicazione tra l'Unione europea, i Balcani, la penisola anatolica e il Medio Oriente, dovrebbe favorire lo sviluppo economico della città e del suo intorno metropolitano, rafforzandone il ruolo di porta d'accesso sud-orientale dell'Europa occidentale. Un ruolo che potrebbe essere ulteriormente arricchito dal prolungamento dello stesso verso Napoli, creando di fatto un'interconnessione longitudinale tra Mediterraneo occidentale e Mediterraneo orientale. Per trasformare la propria centralità geografica in una centralità economica e culturale effettiva, Bari deve puntare sulla creazione di un sistema logistico integrato, supportato da un tessuto economico-produttivo coerente ed innovativo, ma deve anche potersi proporre come centro di convergenza ed irradiazione della cultura e della creatività. Per quel che attiene il primo aspetto, quello relativo al sistema logistico, il gap infrastrutturale dell'area metropolitana, soprattutto con riferimento alla prospettiva competitiva precedentemente delineata, appare ancora elevato. Se, infatti, il Sistema locale del lavoro di Bari presenta un indice di accessibilità che nell'Italia centro-meridionale viene eguagliato solo da quello che si registra con riferimento alla capitale (ISFORT), il livello delle infrastrutture appare ancora sottodimensionato rispetto all'obiettivo di fare di questa città un nodo di livello internazionale. Forti ritardi si registrano sia sul piano dell'adeguamento della dotazione infrastrutturale, sia sul piano del miglioramento della qualità e dell'ampliamento della tipologia dei servizi logistici di supporto; senza considerare che l'attuale livello di accessibilità dell'area metropolitana ne fa un nodo logistico di livello meramente regionale con una scarsa capacità di interconnettere mercati di livello internazionale.

Momenti qualificanti del sistema logistico appaiono il porto e le strutture ad esso collegate, ma il novero degli elementi qualificanti dovrebbe estendersi anche a strutture non propriamente logistiche eppure funzionalmente collegate alla proiezione internazionale della città. Ne è un esempio sufficientemente rappresentativo l'ente fieristico al quale bisogna riconoscere un ruolo strategico nello sviluppo della città, quale elemento di interconnessione tra la funzione logistica e quella culturale e fattore di promozione del territorio e di dinamiche relazionali di livello internazionale. Entrambe le strutture necessitano, tuttavia, di un'azione di forte rilancio che richiede il concorso di investimenti pubblici e privati ed il ricorso ad una pianificazione strategica di ampio respiro, collegata e coordinata con gli altri strumenti di pianificazione. Per quel che attiene l'infrastruttura portuale, il piano di ammodernamento – tuttora in fase di realizzazione – dovrebbe condurre ad un significativo incremento dell'attrattività del porto sia con riferimento al traffico crocieristico – importante in tal senso la realizzazione del nuovo terminal crocieristico e l'ampliamento delle banchine di attracco – che al traffico commerciale e, più in particolare, a quello di tipo *Ro-Ro* che costituisce, nella prospettiva di un effettivo decollo delle Autostrade del Mare, un segmento particolarmente appetibile del mercato del trasporto marittimo. Con riferimento alla Fiera del Levante un progetto importante nella direzione di un potenziamento del suo ruolo economico e culturale è quello che prevede la ristrutturazione e riqualificazione del quartiere fieristico con la realizzazione di un nuovo centro congressi, di un padiglione di oltre 18mila mq, di interventi volti ad

accrescerne l'accessibilità e la fruibilità e, non ultimo, la realizzazione del Cineporto con la nuova sede dell'Apulia Film Commission (v. *ultra*). Si tratta, a ben vedere, di un progetto che intende fare della Fiera un centro culturale integrato, capace non soltanto di attrarre eventi e visitatori, ma anche di contribuire all'affermazione della città come polo culturale. Tornando al sistema infrastrutturale, un analogo sforzo di ammodernamento e conseguente ampliamento della quantità e della tipologia dei servizi offerti dovrebbe realizzarsi sul fronte delle altre due porte di accesso e di interconnessione del sistema metropolitano: lo scalo ferroviario e quello aeroportuale.

Per quest'ultimo invero si è assistito proprio in questi ultimi anni alla realizzazione di un progetto di ammodernamento che ne ha significativamente migliorato la funzionalità sia in termini quantitativi che qualitativi, tanto da determinarne l'ascesa nella classifica degli aeroporti italiani. Il completamento dei lavori di ampliamento ed ammodernamento dell'aerostazione ha condotto ad un raddoppio della precedente capacità di assorbimento del traffico passeggeri: la superficie complessiva è, infatti, passata dagli originari 28.800 mq ai 48.000 mq previsti nel progetto e i pontili d'imbarco da 4 ad 8, di cui uno attrezzato per aeromobili di classe "E". Ma l'intervento che promette di accrescere significativamente l'attrattività dello scalo di Bari-Palese è senza dubbio la realizzazione del collegamento metropolitano con la città, il porto e la stazione ferroviaria, anch'esso in corso di realizzazione. Se le infrastrutture di trasporto richiedono interventi di ammodernamento e di potenziamento dell'offerta, ancor più determinanti per lo sviluppo di funzioni logistiche di livello internazionale appaiono gli interventi di adeguamento delle interconnessioni funzionali tra le infrastrutture di trasporto, condizione ineludibile per proporre un sistema logistico integrato, efficiente ed intermodale. Su questo piano l'apertura dell'Interporto di Bari costituisce di certo uno degli interventi più significativi realizzati in questi ultimi anni. L'interporto che sorge a ridosso della zona industriale in posizione baricentrica tra il porto e l'aeroporto, presenta uno spettro di funzioni logistiche ancora limitato, ma può assolvere una funzione strategica per lo sviluppo logistico della metropoli barese. Altrettanto significativa in tal senso è la realizzazione del nodo ferroviario con interventi di ampliamento, integrazione e messa in efficienza della rete ferroviaria; interventi che dovrebbero consentire di migliorare sensibilmente gli attuali livelli di interconnessione all'interno dell'area metropolitana e tra le sue diverse polarità logistiche.

Un'iniziativa sicuramente positiva, nell'ottica di un rafforzamento delle interconnessioni logistiche a scala locale, è ravvisabile nell'allargamento della giurisdizione del Porto di Bari agli scali portuali di Barletta, Monopoli e, in prospettiva, di Manfredonia. La gestione integrata delle tre infrastrutture e dell'insieme dei servizi ad esse collegate promette di rafforzare la posizione competitiva della nascente Autorità Portuale del Levante all'interno del bacino del Mediterraneo.

Eppure, l'obiettivo di un rafforzamento competitivo di Bari come polo logistico internazionale non può essere perseguito senza lo sviluppo di un'alleanza strategica con gli altri due capoluoghi di provincia: Taranto e Brindisi, anch'essi sedi di infrastrutture portuali di livello internazionale. Bisogna, infatti, considerare che Taranto e Brindisi gestiscono rispettivamente il 72,6% e il 17,3% del traffico merci che transita nei principali porti pugliesi, mentre Bari detiene una quota pari ad appena il 7,9%, che

diviene il 10,1% ove si aggiunga anche il traffico degli altri due porti che ricadono sotto l'attuale giurisdizione della sua Autorità portuale (Fonte: Assoporti – le percentuali sono calcolate sulla media del triennio 2006-2008). Le percentuali, con riferimento al traffico passeggeri, sono invece assai diverse con Bari che attrae il 77,5% del traffico passeggeri e Brindisi appena il 22,5%. Ed in effetti gli interventi realizzati in questi ultimi anni, quantunque ispirati all'obiettivo di accrescere il livello di polifunzionalità dello scalo portuale (SRM 2009: 220) – attraverso un rafforzamento tanto delle attività rivolte al traffico passeggeri quanto a quello commerciale – , si sono prevalentemente indirizzati all'ampliamento ed ammodernamento delle funzioni legate al traffico croceristico e ai collegamenti con i porti della sponda opposta dell'Adriatico e dello Ionio. Un posizionamento competitivo che ha consentito al porto di Bari di raggiungere eccellenti risultati sul traffico passeggeri (v. *ultra*). Il progetto di un'integrazione sistemica delle tre realtà portuali con la creazione di servizi logistici comuni – peraltro già avanzato in sede nazionale e regionale –, potrebbe fare della Puglia una delle più importanti realtà logistiche dell'intera regione mediterranea con ricadute considerevoli sul piano economico ed occupazionale. L'indifferibilità di questo progetto discende dalla intensificazione della concorrenza tra i diversi scali portuali del Mediterraneo, impegnati ad accaparrarsi quote crescenti del traffico merci e passeggeri attraverso investimenti logistici che consentano di sfruttare appieno le economie di scala proprie del settore.

In un siffatto scenario competitivo solo la creazione di un sistema portuale integrato, organizzato come un'unica piattaforma logistica, potrebbe consentire ai tre porti pugliesi e al territorio nel suo complesso di conseguire un'affermazione competitiva nel settore del trasporto marittimo e rilanciare così l'economia di questa regione e le sue ambizioni internazionali. Un tale progetto, tuttavia, richiede lo sviluppo di complesse alleanze strategiche che vedano il coinvolgimento congiunto e coordinato di livelli istituzionali diversi: regionale, nazionale e comunitario. Le prospettive di questa regione e la sua integrazione nello spazio economico europeo ed euro-mediterraneo – condizione ineludibile perché si inneschi un effettivo processo di convergenza economica – sono legate alle scelte che saranno operate a livello nazionale ed europeo e a quanto gli attori locali saranno in grado di influenzarle. I ritardi nella realizzazione degli interventi infrastrutturali sul Corridoio VIII; lo sbilanciamento delle rete TEN-T (Trans-European Transport Network) sull'asse tirrenico; i progetti di rafforzamento della rete ferroviaria europea lungo assi che tagliano fuori il territorio pugliese e gran parte del nostro Paese[2]; l'inefficienza della rete ferroviaria italiana con particolare

[2] Un esempio è il progetto elaborato dal FERRMED, associazione a carattere multisettoriale, creata su iniziativa del mondo imprenditoriale, per migliorare la competitività europea mediante la promozione dei cosiddetti «Standard FERRMED», il miglioramento dei collegamenti di porti e aeroporti con i rispettivi hinterland e il concetto del Grande Asse ferroviario per le merci Scandinavia-Reno-Rodano-Mediterraneo occidentale e la promozione di uno sviluppo più sostenibile attraverso la riduzione dell'inquinamento atmosferico. Il progetto propone lo sviluppo di un sistema di interconnessione logistica lungo un asse Sud-Ovest – Nord-Est che taglia fuori larga parte del nostro Paese e del suo sistema portuale. Un altro esempio è costituito dal progetto ERTMS European Railway Traffic Management System. Nato con l'obiettivo di centralizzare il sistema di gestione del traffico

riguardo alla dorsale adriatica; sono tutte situazioni che rischiano di inibire qualsiasi velleità competitiva e vanificare gli investimenti logistici sin qui realizzati, così come la stessa possibilità di rilanciare la competitività del sistema produttivo locale. Se la possibilità di incidere su queste dinamiche risulta di fatto limitata, non altrettanto può dirsi per altri aspetti relativi all'organizzazione logistica del territorio e alle interazione con le altre componenti del tessuto economico locale.

L'efficacia di un sistema logistico, al pari degli effetti territoriali che questo è in grado di produrre, non discende tuttavia solo dalla capacità di rispondere in maniera efficiente e qualitativamente adeguata alla domanda di trasporto, ma anche dalla presenza di un insieme integrato di attività economiche legata alla trasformazione e all'adattamento merceologico delle merci che transitano sul territorio.

Funzioni che caricano di valore aggiunto le merci, creando meccanismi virtuosi che consentono di accrescere e moltiplicare le ricadute territoriali derivanti dalle sole funzioni logistiche. Tra il rafforzamento competitivo del sistema logistico barese – o, più correttamente, pugliese, ove si ritenga di accreditare le considerazioni appena sviluppate – e l'espansione economica di un sistema produttivo ad esso collegato, viene dunque a crearsi un rapporto di reciprocità e di interdipendenza, così che lo sviluppo dell'uno presuppone e allo stesso tempo determina lo sviluppo dell'altro. Una reciprocità che si riscontra – sia pure con le dovute distinzioni – anche nel settore del trasporto passeggeri, laddove il nodo logistico, se in grado di offrire adeguate condizioni di attrattività territoriale, può – avvantaggiandosi della propria migliore accessibilità – captare quote crescenti della domanda turistica nazionale ed internazionale, sfruttando una vocazione mai pienamente valorizzata. Prima di soffermarsi sulla proiezione turistica della città e sulle prospettive economiche ed occupazionali che questa potrebbe determinare, appare opportuno spendere qualche considerazione introduttiva sul sistema industriale che, a differenza di altri contesti metropolitani e nonostante la ripresa dei processi dismissivi indotti dai più recenti andamenti recessivi dell'economia nazionale ed internazionale, mantiene una forte valenza economica ed un ruolo occupazionale di indubbia rilevanza. All'industria in senso stretto è, infatti, riconducibile il 14,3% del valore aggiunto che viene prodotto nell'area metropolitana e, se si aggiunge il settore delle costruzioni, tale incidenza sale al 20,8%. Bari costituisce il centro di un sistema produttivo ampio e diversificato "che – nonostante periodiche oscillazioni nei suoi tassi di crescita – consente ancor oggi alla provincia di collocarsi al 12° posto nelle graduatoria delle province italiane per valore aggiunto al costo dei fattori, al 2° nel Mezzogiorno dopo Napoli e al 1° lungo la costa Adriatica, superando per volume di ricchezza prodotta anche l'area di Venezia" (Pirro, 2007). L'area metropolitana, a cagione della sua elevata accessibilità intermodale e della buona concentrazione di istituti formativi di livello superiore e di centri di ricerca pubblici e privati (v. *ultra*), mostra peraltro una capacità di attrazione sugli investimenti

ferroviario su linee di interesse europeo, ha di fatto identificato le linee stesse, gettando così le basi per lo sviluppo di una rete europea del trasporto ferroviario che promette di incidere in maniera significativa sulla competitività dei territori che attraversa e dei porti che connette.

esterni assai maggiore di quella che si riscontra con riferimento ad altre aree urbane dell'Italia centro-meridionale.

Particolarmente incisivi sul piano del potenziamento dell'armatura industriale dell'area metropolitana e della provincia nel suo complesso sono stati i risultati ottenuti nella seconda metà degli anni Novanta, quando un ampio partenariato pubblico, che ha visto il coinvolgimento del Comune, della Regione, del Consorzio ASI e del Governo centrale, ha portato alla localizzazione di grandi aziende come la Getrag, la Tecnologie Diesel Italia del gruppo Bosch, la Bilfinger & Berger, la EDS, il Gruppo Lucchini, la Thermocold, la Brovedani Sud e la Termomeccanica – cui si è aggiunta poi nel 2005 la Transcom Worlwide con il suo grande call center. Nel complesso una strategia attrattiva che ha consentito di creare oltre 3.300 posti di lavoro a tempo indeterminato in settori trainanti e a forte ricaduta territoriale come la meccanica, l'information technology e la ricerca scientifica. Negli ultimi anni si sono, tuttavia, registrati forti segnali recessivi che hanno avuto pesanti conseguenze economiche ed occupazionali, obbligando gli attori locali a ripensare l'attuale configurazione economico-produttiva per renderla più coerente con i fattori di competitività su cui la città può e vuole contare. Attualmente il sistema manifatturiero dell'area metropolitana è incentrato su tre settori principali (automotive, altri comparti della meccanica, agroalimentare) ed altrettante polarizzazioni produttive distribuite tra il capoluogo, i comuni della prima corona urbana (particolarmente significativa la presenza industriale nel comune di Modugno) ed alcuni comuni più esterni che non afferiscono all'area metropolitana, come Altamura, o che vi afferiscono, ma fanno parte di altri sistemi locali del lavoro, come Gioia del Colle (anche se in questo caso i valori assoluti sono scarsamente significativi).

Va tuttavia sottolineato che in ambito provinciale il livello di concentrazione del settore industriale (al netto delle costruzioni) è molto elevato: nei primi due comuni (Bari e Modugno) si concentra più del 42% del valore aggiunto industriale prodotto in provincia di Bari; percentuale che sale oltre il 58% se si considerano i primi cinque comuni.

TABELLA 1

Concentrazione territoriale del valore aggiunto industriale nella provincia di Bari (Anno 2008)

Comune	V.A. Industria in s.s.	Inc.%	Inc.% cumulata
Bari	**877,24**	**25,9**	**25,9**
Modugno	560,05	16,5	42,4
Altamura*	279,26	8,2	50,7
Corato*	130,90	3,9	54,5
Bitonto	127,53	3,8	58,3
Altri comuni della provincia	1413,91	41,7	100,0

NOTE: *comuni non appartenenti all'area metropolitana
FONTE: nostra elaborazione su dati ISTAT, 2010

Per quel che attiene la distribuzione settoriale delle attività manifatturiere, particolarmente importante è il ruolo della componentistica per auto sia per la rilevanza competitiva delle imprese presenti, sia per gli effetti attrattivi che potrebbero derivare dallo sviluppo di specifiche economie localizzative conseguenti all'interazione sinergica

tra le imprese presenti e tra queste e le altre componenti territoriali, come il sistema della ricerca pubblica e l'indotto non specializzato.

Attualmente il settore vede la presenza di 6 grandi stabilimenti tutti a controllo esterno della Magneti Marelli del gruppo Fiat, di Getrag, Bosch (Tdit e Robert Bosch ora fuse sotto il profilo societario), Skf, Graziano Trasmissioni e Bridgestone Firestone, cui sono collegate numerose piccole imprese dell'indotto locale. Un settore altrettanto rappresentativo dell'industria barese e metropolitana è senza alcun dubbio l'agroalimentare. Si tratta di un settore che affonda le proprie radici nella vocazione agricola di questo territorio. Ed è in effetti proprio l'agricoltura locale l'elemento da cui si dipartono le diverse filiere agroalimentari che caratterizzano l'economia locale divenendone elementi emblematici e rappresentativi, come nel caso della filiera olearia, di quella cerealicola – dove va segnalata la presenza di un grande gruppo di rilevanza nazionale come le aziende Divella – e, nondimeno, di quella vitivinicola che pure assolve un ruolo di assoluto rilievo all'interno del tessuto economico provinciale con la produzione di vini pregiati ed uva da tavola. L'industria agroalimentare presenta, peraltro, una distribuzione più omogenea sul piano territoriale e buoni livelli di competitività con una discreta propensione all'export. La forte contrazione dei volumi occupazionali che si è registrata in questi ultimi anni come effetto della crisi che ha colpito l'economia mondiale ed il nostro Paese, ha evidenziato la debolezza strutturale di un sistema produttivo che nella sua componente endogena non è mai riuscito ad attivare – salvo rare eccezioni che non a caso sono ben presto divenuti casi di eccellenza – investimenti organizzativi e tecnologici in grado di sostenere la sfida competitiva posta dai processi di globalizzazione che hanno profondamente trasformato lo scenario nazionale ed internazionale.

La caratterizzazione del tessuto produttivo – formato prevalentemente da micro e piccole imprese a conduzione familiare e con un basso livello di capitalizzazione –, la scarsa propensione all'associazionismo dell'imprenditoria locale e l'assenza di una politica industriale tesa a sostenere lo sviluppo competitivo delle imprese locali, hanno comportato il progressivo arretramento dell'economia industriale con la perdita di posti di lavoro che il settore dei servizi, quantunque in crescita – anche per effetto del rafforzamento della dimensione metropolitana del contesto territoriale –, non è riuscito a riassorbire.

L'impressione è che nel corso degli ultimi due decenni si sia data priorità all'attrazione di iniziative imprenditoriali dall'esterno, con investimenti mirati, mentre scarsa importanza sia stata attribuita all'attivazione del potenziale endogeno, costituito per l'appunto da questo sistema di piccole e piccolissime imprese che da sempre costituisce la ricchezza di questo territorio. Le prospettive di sviluppo dell'economia industriale nell'area metropolitana di Bari, come si avrà modo di sottolineare nel prosieguo, sono indissolubilmente legate all'adozione di un'efficace politica industriale volta a rafforzare il tessuto produttivo e ad accrescerne il livello di relazionalità sistemica, integrando la componente esogena con quella endogena.

Ma se l'industria può essere considerata un settore imprescindibile per lo sviluppo dell'area metropolitana, un'importanza uguale, se non addirittura superiore, lo ha la cultura, intesa sia come componente trasversale del tessuto economico-sociale, sia come

insieme composito ed articolato di attività ad essa direttamente o indirettamente riconducibili (il cosiddetto settore della cultura). Non a caso, come già si è avuto modo di sottolineare, proprio la cultura è stata individuata come uno dei settori strategici su cui incentrare lo sviluppo dell'area metropolitana di Bari. Anche in questo caso, tuttavia, si riscontra una situazione fortemente contraddittoria tra quello che la città è, e quello che la città aspira ad essere. L'obiettivo di fare di Bari un centro culturale di livello internazionale, quantunque giustificabile sotto il profilo dell'anelito competitivo, non trova, infatti, molta corrispondenza con quello che è oggi il ruolo della cultura in questa città. L'area metropolitana di Bari, che si inserisce nei network europei della cultura tra cui *Creative Cities* e *Educational Cities* ed è candidata a Capitale Europea della Cultura per l'anno 2019, è considerata a pieno titolo tra le aree metropolitane più interessanti e attrattive sotto il profilo della vivacità culturale e delle dinamiche di sviluppo generate dall'economia della cultura e della creatività applicata a contesti territoriali complessi. Produrre cultura attraverso i settori della *Cultural* e *Creative Industry* è una specializzazione che identifica oggi fortemente la Metropoli Terra di Bari (MTB) e che ne determina un posizionamento strategico su scala nazionale. Tuttavia, l'indice di dotazione di strutture culturali e ricreative che nel 1991 era pari a 80,66 nel 2004 è sceso a 74,13 (Istituto Tagliacarne, 2004) e, sebbene superiore rispetto al dato regionale (47,24) e a quello complessivo del Mezzogiorno (55,6), risulta di gran lunga inferiore a quello che si riscontra in altre città che mostrano la stessa proiezione competitiva.

Allo stesso tempo, stando ai risultati dello studio condotto nel 2005 dal Creativity Group Europe, la provincia di Bari si colloca solo al 53° posto come indice complessivo di creatività, con una performance relativamente migliore (29° posto) solo con riferimento alla capacità tecnologica ed innovativa che da tempo costituisce uno dei momenti trainanti dell'economia provinciale. Non a caso un ruolo strategico quale fattore di traino dell'innovazione territoriale è svolto dall'Università di Bari che realizza un'intensa attività di ricerca teorica ed applicata in concorso con altri attori locali ed extralocali, designando preziose reti di innovazione che travalicano i confini provinciali e regionali. Risultati peggiori – come del resto si riscontra con riferimento a molte città del Mezzogiorno – si registrano sul fronte dell'indice di tolleranza che costituisce un efficace indicatore del livello di apertura culturale di un sistema territoriale e, conseguentemente, uno dei pilastri della creatività (cfr. Florida, 2005). Se la prospettiva di fare della città una "fucina culturale" in grado di rendere la cultura un asse portante della propria economia, appare – nonostante l'indubbia propensione territoriale – ancora di là da venire, lo sviluppo di un turismo culturale, legato alle valenze attrattive del ricco patrimonio materiale ed immateriale di questa città e del suo intorno territoriale, risulta una prospettiva concreta e di grande rilevanza strategica.

In effetti questo territorio presenta potenzialità attrattive ancora largamente inespresse, come del resto dimostra la scarsa rilevanza del turismo internazionale e le carenze che si riscontrano nel sistema ricettivo. Il miglioramento delle infrastrutture turistiche e di trasporto – si pensi ai già citati investimenti per accrescere l'attrattività del porto e dell'aeroporto a beneficio del turismo croceristico e dell'incoming in generale – promette di avere effetti propulsivi sul turismo, ma molto va ancora fatto sul

piano dell'offerta culturale e dei servizi incoming. Logistica, Cultura, Industria, Ricerca, Servizi, Turismo. Lo sviluppo di Bari e della sua area metropolitana è legato alla possibilità di realizzare un modello di sviluppo che integri questi diversi settori economici, sfruttandone i legami sinergici ed interattivi. Un sistema economico diversificato, caratterizzato da un forte radicamento territoriale e da un'altrettanto significativa proiezione internazionale. Ma un siffatto progetto richiede una regia unica capace di interagire ed interloquire con una pluralità di attori, portatori di istanze non sempre convergenti. Una regia unica, ma espressione di un modello di governance allargata in grado di rappresentare e risolvere i problemi del territorio, ottenendo il massimo della convergenza sugli obiettivi e sulle strategie di sviluppo e, parallelamente, il coinvolgimento attivo di tutte le forze che operano sul territorio ed in esso si riconoscono. In quest'ottica la costituzione dell'ente metropolitano e l'elaborazione del Piano strategico della Metropoli Terra di Bari assumono un'importanza nodale per lo sviluppo competitivo della città, pari, se non addirittura superiore, all'insieme delle risorse su cui il territorio può contare. Il Piano strategico – su cui si tornerà diffusamente nelle pagine successive – costituisce, infatti, il risultato tangibile di un ampio partenariato; un'esperienza di governance, che se debitamente arricchita e valorizzata, può guidare lo sviluppo urbano e traghettarlo verso nuovi e più significativi orizzonti competitivi. Le difficoltà da superare sono molteplici, a partire dalle problematiche sociali ed ambientali che irretiscono lo sviluppo del sistema economico-produttivo e sono a loro volta accresciute dal suo arretramento. Si tratta di problematiche la cui soluzione richiede il concorso di tutti i livelli istituzionali da quello regionale a quello comunitario. Lo sviluppo competitivo di Bari e della sua regione metropolitana costituisce un obiettivo di rilevanza nazionale, perché se è vero che il ritardo del Mezzogiorno ha tra le sue determinanti proprio la debolezza dell'armatura urbana di questa regione, la convergenza non può essere ottenuta solo attraverso interventi di politica economica che prescindano dalla dimensione urbana dello sviluppo, e deve essere perseguita anche e soprattutto attraverso uno sforzo pianificatorio che si concentri proprio sulle grandi città, come Bari, recuperandole ad una funzione ordinatrice dello spazio economico regionale e facendone momenti di interconnessione tra l'economia meridionale e quella mondiale.

2. METROPOLI TERRA DI BARI: LA TRANSIZIONE INCOMPIUTA[3]

2.1. Le traiettorie del cambiamento

Se la crescita di una città può essere misurata sia in termini demografici che economici, facendo cioè riferimento, da un lato, all'incremento della popolazione e, dall'altro, all'aumento del valore aggiunto complessivamente prodotto o ad altri indicatori ad esso affini, lo sviluppo urbano è un concetto assai più complesso che

[3] Il paragrafo è stato redatto da Fabio Pollice (sottoparagrafo 2.1.) e da Antonella Ricciardelli (sottoparagrafi 2.2., 2.3., 2.4.).

discende da un insieme articolato ed interdipendente di fattori che può essere ulteriormente declinato in ragione delle diverse specificazioni che il concetto stesso di sviluppo può assumere o significare. Inoltre, se la crescita di una città – al pari di qualsiasi altra entità geografica – può essere misurata in termini meramente quantitativi, lo sviluppo, in ragione di una significazione eminentemente qualitativa, può essere assai più difficilmente misurato e comunque non in termini meramente quantitativi.

Una prima sottolineatura, che intende in qualche modo giustificare anche la chiave di lettura attraverso la quale si è cercato di descrivere ed interpretare l'evoluzione della città di Bari, riguarda il rapporto che lega all'interno di un aggregato urbano evoluzione demografica ed evoluzione economica. Una crescita demografica che non si accompagni ad una crescita economica può essere, infatti, causa di tensioni sociali e processi di dequalificazione ambientale, minando le basi stesse dello sviluppo urbano.

Allo stesso tempo una crescita economica sostenuta ma spazialmente concentrata può creare squilibri territoriali tra la città e il suo intorno geografico, compromettendo quel rapporto di complementarietà e di interdipendenza tra centro e periferia che si dimostra essere una condizione ineludibile per la sostenibilità dei processi di sviluppo a scala locale. Analoghi squilibri possono del resto manifestarsi anche a scala urbana con la creazione di zone densamente infrastrutturate e caratterizzate da elevati valori urbani funzionali e simbolici e zone – solitamente, ma non esclusivamente, periferiche – che, al contrario, mostrano scarsi livelli di infrastrutturazione e condizioni di degrado ambientale e sociale. Se Bari, al contrario di altre aree metropolitane italiane – e del Mezzogiorno in particolare – non presenta squilibri del primo tipo, costituendo di fatto il nodo centrale di un sistema metropolitano multipolare[4], non altrettanto può dirsi per gli squilibri interni all'area urbana come dimostra la presenza di aree caratterizzate da evidenti e perduranti problematiche sociali ed ambientali. Alcune di queste aree sono state invero già oggetto di attenzione da parte delle istituzioni locali, come nel caso della riqualificazione del centro storico il cui recupero sembra tuttavia più legato alle esigenze di sfruttamento del suo indubbio potenziale attrattivo ai fini di uno sviluppo turistico della città e alla valenza simbolica degli interventi (Bari vecchia è un luogo denso di valori identitari) che non all'obiettivo della riqualificazione sociale ed ambientale di un contesto fortemente degradato. Nei più recenti strumenti di pianificazione si legge tuttavia una crescente attenzione per il recupero e la rifunzionalizzazione delle aree periferiche e marginali, segno evidente che la presenza di queste aree viene letta a livello istituzionale come un vincolo allo sviluppo dell'intero sistema urbano e metropolitano. Ne sono un esempio sufficientemente rappresentativo i progetti di riqualificazione dei quartieri di San Girolamo, Mungivacca e San Marcello;

[4] Nello studio sul sistema urbano italiano, realizzato nella seconda metà degli anni Novanta da Dematteis e Bonavero, Bari viene individuata come nodo centrale di un sistema regionale metropolitano di tipo policentrico, caratterizzato cioè da una trama urbana più equilibrata. Si tratta invero dell'unico sistema metropolitano dell'Italia centro-meridionale a presentare questo tipo di configurazione a cui viene riconosciuta da sempre una maggiore efficacia sistemica proprio in virtù dei meccanismi di interazione e di reciprocità che si instaurano tra i diversi nuclei urbani di cui l'area metropolitana si compone e da cui si alimenta (Dematteis G., Bonavero P. (a cura di) (1997), *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, Il Mulino, Bologna).

progetti che prevedono la riorganizzazione spaziale e funzionale di queste aree urbane ed interventi di infrastrutturazione tesi ad integrarli nel processo di sviluppo della città, facendo centro di funzioni di livello metropolitano. La natura multipolare dell'area metropolitana di Bari ha determinato uno sviluppo urbano più regolare, ma anche quest'area, al pari di quanto si è manifestato in altri contesti territoriali, denuncia fenomeni diffusi di *sprawl* urbano con gravi ripercussioni sul paesaggio e sull'ambiente. Bisogna peraltro considerare che questi fenomeni, come ha rilevato l'ISTAT nel Rapporto annuale del 2009 sulla situazione del Paese, appaiono in larga misura autonomi rispetto all'andamento demografico e tendono a configurare "un'evoluzione in senso consumistico del rapporto della popolazione con il proprio territorio" (ISTAT 2009: 148).

La strategia più adeguata per prevenire lo *sprawl* e i problemi ad esso collegati, è quello di promuovere la pianificazione territoriale ed accrescere i livelli di interconnessione dello spazio metropolitano in modo da accrescere i livelli di accessibilità dei diversi poli urbani. Una strada, che come si è detto nelle note introduttive, la MTB e la Regione Puglia, sembrano ormai seriamente intenzionati a percorrere, come del resto dimostra l'impegno profuso in questi ultimi anni nell'integrazione e nell'adeguamento dei sistemi di mobilità su rotaia e la già citata realizzazione del nodo ferroviario. Naturalmente l'obiettivo di una migliore distribuzione spaziale della popolazione non può essere ottenuto solo attraverso interventi di interconnessione fisica degli spazi urbani, ma con una redistribuzione spaziale delle funzioni urbane che favorisca le periferie e accresca i livelli di complementarietà dell'intero aggregato metropolitano.

Ad uno sviluppo equilibrato e diffuso delle attività economiche sul piano spaziale deve corrispondere uno sviluppo coerente e diversificato della base economico-produttiva. Bari, infatti, quale centro urbano di rango superiore con funzioni ordinatrici su una vasta area metropolitana e regionale, deve disporre di un insieme ampio ed articolato di servizi, ma deve anche poter contare su un apparato produttivo che, facendo leva sui propri specifici assets territoriali, le consenta di proporsi come nodo di reti economiche di livello nazionale ed internazionale. In altri termini, leggendo la configurazione economico-produttiva di questa città e del suo intorno geografico è possibile cogliere il ruolo che la stessa svolge in ambito locale e sovralocale, verificando quanto questo risulti coerente con la propria vocazione territoriale e con le proprie ambizioni geopolitiche e geoeconomiche.

La possibilità che la città possa acquisire, prima, e consolidare, poi, un ruolo economico di livello internazionale è, infatti, intimamente legata alla circostanza che la stessa riesca efficacemente a sfruttare i vantaggi competitivi derivanti dalla favorevole posizione geografica e dal capitale territoriale sin qui accumulato, come la forte concentrazione di conoscenze e competenze derivante dall'essere sede di una delle più importanti università dell'Italia centro-meridionale e di numerosi centri di ricerca di livello nazionale. La terza parte di questo paragrafo è non a caso dedicata all'analisi della proiezione internazionale del sistema economico-produttivo barese e al suo livello di competitività attuale e prospettica, quasi a voler misurare la fondatezza delle

aspirazioni internazionali della città e gettare le basi per un inquadramento competitivo della stessa che consenta di coglierne le traiettorie di sviluppo e valutarne le prospettive.

La crisi di competitività che ha interessato l'Italia, acuita dai riflessi della crisi internazionale, ha avuto forti ripercussioni anche sull'economia metropolitana e sulla sua proiezione internazionale; tuttavia, al pari di quanto si è verificato nelle altre regioni metropolitane del Paese, la contrazione dei livelli esportativi che si è registrata in questi ultimi anni, quantunque elevata, si è mantenuta al di sotto della media nazionale; segno di una tenuta migliore di questo come di altri sistemi produttivi urbani (cfr. Svimez 2010). Tale fenomeno va messo anche in relazione con la diverse composizione settoriale delle economie metropolitane che presentano una maggiore incidenza di settori innovativi e ad alta intensità tecnologici, meno soggetti per questo alla concorrenza delle economie emergenti. Con riferimento al SLL di Bari l'incidenza percentuale degli addetti alle unità esportatrici – che può essere considerato come un indice del livello di internazionalizzazione del sistema produttivo – fa registrare un valore pari a 16,5, superiore a tutti gli altri SLL di livello metropolitano del Mezzogiorno.

Per quel che attiene l'orientamento geografico delle esportazioni, si registra invece un'elevata incidenza del mercato comunitario – i 27 Paesi dell'UE assorbono il 71,6% delle esportazioni –, superiore a quella che si riscontra in tutte le altre regioni metropolitane con la sola eccezione di Catania, e di circa 9 punti percentuali al di sopra della media del Mezzogiorno e, addirittura, il doppio se il confronto viene fatto con il dato nazionale. Si tratta di un valore che stupisce, soprattutto in considerazione della proiezione "mediterranea" del capoluogo pugliese.

Il quadro complessivo che emerge da questa analisi è quello di un'area metropolitana caratterizzata da un sistema economico-produttivo abbastanza articolato sia sul piano spaziale che sul piano più specificamente produttivo con aree che, nonostante la propria dimensione metropolitana, mantengono una forte specializzazione agricola con buoni livelli di competitività delle relative produzioni, ed aree a forte densità manifatturiera che, pur ridimensionate dalla recente crisi finanziaria ed economica e dalla perdurante crisi di competitività del Paese nel suo complesso, mantengono una forte valenza economica ed occupazionale.

La città di Bari, coerentemente con il proprio ruolo di centro metropolitano, presenta una forte specializzazione nel terziario, ma dall'analisi della composizione tipologica e qualitativa dei servizi presenti sul territorio si evidenzia, accanto ad una forte rilevanza delle funzioni commerciali – per di più caratterizzate da un prevalente orientamento al mercato locale e regionale – la scarsa rilevanza di funzioni di rango superiore che solitamente contraddistinguono i centri metropolitani di livello sovraregionale. Non a caso nel recente rapporto sul sistema urbano italiano, elaborato dalla Rur in collaborazione con il Censis Bari viene inserite nel cluster delle "città mercato del sud" in compagnia delle altre due aree metropolitane del Mezzogiorno: Napoli e Palermo. Si tratta, come recita lo stesso rapporto, di città caratterizzate da: "alta densità urbana, elevata presenza di giovani, elevata concentrazione di funzioni commerciali e turistiche, livello dei valori immobiliari abbastanza elevato ma scarsa dinamicità del mercato.

Di contro, dinamica migratoria, negativa, bassa incidenza di stranieri residenti. Sul piano della qualità ambientale, elevato tasso di motorizzazione e scarso ruolo del trasporto pubblico, nonché bassa percentuale di raccolta differenziata"(Rur 2009: 7).

Se, dunque, la diversificazione del sistema produttivo e più in particolare la persistenza di un interessante tessuto manifatturiero associato ad un agricoltura dinamica e competitiva, può essere letto come un elemento di forza dell'attuale configurazione economica dell'area metropolitana, non altrettanto può dirsi per il settore dei servizi che appare di fatto inadeguato a sostenere le ambizioni competitive della città e la sua crescita sociale, economica e culturale.

2.2. Analisi demografica dello spazio urbano

La localizzazione della popolazione e gli eventi demografici caratterizzano nel tempo l'evoluzione dello spazio urbano e assieme alla dimensione economica contribuiscono a definire il profilo di un territorio.

Ne deriva che al fine di comprendere le dinamiche di sviluppo territoriale appare fondamentale lo studio della struttura e delle tendenze demografiche che caratterizzano il contesto analizzato. Questo perché la popolazione rappresenta la più immediata manifestazione del fenomeno urbano e risulta, dunque, in grado di rilevare non solo le trasformazioni ma anche le possibili traiettorie di sviluppo di una città.

Analizzando la formazione della rete urbana pugliese e nello specifico della Terra di Bari all'indomani dell'Unità d'Italia, si è assistito ad un processo di distribuzione dei centri urbani secondo un duplice modello: da un lato, un modello "a coppia" tra costa adriatica e interno, caratterizzato da una migliore dinamica economico-produttiva, grazie soprattutto all'integrazione tra agricoltura e servizi; dall'altro un'urbanizzazione dell'entroterra lungo la direttrice murgiana, con un'economia prevalentemente agricola e scarsamente integrata con i centri urbani costieri.

È proprio in questo periodo che Bari inizia ad assumere il ruolo di città centrale verificando al suo interno un incremento consistente della popolazione, che raggiunge i trecentomila abitanti nella prima metà del Novecento, e al contempo un potenziamento del proprio ruolo in quanto città di influenza provinciale (cfr. Talia 2007).

Allo stesso tempo, questa crescita, determinata da importanti processi di ammodernamento del territorio, quali lo sviluppo infrastrutturale e l'industrializzazione, non riesce a condizionare gli equilibri territoriali consentendo di fatto che si conservi la caratteristica del policentrismo soprattutto grazie allo sviluppo, lungo la direttrice adriatica, di un sistema urbano che contrasta la forza centripeta di Bari.

A partire dagli anni '60 si assiste ad una riduzione del carattere policentrico del territorio pugliese, periodo questo di forti migrazioni e di redistribuzione interna della stessa popolazione regionale. È in questo periodo che si verifica per Bari una forte espansione territoriale e un altrettanto consistente incremento demografico; questi fenomeni comportano la concentrazione all'interno dello spazio urbano di funzioni di rango superiore che permettono alla città capoluogo di accrescere il proprio ruolo di centro di gravitazione rispetto all'intorno geografico.

Considerando l'ammontare complessivo della popolazione, pari a 320.677 abitanti, e la densità media, pari a 2.759 ab/Km^2, Bari oggi si presenta, secondo la metodologia di classificazione dell'Anci, come una città urbanizzata per effetto dell'intensità di popolazione. Si tratta dunque di una città che presenta un'elevata quota di popolazione insediata in un agglomerato spazialmente circoscritto che occupa una porzione relativamente piccola del territorio comunale.

Questa forma di urbanizzazione è in realtà tipica delle città dell'Italia meridionale, in particolare Puglia e Sicilia, in cui, soprattutto a causa di uno scarso sviluppo dei livelli di connettività territoriale di livello intercomunale, si è assistito allo sviluppo di sistemi insediativi compatti in cui è rimasto netto il confine tra aree urbane e rurali (cfr. Anci 2009).

TABELLA 2
Tipologie di urbanizzazione prevalenti delle Città metropolitane (Anno 2006)

Genova Milano Napoli	Forte Urbanizzazione
Bari Cagliari Catania Palermo	Urbanizzazione per popolazione
Bologna Roma Trieste Venezia	Urbanizzazione per superficie
Firenze Messina Reggio Calabria Torino	Urbanizzazione debole

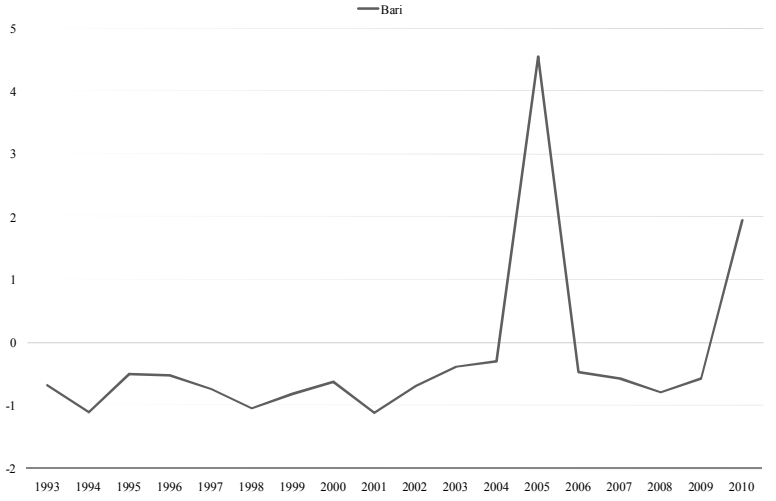
FONTE: elaborazione Cittalia su dati Istat, 2006

Al fine di cogliere i mutamenti in atto è utile a questo punto analizzare la dinamica demografica della popolazione residente nel capoluogo pugliese. Considerando la variazione percentuale annua dei residenti avvenuta dal 1992 al 2010 si evince come Bari abbia mostrato un andamento demografico che potremmo definire ciclico per l'alternanza di fasi regressive e fasi espansive. In particolare nel decennio compreso tra il 1992 e il 2001 si è assistito ad un fenomeno di lenta contrazione della popolazione, dovuto ad una progressiva riduzione delle nascite e ad un saldo migratorio negativo.

A partire dal 2001 si è invece assistito ad una crescita della popolazione che ha raggiunto il suo apice tra il 2004 e il 2005 con tassi di incremento intorno al 2%.

Proprio il 2005 ha segnato, tuttavia, un cambio di tendenza con l'inizio di una nuova e più consistente contrazione demografica che ha prodotto una flessione della popolazione urbana pari a circa il 2,4%. Gli ultimi dati Istat attestano che una nuova fase di crescita della popolazione è attualmente in atto: il tasso di crescita registrato nel 2010 mostra, infatti, un aumento di quasi 2 punti percentuali rispetto all'anno precedente.

GRAFICO 1
Variazione % annua della popolazione residente nella città di Bari (Anni 1993-2009)



FONTE: nostra elaborazione su dati Istat

Confrontando questo dato con la dinamica di lungo periodo (1971-2010) della popolazione delle altre città metropolitane che, come Bari, hanno vissuto un processo di urbanizzazione per intensità di popolazione, ossia Palermo, Cagliari, Catania (v. Tabella 3), si può notare come queste siano state caratterizzate da un analogo trend evolutivo con una progressiva riduzione della popolazione proseguita anche nei primi anni del nuovo secolo.

TABELLA 3
Popolazione residente nelle "città centrali" delle aree metropolitane (variazioni %) (Anni 1971-2010)

	1971-81	1981-91	1991-01	2001-04	2004-10
Bari	3,8	7,7	-7,5	-1,0	1,9
Cagliari	N.D.	-5,3	-26,1	-2,2	-3,5
Catania	-4,6	-12,4	-6,0	-1,7	-4,0
Palermo	9,2	-0,5	-1,7	-1,9	-3,5

FONTE: nostra elaborazione su dati Istat

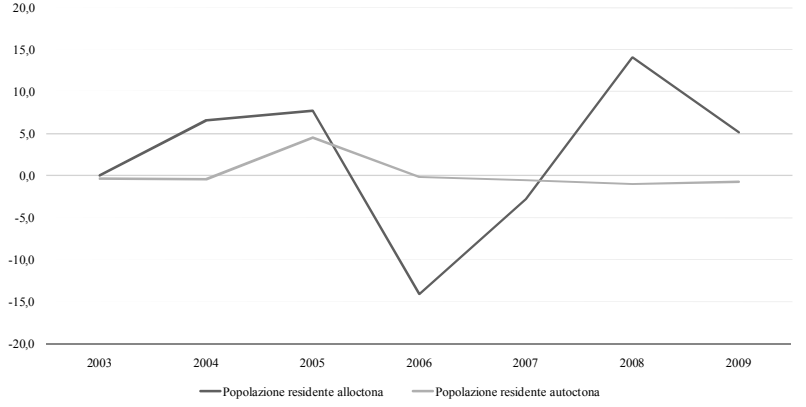
Ne deriva dunque un'importante considerazione, ossia che negli anni si è realizzato, in questi territori, uno spostamento del baricentro dei processi insediativi dalla città centrale ai comuni dell'intorno geografico. In realtà "[…] l'uscita dalle grandi città non è necessariamente un fenomeno negativo, specie se interessa città ad altissima densità e alto grado di sovraffollamento" (Svimez 2010: 568), ma allo stesso tempo risulta funzionale se accompagnato da un reale processo di redistribuzione sul territorio delle funzioni urbane. A differenza di quanto avvenuto per le città del Centro-Nord, risulta più opportuno definire il processo di controurbanizzazione delle città del Mezzogiorno come un fenomeno di "periferizzazione" residenziale piuttosto che di vero

decentramento funzionale (cfr. Talia 2007). Restringendo l'analisi agli anni in cui per la città di Bari si è verificato un forte aumento della popolazione, è interessante notare come questo fenomeno sia stato in parte condizionato dalle dinamiche migratorie. La popolazione straniera residente nella città capoluogo ha mostrato nell'ultimo decennio un tasso di crescita costante con un primo picco registrato proprio nel 2005, anno in cui gli stranieri residenti sono aumentati, rispetto al 2002, di un valore pari al 14,7%.

È seguita una fase di declino, protrattasi per tutto il 2007, che ha invece comportato una riduzione dei residenti stranieri, rispetto al 2005, del 16%. Oggi si assiste, invece, ad una nuova fase di incremento consistente della popolazione straniera; un aumento, questo, tra i più alti dell'ultimo decennio e che ha fatto registrare, tra il 2007 e il 2010, una crescita pari al 31%.

GRAFICO 2

Variazione % della popolazione residente autoctona e alloctona della città di Bari (Anni 2003 – 2010)



FONTE: nostra elaborazione su dati Istat

Analizzare l'evoluzione della popolazione in relazione alle dinamiche dei flussi migratori è fondamentale per una città quale quella barese che ha sperimentato un trend demografico calante fino ai primi anni del XXI secolo ed un andamento espansivo negli anni successivi dovuto essenzialmente più alla regolarizzazione degli immigrati presenti sul territorio che non a processi di crescita naturale della popolazione. L'apporto del saldo migratorio con l'estero, ormai fattore di compensazione della dinamica demografica e sua leva di crescita, raggiunge, infatti, il suo livello più elevato nel corso del 2004 e nel 2005, in seguito agli effetti della sanatoria del 2002, con variazioni rispettivamente pari al 6,6% e 7,6%. Un'ulteriore informazione, in merito alle caratteristiche dei flussi migratori in ingresso, la si ottiene dall'analisi della distribuzione degli immigrati per sesso. Da questa analisi, infatti, emerge come sia stato soprattutto l'aumento della presenza femminile realizzatosi nell'ultimo biennio ad apportare un contributo notevole alla crescita della presenza straniera sul territorio.

Vista la posizione frontaliera della regione Puglia e in particolare di Bari, e soprattutto gli sbarchi avvenuti negli anni '90 del secolo scorso, appare naturale che la

nazionalità albanese sia quella maggiormente radicata rispetto alle differenti etnie presenti sul territorio (19%). È importante, inoltre, porre l'accento sulla presenza rumena, pari all'11% sul totale della popolazione, che risulta costituita per il 70% da donne. Quest'ultimo dato è sicuramente indicativo di quanto l'assistenza familiare sia oggi affidata principalmente, anche nel capoluogo barese, alla figura della badante proveniente per lo più dall'est europeo. A conferma di ciò, analizzando la distribuzione dei residenti stranieri nelle varie circoscrizioni amministrative della città barese si evince, benché l'ultimo dato disponibile si riferisca al 2003, come questi tendano a concentrarsi in quelle circoscrizioni in cui è maggiore l'incidenza dei grandi anziani, ma soprattutto nella circoscrizione Madonella caratterizzata dall'assenza di beneficiari di servizi sociali comunali.

TABELLA 4
Incidenza % dei cittadini stranieri, dei "grandi anziani" e dei beneficiari dei servizi sociali nelle Circoscrizioni amministrative della città di Bari (Anno 2003)

Circoscrizioni	Incidenza straniera su totale residenti	Incidenza "grandi anziani" su totale popolazione	Beneficiari dei servizi sociali circoscrizionali
Palese-S. Spirito	17,5	5,1	21,3
S. Paolo-Stanic	3,1	5	2,8
Picone-Poggiofranco	11,8	15,7	7,4
Carbonare-Ceglie-Loseto	11,6	8,4	22,5
Japigia-Torre a Mare	18	8,7	9,6
Carrassi-S. Pasquale	20,5	21,2	9,1
Madonella	42,7	8,1	-
Libertà-Marconi-S. Girolamo-Fesca	20,1	20,2	15,2
Murat-S. Nicola	33,3	7,6	12,2

FONTE: nostra elaborazione su dati Anagrafe comunale città di Bari

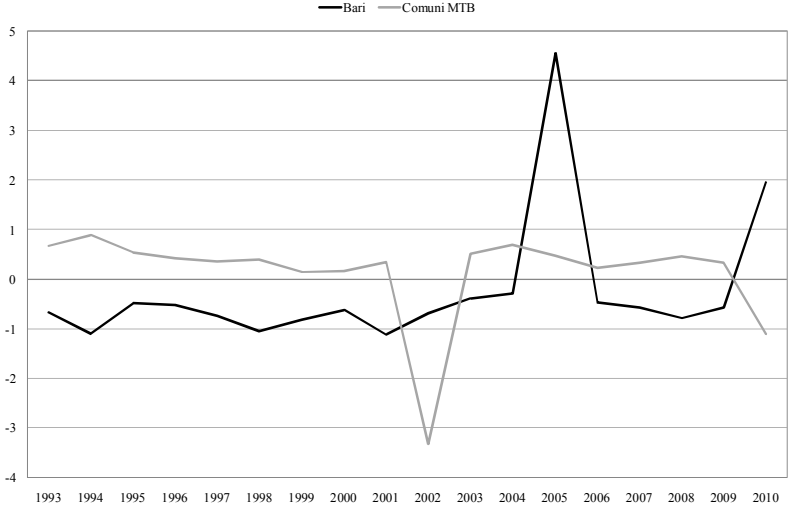
È bene sottolineare che, nonostante negli ultimi anni si sia assistito ad una crescita della presenza di popolazione straniera residente e benché tale concentrazione risulti più elevata rispetto alle restanti province pugliesi e in linea con la media regionale, l'incidenza straniera sul totale dei residenti risulta essere più bassa (2%, anno 2010) rispetto al dato medio registrato nel Mezzogiorno d'Italia che si attesta intorno al 3%.

Questo dato, che in parte connota la minore attrattività del territorio soprattutto sul piano delle opportunità di occupazione, risulta ancor più indicativo se confrontato con quanto accade nelle restanti aree metropolitane italiane. Considerando, infatti, la percentuale di stranieri residenti sul totale della popolazione, Bari si colloca, rispetto alle città metropolitane, all'ultimo posto in termini di presenza straniera, distanziandosi di circa 8 punti percentuali dal dato medio relativo alle prime quattro aree metropolitane per incidenza straniera: Firenze, Milano, Roma e Bologna. In definitiva, dall'analisi della dinamica demografica emerge come la città di Bari abbia subito un lento processo di riduzione della popolazione che ha comportato, dal 1992 al 2010, una riduzione del 5% della popolazione residente nel capoluogo, per un totale di 15.227 abitanti. Lì dove si sono registrati dei picchi di crescita, come nel 2005, è stato principalmente "merito" di un saldo migratorio positivo. È bene sottolineare che tale dato è stato raggiunto soprattutto grazie all'aumento delle migrazioni internazionali e alla loro regolarizzazione avvenuta nel 2002 e nel 2004 e non a migrazioni di ritorno. Se

consideriamo la netta diminuzione della popolazione avvenuta nel 2006 e la contemporanea riduzione pari al 14% della popolazione straniera residente, è possibile affermare che la componente migratoria ha influenzato tanto in positivo quanto in negativo l'andamento della popolazione residente nella città di Bari[5]. Quest'analisi appare ancor più vera se si considera l'andamento della popolazione residente nella città di Bari e quella invece residente nel suo intorno geografico. Tra Bari e gli altri comuni dell'area metropolitana emergono dinamiche demografiche sensibilmente differenti. Analizzando le tendenze evolutive della popolazione avvenute negli anni Novanta, si evince che a fronte di una diminuzione in valore assoluto di 23.674 residenti, la popolazione complessiva dei comuni circostanti è aumentata di 24.956 residenti. Questo fenomeno può, in parte, essere letto come un processo che ha visto negli anni ridurre la capacità attrattiva del centro urbano a favore di comuni di piccole e medie dimensioni, con la conseguente realizzazione di spinte centrifughe che hanno interessato soprattutto le fasce di popolazione più dinamiche sotto il profilo della natalità.

GRAFICO 3

Variazione % della popolazione residente nel comune di Bari e nei comuni dell'Area metropolitana



FONTE: nostra elaborazione su dati Istat

[5] La componente migratoria ha inciso in maniera consistente sul processo di invecchiamento della popolazione. È bene sottolineare che il capoluogo barese, benché confermi la tendenza generale all'invecchiamento oggi riscontrabile in generale in Italia, si posiziona bene rispetto al dato nazionale relativo al peso della popolazione anziana. Infatti, confrontando i valori delle province italiane presenti nelle classifiche sulla "Qualità della vita 2010" del Sole 24 Ore si rileva che, in relazione all'indicatore "Anziani", Bari si posiziona all'8° posto con un valore medio pari a 26 anziani per ogni abitante di età compresa tra i 15 e i 65 anni (indice di dipendenza). Un dato questo abbastanza positivo se si considera che per l'ultima in classifica, ossia Trieste, è stato calcolato un valore di tale indice pari a 46 e che la prima in classifica, ossia Napoli, presenta un valore pari a 21,6. Allo stesso tempo però è utile sottolineare come nella stessa classifica stilata nel 2008 Bari si posizionava al 5° posto mostrando quindi un migliore rapporto tra presenza di classi d'età giovanili e anziane.

Dal 2002 si assiste però ad uno scollamento tra i due andamenti. Infatti, a partire da questa data si manifesta un mutamento di tendenza con Bari che vede crescere la propria popolazione e gli altri comuni dell'area metropolitana che invece accusano una contrazione della loro dimensione demografica.

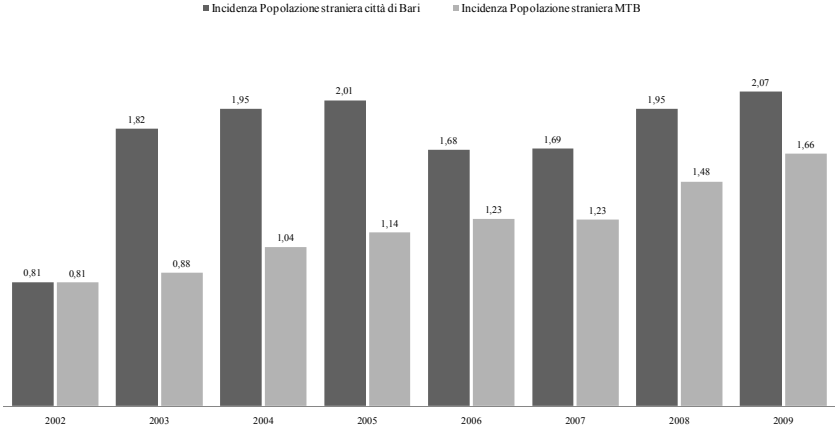
La divergenza tra la dinamica demografica della città barese e quella del suo intorno geografico è stata anche qui determinata, almeno in buona parte, dai flussi migratori che hanno riguardato queste due aree.

Infatti, analizzando l'incidenza della popolazione straniera si evince come, mentre nel 2002 la quota di presenze straniere rispetto alla popolazione residente era per entrambe le aree pari allo 0,8%, a partire dal 2003 si è registrato un allontanamento tra i due andamenti che ha visto Bari accrescere sempre più la propria quota di residenti stranieri rispetto ai comuni facenti parte dell'area metropolitana.

Inoltre questo stesso dato dimostra come, pur avendo assistito negli anni ad una lieve crescita della popolazione straniera residente nella città capoluogo, attualmente non si possa parlare per Bari di un polo di attrazione di flussi migratori ma piuttosto di luogo di transito, evidenziando in questo modo la scarsa attrattività della città barese sul piano occupazionale.

GRAFICO 4

Incidenza % della popolazione straniera residente sul totale della popolazione residente nella città di Bari e nell'Area metropolitana (Anni 2002-2009)



FONTE: nostra elaborazione su dati di fonte Istat

Inoltre, ad incidere sulla diversa dinamica demografica registrata soprattutto nel 2002 tra Bari e il suo intorno geografico, è stato anche il contemporaneo aumento del numero di iscritti all'anagrafe da altri comuni a favore del comune capoluogo (pari nel 2002 al 13%) e un contestuale aumento del numero di cancellati per altri comuni da parte dell'area che costituisce l'intorno geografico barese (pari al +5,6%).

È però importante sottolineare come, approfondendo l'analisi, la regressione lineare che mette in rapporto la dinamica demografica di Bari con quella relativa sia ai comuni

afferenti all'area metropolitana che a quelli facenti parte del Sistema Locale del Lavoro (SLL) barese, non fornisce valori significativi tali da poter far affermare che ad una diminuzione della popolazione barese corrisponde un aumento di quella residente nei comuni contermini. Ne consegue, dunque, che la riduzione della popolazione residente nel territorio del capoluogo non può essere ricondotta esclusivamente a movimenti centrifughi e quindi di contro-urbanizzazione.

Oggi assistiamo piuttosto ad una accentuazione della caratteristica multipolare di quest'area. La presenza all'interno di questo territorio di differenti centri gravitazionali è, infatti, confermata dal fatto che una parte consistente dei comuni afferenti all'area metropolitana non orbita sul SLL di Bari e si inserisce in SLL autonomi ancorché inscritti nell'area metropolitana stessa.

All'interno di un territorio così eterogeneo da un punto di vista economico e sociale, Bari resta però il centro urbano di maggior richiamo. A confermare tale affermazione è soprattutto l'analisi del flusso di pendolari che investe la città.

Come è possibile osservare, i dati presentati nella Tabella 5 indicano per Bari un'incidenza degli spostamenti in entrata pari al 23,1%, un dato questo che si posiziona al di sopra della media delle città metropolitane italiane, pari al 20,9% . Bari risulta essere, infatti, la quarta città metropolitana per incidenza di spostamenti in entrata seguendo, nell'ordine, Milano (34,7%), Firenze (28,7%), Bologna (24,3%) e posizionandosi al di sopra di città come Napoli (18,3%) e Roma (8,4%). Sono dunque circa 73.000 i pendolari che quotidianamente si spostano dai comuni contermini verso la città di Bari.

L'ultimo rapporto Legambiente "Pendolaria 2010" conferma il dato sullo spostamento dai comuni dell'*hinterland* barese verso la città capoluogo. Mediamente, infatti, trattasi di "[…] domanda per spostamenti di breve distanza – 24 km è lo spostamento medio – e concentrati in alcune ore della giornata (dalle 6:00 alle 9:00 e dalle 17:00 alle 19:00)" (Pendolaria 2010: 22).

TABELLA 5
Consistenza degli spostamenti giornalieri e incidenza sulla popolazione residente delle Città Metropolitane (Anno 2006)

Comune	Popolazione residente	Spostamenti in uscita	Incidenza spostamenti in uscita	Spostamenti in entrata	Incidenza spostamenti in entrata	Totale spostamenti	Incidenza totale %
Bari	316.532	12.473	3,94%	73.199	23,12%	85.672	27,07
Bologna	371.217	34.854	9,38%	90.220	24,30%	125.074	33,69
Firenze	356.118	28.286	7,94%	102.319	28,73%	130.605	36,67
Genova	610.307	9.987	1,63%	40.760	6,67%	50.747	8,31
Milano	1.256.211	87.985	7,00%	436.097	34,71%	524.082	41,72
Napoli	1.004.500	35.675	3,55%	183.804	18,29%	219.479	21,85
Roma	2.546.804	46.309	1,81%	214.352	8,41%	260.661	10,23
Torino	865.263	68.840	7,95%	178.407	20,61%	247.247	28,57
Venezia	271.073	17.414	6,42%	62.222	22,95%	79.636	29,38

NOTE: l'incidenza % è calcolata sul totale degli spostamenti
FONTE: Bruzzo e Ferri (2006) elaborazioni su dati censuari (ISTAT 2001)

Se da un lato Bari nell'ultimo ventennio ha subito un decremento della popolazione residente, dall'altro si è notevolmente arricchita di *city users*, ossia di persone che, pur

non risiedendo nel centro urbano e pur non lavorandovi in modo stabile (e quindi non essendo pendolari), si recano nella città per motivi legati al consumo, o per brevi periodi di permanenza legati agli affari.

In realtà queste popolazioni contribuiscono quantitativamente e qualitativamente a trasformare la città e, benché le attuali analisi tendano a basarsi in larga misura sulla popolazione residente, queste quote consistenti di attori sociali, che vivono la città, producono evidenti ricadute sul piano urbano e sugli effetti territoriali delle trasformazioni sociali (cfr. Martinotti 1993).

Ed è in quest'ottica che Bari si afferma come città metropolitana, in quanto città nodale di influenza sub-regionale e regionale e che mira a partecipare, attraverso un'interazione di tipo reticolare con il suo intorno geografico, a economie di scala nazionale e sovranazionale (cfr. Dematteis 1988).

Ne consegue che, per promuovere l'integrazione sistemica del territorio metropolitano, sfruttandone l'attuale policentrismo, sia necessario rafforzare il processo di redistribuzione delle funzioni urbane. In quest'ottica la dimensione demografica del centro urbano, seppur importante, tende a ridurre il proprio valore esplicativo, mentre acquista sempre più rilevanza la composizione tipologica, qualitativa e quantitativa delle funzioni urbane (economiche, finanziarie, culturali, amministrative) e la loro distribuzione territoriale, in quanto indicatori di sviluppo urbano e metropolitano.

2.3. Il tessuto produttivo urbano e metropolitano

La città rappresenta un fenomeno complesso e in quanto tale può essere analizzata "[...] come struttura materiale, come sistema d'organizzazione sociale, come insieme di attitudini e di idee, come costellazione di persone che si impegnano in diverse forme di comportamenti collettivi" (Wirth 1938).

Le evoluzioni subite nel tempo hanno portato a differenziare gli spazi urbani non solo in relazione alla loro dimensione o posizione, ma soprattutto in base alle diverse forme di specializzazione e di localizzazione da questi assunte (cfr. Cattan, Pumain, Rozenblat, Saint – Julien 1997).

E, infatti, oggi la città si presenta come il principale luogo di localizzazione e sviluppo dei servizi alla produzione dalla cui efficienza dipende l'intero sistema produttivo locale e regionale, nonché come centro di riconversione dei vecchi settori di specializzazione verso nuovi settori di sviluppo.

Allo stesso tempo, le città risultano legate – secondo relazioni sempre più complesse e dinamiche – al territorio circostante con il quale formano sistemi urbani, gerarchie, reti di città. Ne deriva l'esigenza di integrare l'analisi della città con quella dell'intorno geografico che gravita su di essa o con essa è funzionalmente integrato.

Proprio in base a queste considerazioni, l'analisi dell'economia barese non può limitarsi allo studio del tessuto produttivo del capoluogo e deve necessariamente estendersi a quel vasto intorno geografico che ne costituisce l'area metropolitana e che ad essa è indissolubilmente legata in termini economici e sociali. Ma una lettura sincronica di uno spazio funzionalmente integrato non può che accompagnarsi ad una

lettura diacronica che dia contezza dell'evoluzione urbana e metropolitana e delle traiettorie che essa disegna nello spazio-tempo.

Il dinamismo urbano rappresenta, infatti, l'elemento caratterizzante le città, tanto che, dal confronto della variazione percentuale del valore aggiunto tra il 1995 e il 2007 delle province con numero di abitanti sopra i 100.000, si evince per molti sistemi urbani un valore positivo a volte addirittura superiore alla media nazionale pari al 55%.

In particolare sono state le province metropolitane di Palermo (64,2%), Venezia (61,6%) e Genova (62,6%) a registrare una crescita importante del valore aggiunto, mentre province metropolitane come quella barese (il cui tasso di variazione è risultato pari al 47,5%), pur mostrando un andamento crescente negli anni, hanno ottenuto performance meno positive, soprattutto a causa di un rallentamento nella crescita avvenuto tra il 2006-2007 e che ha prodotto valori al di sotto della media nazionale (Svimez, 2010).

Considerando l'area metropolitana di Bari, essa ha prodotto nel 2009 un valore aggiunto totale pari a 17.455 milioni di euro. È bene sottolineare che il tessuto economico-produttivo di questo territorio copre il 79% del valore aggiunto totale prodotto nell'intera provincia di Bari (pari a 26.292 mln di euro). In particolare sono i sistemi produttivi di Bari e Modugno quelli in cui si concentra la maggior quota di valore aggiunto.

Nel primo caso è sicuramente il settore dei servizi a garantire tali *performance* con un'incidenza sul valore aggiunto totale pari all'84%. Per quel che riguarda Modugno, invece, un ruolo di assoluto rilievo lo riveste l'industria in senso stretto che copre oltre il 44% del valore aggiunto prodotto.

Analizzando la composizione del valore aggiunto prodotto nell'area metropolitana questo è ascrivibile per il 77% al settore terziario, per il 14% a quello industriale, e solo per il 2% all'agricoltura.

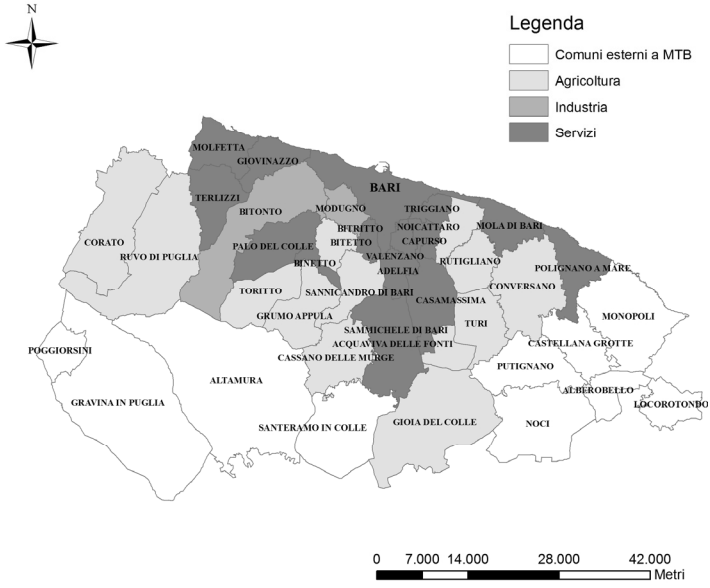
Benché la maggior parte del valore aggiunto risulti creata, così come accade in tutte le economie avanzate, dal settore dei servizi, dall'analisi della distribuzione delle imprese per settore d'attività emergono specifiche vocazioni territoriali del sistema produttivo locale che portano a riscontrare nell'area metropolitana barese la presenza di tre distinte aree: il nucleo urbano, costituito dal comune capoluogo, e due corone concentriche.

Il capoluogo che svolge funzioni di località centrale per l'intorno geografico e costituisce un nodo urbano di livello sovraregionale, presenta una specializzazione nel terziario, con una forte incidenza del commercio e una significativa, ancorché non caratterizzante, presenza di attività quaternarie e quinarie.

La prima corona urbana presenta invece una specializzazione di tipo manifatturiero con orientamenti produttivi che variano a seconda del comune e che tendono a configurare forme di specializzazione di tipo protodistrettuale.

La seconda corona, infine, presenta una configurazione produttiva fortemente legata al settore agricolo; un settore che mostra difatti un'elevata incidenza economica ed occupazionale, in taluni casi anche più ampia della media regionale.

FIGURA 1
Tipologia di settore produttivo per valore aggiunto prodotto



FONTE: nostra elaborazione su dati di fonte IPRES 2009

Sono dunque i comuni localizzati nell'entroterra e disposti in maniera circolare intorno alla città capoluogo, come Rutigliano, Noicattaro, Gioia del Cole, Bitonto, Ruvo di Puglia, Conversano, Turi, Toritto e Corato a presentare una maggiore vocazione agricola. Tale dato non solo è confermato dall'incidenza percentuale del valore aggiunto prodotto dal settore, ma anche dal numero di addetti impiegati in agricoltura.

Particolarmente significativi sul piano dell'incidenza dell'occupazione agricola risultano essere i comuni di Rutigliano (47%), Turi (32,3%), Toritto (23,8%) (CCIAA, 2007). È in particolare il comprensorio Noicattaro–Rutigliano[6] che ha contribuito maggiormente al dinamismo di questo settore con produzioni intensive e flussi crescenti di esportazioni che hanno generato veri e propri processi di trasformazione del settore agricolo con frequenti allargamenti della filiera produttiva; come del resto dimostra lo sviluppo dell'industria agroalimentare che tutt'oggi è uno dei comparti trainanti dell'intera economia provinciale. Nell'ambito della prima corona urbana, quella a ridosso del capoluogo, il valore aggiunto prodotto dal settore agricolo e dalle filiere agroalimentari ad esso collegate tende rapidamente a ridursi e così anche il numero delle imprese collegate, mentre cresce l'incidenza economica ed occupazionale di altri settori industriali con la presenza di concentrazioni produttive anche molto

[6] Basti pensare che è proprio nel comprensorio Rutigliano–Noicattaro che sono insediati gli impianti di molitura del Pastificio Divella (il più grande gruppo pastaio di Puglia e fra i primi in Italia in uno specifico segmento di mercato).

significative; parallelamente cresce anche il settore dei servizi nel quale spicca il ruolo del commercio. Per quel che attiene la distribuzione territoriale delle attività manifatturiere, queste appaiono fortemente concentrate. Il solo comune di Modugno – in cui, come già detto, si riscontra un'incidenza del valore aggiunto industriale pari al 44,4% – produce da solo circa il 22,4% del valore aggiunto industriale che si realizza all'interno dell'area metropolitana; un valore che risulta inferiore solo al dato relativo al capoluogo la cui incidenza è pari al 35,1%. L'importanza manifatturiera di Modugno è dovuta alla presenza dell'agglomerato ASI, ovvero del secondo polo industriale del versante Adriatico[7]. Complessivamente quest'area produce una quota del valore aggiunto industriale pari al 62% con insediamenti aziendali di grandi dimensioni, nonché PMI caratterizzate da una forte propensione all'export[8] (IPRES, 2009). In particolare in questo agglomerato si riscontra la presenza di una filiera produttiva della 'componentistica per auto' a forte caratterizzazione esogena, in considerazione della presenza di aziende di grandi dimensioni afferenti a gruppi internazionali. Questo polo, sviluppatosi intorno agli anni Settanta soprattutto grazie ai flussi di investimento statale, in seguito alle privatizzazioni avvenute negli anni Novanta ha attraversato una fase di profonde ristrutturazioni che si accompagnata all'ingresso di importanti investitori esterni. Attualmente questo comparto rappresenta uno dei più attivi sul territorio, basti pensare che a livello nazionale Bari occupa la 14ª posizione per numero di addetti nel settore della meccanica per mezzi di trasporto, con la presenza di importati gruppi italiani e stranieri come: Bosch, Magneti Marelli, Graziano Trasmissioni, Isotta Fraschini Motori, SKF Industrie. La presenza di questi operatori dimostra come il capoluogo barese abbia saputo sfruttare i propri vantaggi competitivi legati alla presenza di una buona dotazione infrastrutturale, di manodopera qualificata e di una preesistente tradizione nel settore meccanico. Affinché questi stessi vantaggi possano nel tempo continuare a svolgere un ruolo di incentivo nell'attrarre imprese estere, il polo produttivo di Modugno dovrà, allo stesso tempo, mostrare nel medio periodo "[…] *i)* efficienza della scala produttiva*; ii)* incrementi di produttività*; iii)* specializzazione di prodotto all'interno di grandi reti multinazionali di fornitura*; iv)* continua innovazione incrementale nella qualità dei prodotti*; v)* qualità e flessibilità del lavoro; *vi)* livelli di automazione sufficientemente elevati" (SRM, 2007). Questi elementi, infatti, potranno permettere non solo al polo industriale di Modugno ma all'intero tessuto metropolitano di svilupparsi in maniera più integrata, puntando alla realizzazione di processi di innovazione territoriale come quelli recentemente realizzati attraverso la creazione del distretto della meccatronica MEDIS (v. *ultra*). Per quel che attiene la prima corona urbana una significativa concentrazione industriale si riscontra anche nel comune di Bitonto, mentre concentrazioni analoghe o superiori si rilevano nei comuni più esterni

[7] Questo agglomerato comprende un'area di 400 ha nel territorio di Molfetta ed un'area di 1.500 ha (770 ha destinati ad attività produttive, 125 ha per servizi collettivi, 40 ha per verde) nell'area Bari-Modugno.

[8] I principali settori produttivi presenti nell'area sono legati alla meccanica, gomma chimica e farmaceutica, agroalimentare, illuminotecnica, editoria, cartotecnica e prodotti igienici, ICT, energia e informatica, trasporti e logistica, costruzioni e aziende municipalizzate di servizi.

come: Corato, Gioia del Colle e Altamura; quest'ultimo, in particolare, ancorché esterno all'area metropolitana ed inserito in un contesto a forte vocazione agricola, costituisce il terzo comune della provincia di Bari per valore aggiunto industriale. Questi dati dimostrano come l'intera provincia di Bari mostri una buona "vivacità" del tessuto imprenditoriale. Sono, infatti, circa 136.900 le aziende presenti in tutta la provincia, un dato questo che permette di collocare questo territorio al 5° posto della classifica nazionale per numero di imprese attive. Nonostante il numero corposo di imprese presenti, quest'area geografica si caratterizza per la prevalenza di imprese di ridotte dimensioni; quello del *nanismo* aziendale è uno dei problemi maggiori del tessuto produttivo in quanto ne frena l'innovazione e, conseguentemente, la crescita competitiva[9]. Che il numero delle aziende non sia sempre rappresentativo dei livelli di sviluppo del tessuto economico, lo testimonia l'incidenza dell'imprenditoria agricola. Sono, infatti, i territori con una maggiore vocazione agricola a presentare al contempo una maggiore densità imprenditoriale. Classificando i comuni dell'area metropolitana in base a questo parametro, infatti, emerge come i comuni di Rutigliano, Turi, Conversano e Gioia del Colle occupino le prime posizioni mostrando valori relativi alla densità imprenditoriale che variano dal 14% al 12%. Questo dato se da una parte conferma il ruolo significativo assunto del settore primario (tanto che la provincia di Bari risulta con oltre 30.500 unità la prima fra le province italiane per numero di imprese attive in questo settore), dall'altro fa emergere come, nonostante si siano avviati nel tempo processi di sviluppo di industrie agro-alimentari, si sia ancora in presenza di piccole imprese, solitamente a conduzione familiare. Nel complesso la densità media imprenditoriale dell'intera area metropolitana risulta essere pari a 10,2%, superando in questo modo il dato registrato a livello provinciale (8,6%) e ponendosi al di sopra della media nazionale (8,5%). La rilevanza quali-quantitativa del tessuto industriale barese, soprattutto in considerazione della scarsa significatività che questo settore assume nel più ampio contesto meridionale, va interpretata come l'effetto di un insieme di fattori territoriali che vanno dal livello di infrastrutturazione dell'area metropolitana alla dotazione di capitale umano, condizione ineludibile per lo sviluppo competitivo del sistema produttivo e il suo "upgrade" tecnologico. Una conferma delle valenze competitive del territorio con riferimento al settore industriale – come è stato evidenziato nelle considerazioni introduttive – viene dalla capacità di attrazione che Bari e la sua area metropolitana hanno mostrato di avere nei confronti degli investimenti esterni. La localizzazione di importanti gruppi nazionali ed esteri in quest'area ha prodotto una crescita non solo del livello di fatturato, ma anche del livello di internazionalizzazione del sistema produttivo nel suo complesso (v. *ultra*), a cui è seguita una crescita del numero degli occupati e l'attivazione di investimenti nella ricerca che hanno a loro volta permesso di sviluppare più stretti legami sinergici ed interattivi con le strutture universitarie e di ricerca presenti sul territorio, contribuendo così ad arricchire quella che può e deve divenire una funzione strategica e nodale della metropoli levantina. Un ruolo di assoluto rilievo nelle scelte localizzative operate da

[9] Il 75,1% delle imprese attive in provincia di Bari è costituito da ditte individuali contro una media nazionale pari al 63,8%.

imprese di rilevanza nazionale ed internazionale lo ha avuto senza dubbio il buon livello di infrastrutturazione del territorio e la dimensione metropolitana del tessuto insediativo; allo stesso tempo, però, è stata la stessa area metropolitana a beneficiare della presenza di questo tessuto industriale che le ha permesso di consolidare la propria centralità e di sviluppare funzioni adeguate al proprio rango. Un ruolo importante nello sviluppo dell'economia locale lo ha avuto naturalmente anche il livello delle infrastrutture di trasporto che, proprio in questi ultimi anni, sono stati oggetto di numerosi investimenti di ampliamento e riqualificazione. La dotazione infrastrutturale costituisce, infatti, uno degli elementi centrali dell'attrattività territoriale e influenza direttamente e indirettamente la competitività del tessuto economico-produttivo. Il "fermento" dell'appartato industriale di Bari e di quello del suo intorno geografico è anche confermato dal recente sviluppo del comparto dell'ICT che ha trovato in Bitritto e Valenzano i suoi principali centri di localizzazione con la costituzione di un importante polo informatico, nel primo, e di un altrettanto significativo polo della ricerca, nel secondo. L'importanza di questi due poli deriva dal fatto che essi nascono come risultato di un processo di concertazione tra attori pubblici e privati e promettono dunque di sviluppare appieno quelle sinergie territoriali che la dimensione metropolitana dell'area è in grado di promuovere e sostenere, contribuendo inoltre ad accrescerne il livello di innovazione e di creatività. Attenzione particolare, nell'analisi del sistema produttivo dell'area metropolitana di Bari, merita sicuramente il settore dei servizi e in particolare del commercio che ne costituisce una delle principali aree di specializzazione produttiva. Un fenomeno, questo, che a ben vedere non riguarda solo la metropoli barese, ma l'intero territorio regionale. In Puglia il commercio al dettaglio in sede fissa fa registrare la presenza di ben 101.751 imprese (CCIA, 2008), che rappresentano il 30,05% di tutte le imprese attive a livello regionale, pari a 338.598 unità. Si tratta di un'incidenza sicuramente significativa, soprattutto se rapportata a quella che si registra a livello nazionale, dove il settore "Commercio" assorbe il 26,8% delle imprese attive. A livello provinciale l'incidenza delle imprese attive nel settore analizzato, rispetto al totale delle imprese, è pari al 31,3% per la provincia di Bari, al 31,2% per quella di Brindisi, al 24,5% per Foggia, al 33,1% a Lecce e, infine, al 30,0% per Taranto.

Mediamente il territorio regionale presenta una superficie di vendita per Esercizi Commerciali di 53,70 Mq con la presenza, nello specifico, di un Esercizio di Vicinato di beni alimentari e misti ogni 224,6 abitanti, un Esercizio di Vicinato di beni per la persona ogni 263,34 abitanti, un Esercizio di Vicinato di beni a basso impatto urbanistico ogni 642,99 abitanti (Fonte: Osservatorio Commercio Puglia)[10]. In un'ottica

[10] Secondo la classificazione data dall'Osservatorio del Commercio della Regione Puglia, gli Esercizi Commerciali sono suddivisi secondo le seguenti tipologie:

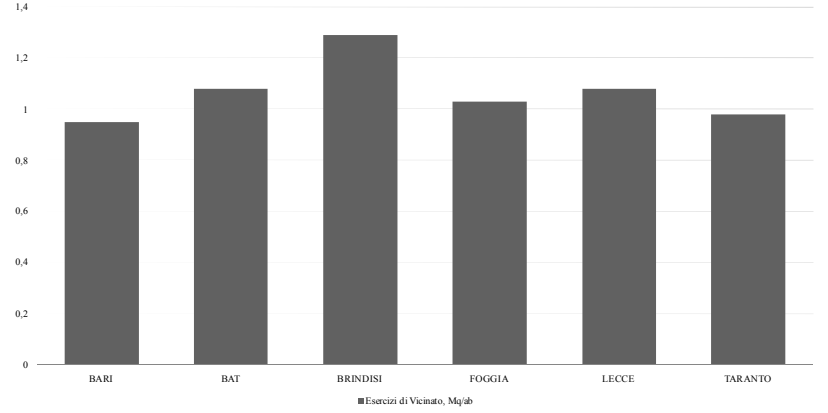
- Settore Alimentare e Misto (alimentare e non alimentare);
- Settore non alimentare Beni per la Persona comprendente i prodotti non alimentari dei settori: commercio al dettaglio in esercizi specializzati di cosmetici, articoli di erboristeria e profumeria, abbigliamento, calzature e articoli in pelle;

regionale inoltre, le province di Lecce, Taranto e Brindisi, presentano una superficie di vendita per gli Esercizi di Vicinato alimentari e misti mediamente maggiore rispetto alla media regionale, così come accade per i comuni pugliesi di dimensioni medio-piccole.

In generale, infatti, nel territorio regionale la densità media degli Esercizi di Vicinato tende ad aumentare al crescere della popolazione per poi diminuire soprattutto nei grandi centri abitati. Se si guarda nello specifico alla città di Bari, emerge come questa presenti una superficie media di vendita per Esercizio di Vicinato relativamente bassa (42,6 Mq) rispetto ai dati di norma registrati nelle restanti città capoluogo pugliesi. Inoltre, l'intera area metropolitana, che pur non comprendendo l'intero territorio provinciale ne occupa una grande porzione, si inserisce all'interno di un quadro in cui la superficie media di vendita per abitante risulta essere tra le più basse rispetto a quelle registrate nelle restanti province pugliesi.

GRAFICO 5

Esercizio di Vicinato: mq di esercizio per abitante delle Province pugliesi (Anno 2009)



FONTE: Osservatorio Regionale del Commercio - Regione Puglia

Questo dato conferma quindi che per la città di Bari e per l'intera area Metropolitana, pur essendo il commercio il settore con il maggior numero di imprese attive e di addetti, nonché il secondo settore operante nell'agglomerato industriale Bari-Modugno (con un totale di 40 unità produttive attive), risulta caratterizzato per lo più dalla presenza di micro-imprese con ridotte superfici di vendita e con una distribuzione che tende a privilegiare i centri urbani. Per quel che attiene la grande distribuzione, questa tende a localizzarsi lungo le principali direttrici stradali e in ex aree industriali

- Settore non alimentare beni a Basso Impatto urbanistico comprendente i prodotti non alimentari dei settori: commercio di autovetture, autoveicoli leggeri e altri autoveicoli; commercio al dettaglio di parti ed accessori di autoveicoli; commercio al dettaglio di prodotti e materiali termoidraulici; commercio al dettaglio di articoli igienico-sanitari; commercio al dettaglio di materiali da costruzione, ceramiche e piastrelle; commercio al dettaglio di macchine, attrezzature e prodotti per l'agricoltura e per il giardinaggio; commercio al dettaglio di natanti ed accessori;
- Settore non alimentare comprendente altri beni non inclusi nelle precedenti definizioni di BP e BI.

dimostrando in tal senso la capacità di riconversione del tessuto urbano al fine di un uso più razionale del suolo. Cruciale in questo processo di trasformazione è stato il periodo tra il 1981-1991 in cui Bari, entrando nella fase di contro-urbanizzazione del ciclo di vita della città, ha subito il principale esito di questo processo e dunque lo spostamento di residenti a favore dei comuni contermini a cui è seguita una parziale redistribuzione sul territorio delle stesse attività commerciali. Ciò dimostra come questo settore non sia risultato fondamentale ai soli fini della crescita economica del territorio, e la sua consistenza abbia inciso profondamente su questioni legate alle dinamiche relative all'uso del suolo, ai collegamenti, all'organizzazione dell'infrastrutturazione e non in ultimo ad aspetti sociologico-urbani.

È interessante analizzare il sistema produttivo barese anche attraverso un'analisi comparativa con le altre aree metropolitane individuate dalla legge n. 142/90 "Organizzazione delle autonomie locali" che prevede l'istituzione delle aree metropolitane nelle zone comprendenti i comuni di Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Bari, Napoli e gli altri comuni i cui insediamenti abbiano con essi rapporti di stretta integrazione in ordine alle attività economiche, ai servizi essenziali alla vita sociale, nonché alle relazioni culturali e alle caratteristiche territoriali. In particolare, la situazione italiana, in un'ottica di governance metropolitana "sta subendo un processo di ridefinizione, passando da una relazione verticale, redistributiva e cooperativa nell'ambito di una gerarchia amministrativa nazionale a una relazione orientata allo sviluppo economico tra territori di livello subnazionale che competono reciprocamente su scala globale e europea per attrarre investimenti e capitali esterni" (Brenner 2003: 19).

Dalla comparazione emerge il ruolo portante delle città metropolitane in quanto fattore di crescita dell'economia italiana. La tabella che segue, relativa alla classificazione delle province in base all'incidenza percentuale sul valore aggiunto italiano, dimostra come le prime posizioni siano occupate proprio da 4 province metropolitane. In particolare è la provincia di Napoli a coprire la prima posizione tra le città del Sud Italia, mentre la provincia barese occupa la nona posizione con un incidenza percentuale sul valore aggiunto italiano pari a 1,92%.

TABELLA 6

Posizione nella graduatoria nazionale delle province metropolitane rispetto all'incidenza % sul valore aggiunto nazionale (Anno 2008)

Province	Incidenza % sul valore aggiunto italiano	Posizione nella graduatoria nazionale
Milano	10,05	1
Roma	8,79	2
Torino	4,29	3
Napoli	3,3	4
Bologna	2,22	6
Firenze	2,04	8
Bari	**1,92**	**9**
Venezia	1,65	15
Genova	1,58	16
Palermo	1,39	17
Reggio Calabria	0,60	54

FONTE: Unioncamere - Atlante Competitività

Il ruolo delle aree metropolitane come fattore di crescita economica trova conferma anche analizzando il PIL procapite prodotto a livello provinciale. Come emerge dal Rapporto Cittalia 2008, infatti, "nel periodo 1998-2008, il rapporto tra il PIL complessivo delle 11 città metropolitane e il PIL nazionale ha mostrato una crescita del 6,8%. (…) Con riferimento ai tassi di crescita, la dinamica del PIL delle città è superiore a quella del PIL italiano in tutti gli anni dell'intervallo di tempo considerato" (Cittalia 2008: 19).

TABELLA 7

Graduatoria delle province italiane in base al Pil pro capite. Dati in migliaia di euro.(Anno 2008)

Province	PIL pro capite	Posizione nella graduatoria nazionale
Milano	39.227	1
Bologna	35.673	2
Roma	33.352	5
Firenze	32.436	7
Venezia	29.967	21
Torino	29.172	29
Genova	27.560	39
Bari	**18.888**	**77**
Palermo	17.748	86
Napoli	17.000	90
Reggio Calabria	16.612	91

FONTE: Unioncamere – Atlante della competitività

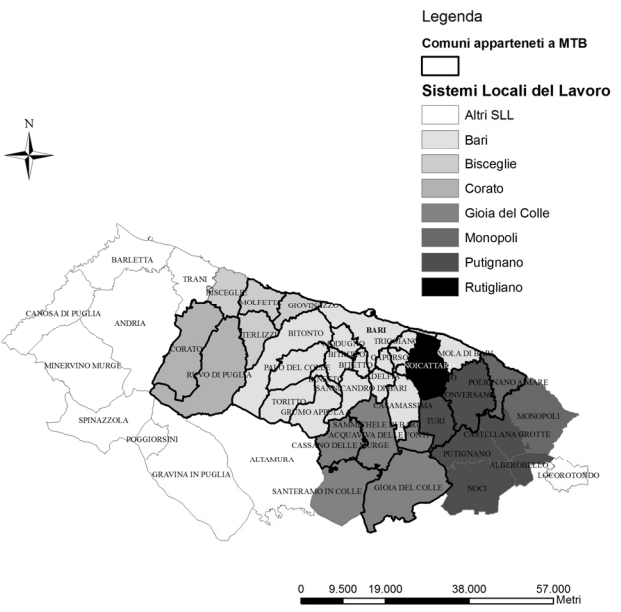
Ancora una volta ad occupare le prime posizioni nella classifica nazionale sono le province metropolitane del Nord Italia, con valori di PIL pro capite che superano del doppio quello registrato nella provincia barese, occupante la 77ª posizione. È inoltre importante rilevare che nel caso di Roma e Genova l'80% del PIL provinciale è prodotto dal comune capoluogo. Le città di Milano, Torino, Palermo e Bologna vedono variare questa percentuale tra il 47% e il 50%, mentre Venezia e Napoli mostrano valori inferiori al 50%. Il caso di Bari risulta invece il più emblematico in tal senso, visto che la città capoluogo produce solo il 25% del PIL complessivamente prodotto dall'intero territorio provinciale (Cittalia, 2008).

Quest'ultimo dato mette in luce come si sia di fronte ad un contesto metropolitano che presenta una forte caratterizzazione multipolare, in cui anche i centri urbani minori concorrono in modo significativo alla formazione del PIL provinciale. In realtà questa multipolarità è causa ed effetto di un sistema economico-territoriale composito; costituito cioè da sottosistemi territoriali caratterizzati da un proprio specifico tessuto produttivo e da una relativa autonomia dal capoluogo e dal sistema di centri con esso più direttamente integrati. Questa particolare configurazione economico-territoriale dell'area metropolitana diviene sufficientemente palese se si prende in considerazione l'articolazione geografica dei Sistemi locali del lavoro (SLL) che ricadono integralmente o parzialmente all'interno dei confini della Metropoli Terra di Bari[11]. Dalla Figura 2 si

[11] Secondo la definizione data dall'Istat i Sistemi Locali del Lavoro (SSL) "rappresentano aggregazioni di Comuni contigui fra loro, geograficamente e statisticamente comparabili, caratterizzate dal maggiore addensamento dei movimenti effettuati per motivi di lavoro dalla popolazione di riferimento. Essi costituiscono uno strumento di analisi appropriato per indagare la

evince come Bari costituisca il centro economico di un ampio Sistema locale del lavoro che tuttavia non copre l'intero territorio metropolitano, ma solo la sua sezione centrale che si estende lungo in direzione Sud-Ovest alle spalle del capoluogo barese e della sua fascia costiera, a dimostrazione che in questa regione le interazioni prevalenti non seguano la linea costiera, ma procedano dal mare verso l'interno e viceversa. Questo SLL comprende 17 comuni e circa 212.000 occupati; dati che ne fanno uno dei più importanti sistemi territoriali della Puglia e del Mezzogiorno.

FIGURA 2
Sistemi Locali del Lavoro dell'area metropolitana di Bari



FONTE: Nostra elaborazione su dati di Fonte Ipres

Se i SLL, in ossequio alla definizione che li accompagna e ai criteri utilizzati per la loro individuazione e perimetrazione, rappresentano aree di interazione economica e sociale incentrate su rapporti di tipo gerarchico-funzionale, la presenza di più SLL all'interno di un medesimo contesto territoriale lascia intendere che quest'ultimo non costituisca una realtà economicamente integrata, ma l'insieme di entità distinte e, virtualmente, indipendenti. In realtà, con riferimento all'area metropolitana di Bari,

struttura socio-economica dell'Italia secondo una prospettiva territoriale, con l'obiettivo di rappresentare i luoghi della vita quotidiana della popolazione che vi risiede e lavora. La definizione dei Sistemi Locali del Lavoro avviene attraverso i criteri di autocontenimento, ovvero la capacità del territorio di offrire attività produttive e servizi tali da creare opportunità di lavoro e residenziali alla maggior parte della popolazione, di contiguità e di "distanza-tempo di percorrenza" tra i luoghi di residenza e quelli di lavoro, strettamente connessa alla presenza di servizi efficienti".

questa rappresenta innanzitutto una costruzione politica che intende perseguire obiettivi anche di natura economica come il rafforzamento dei processi di integrazione economica e sociale della propria base territoriale. Come tale la Metropoli Terra di Bari non trova la propria giustificazione nelle condizioni di integrazione del proprio contesto territoriale, ma nella possibilità di promuovere questa integrazione e farne il fondamento di un rafforzamento competitivo dell'intero territorio metropolitano.

Va peraltro sottolineato che nel caso della MTB la presenza di più SLL testimonia la natura multipolare della rete urbana con la presenza di centri economici diversi, ciascuno caratterizzato da una propria area d'influenza.

Dall'analisi dei SLL dell'area Metropolitana di Bari, emerge, infatti che, benché la maggior parte dei comuni abbiano nella città di Bari il proprio centro gravitazionale, altri, come Turi e Conversano, afferiscono a sistemi locali del lavoro che ruotano intorno a comuni che non sono ricompresi nell'area metropolitana – si veda ad esempio Putignano – o che appartengono addirittura ad altre province, come accade per Terilizzi, Molfetta e Giovinazzo che rientrano nell'area di gravitazione economica del comune di Bisceglie il quale non ricade nella provincia di Bari, ma in quella adiacente da poco costituita: Barletta-Andria-Trani. È importante sottolineare che l'attuale configurazione del SLL barese, stabilita a seguito dell'ultimo censimento 2001, ha subito a sua volta delle notevoli trasformazioni rispetto al censimento precedente (1991) in cui erano ben 34 i comuni che gravitavano intorno alla città capoluogo.

Questo passaggio da 34 a 17 comuni, ove non lo si voglia considerare l'effetto di una perdita di centralità del capoluogo barese – interpretazione peraltro non suffragata da altri indicatori territoriali – può essere interpretato come l'effetto di un rafforzamento del modello multipolare e di una redistribuzione delle attività produttive a livello metropolitano e provinciale. Con questo non si vuole negare che esistano forze centrifughe che hanno di fatto indebolito la compattezza territoriale di quest'area – si pensi ad esempio agli effetti che si sono prodotti e che si produrranno in futuro come conseguenza della costituzione della nuova provincia – o che non vi siano stati nel corso degli anni Novanta meccanismi di ricentraggio delle filiere territoriali che hanno determinato un autocontenimento dei sistemi produttivi locali, ma solo che tali forze hanno interessato l'intero territorio nazionale (cfr. CENSIS 1994) e non possono ritenersi specifiche di questo contesto.

La configurazione economico-territoriale dell'area metropolitana in ragione soprattutto della frammentazione del tessuto produttivo e delle dinamiche relazionali di livello economico e sociale, resa evidente dalla molteplicità dei SLL presenti, fa della messa in rete del territorio e dei suoi nuclei produttivi una assoluta priorità strategica del governo metropolitano.

L'interazione dinamica tra le diverse realtà produttive porterebbe, infatti, ad uno sviluppo delle sinergie territoriali e, conseguentemente, ad un rafforzamento competitivo delle imprese e del sistema territoriale nel suo complesso.

Ad oggi una delle maggiori difficoltà nel "mettere in rete" il territorio, oltre agli ostacoli di natura politica (comportamenti campanilistici degli enti locali) e culturale (scarsa propensione all'associazionismo del tessuto economico e sociale), può essere individuata nello scarso livello di connettività del territorio metropolitano.

In effetti, benché la provincia barese vanti al suo interno strutture logistiche importanti, il sistema infrastrutturale presenta ancora una scarsa capacità di interconnettere efficacemente le diverse componenti territoriali. In particolare sono gli indici di infrastrutturazione della rete stradale e aeroportuale a risultare insoddisfacenti: fatta 100 la media italiana, questi risultano essere rispettivamente pari a 66,7 e 70,8 (Istituto Tagliacarne, 2008).

Queste caratteristiche portano a definire Bari come una metropoli regionale molto specializzata, ma allo stesso tempo con scarsa dotazione di servizi di livello metropolitano e con funzioni internazionali poco sviluppate.

Al fine di irrobustire la vocazione metropolitana della Terra di Bari diventa fondamentale il potenziamento dell'interconnessione funzionale del territorio affinché il policentrismo, che rappresenta la caratteristica principale di questo agglomerato, possa trasformarsi in un vantaggio competitivo in grado di apportare ulteriore sviluppo urbano e industriale.

Tale processo, volto al miglioramento dell'attrattività della MTB, non dovrà puntare solamente al miglioramento dell'infrastrutturazione fisica del territorio, ma piuttosto dovrà mirare al potenziamento delle infrastrutture immateriali dotando in questo modo l'area metropolitana di una connettività che non sia solo spaziale, ma soprattutto relazionale.

Questo perché le future linee di sviluppo urbano tenderanno sempre più a basarsi su fattori quali coesione e polifunzionalità territoriale, da qui la necessità di "[…] garantire il passaggio da un territorio disomogeneo in cui convivono molte realtà disgiunte ad una Metropoli-Sistema in grado di valorizzare le vocazioni dei singoli centri che la compongono" (Piano Strategico BA2015: 26).

2.4. La proiezione internazionale del territorio barese

L'attrazione degli investimenti esteri e il rafforzamento della proiezione competitiva del sistema produttivo sui mercati internazionali costituiscono ormai da alcuni anni obiettivi strategici delle amministrazioni locali, e questo in ragione degli effetti propulsivi che mostrano di avere sulle economie locali e sui processi di innovazione territoriale. Non può dunque stupire che la Regione Puglia abbia individuato proprio nella "attrazione degli investimenti" uno dei principali indirizzi di policy, facendone un pilastro fondamentale della programmazione 2007-2013.

L'attrazione degli investimenti viene ricercata attraverso azioni dirette ed indirette: le prime sono quelle incentrate sull'accompagnamento di grandi investitori estranei al contesto locale; le seconde – caratterizzate da maggiore complessità ma anche da una maggiore efficacia nel medio-lungo periodo – sono invece quelle azioni volte a rafforzare la competitività del territorio, agendo sui diversi fattori attrattivi.

Questo tipo di azione, volta a migliorare la competitività del territorio, rendendolo più attrattivo, è oggi una prerogativa dei governi locali proprio perché tesa a migliorare, attraverso la localizzazione di grandi imprese, la qualità del tessuto produttivo locale e a promuovere meccanismi di fertilizzazione imprenditoriale che inneschino, a loro volta, processi di sviluppo endogeno ed autocentrato.

È possibile affermare che questo interesse verso ciò che comunemente viene chiamato *marketing territoriale* si sia sviluppato a seguito dei processi di deindustrializzazione e di mancato sviluppo di nuovi insediamenti industriali, ma con riferimento al Mezzogiorno, questa spinta è arrivata anche a seguito alla cessazione degli interventi straordinari e delle iniziative di infrastrutturazione industriale che si erano avute nei decenni precedenti. In particolare in Italia, a partire dagli anni '80, sono stati avviati interventi di politica di sviluppo basati proprio sull'attrazione degli investimenti diretti dall'estero, destinati a sostenere una riconversione del tessuto produttivo ed un suo riposizionamento competitivo.

La sempre più aspra competizione per l'attrazione dei capitali internazionali – conseguenza della globalizzazione e della rapida ascesa dei paesi emergenti – ha determinato una forte contrazione degli investimenti esteri in Italia, segno evidente di una ridotta competitività del nostro Paese nel più ampio scenario mondiale ed europeo. Secondo gli ultimi dati forniti dalla Banca Mondiale, il flusso degli investimenti diretti esteri (IDE) in Italia rappresentano l'1% del PIL, contro il 17,2% dell'Irlanda, il 3,1% della Spagna e il 2,8% della Francia.

Tale situazione appare ancor più problematica se si considera che le regioni del Sud Italia riescono ad attrarre solo il 2% della quota nazionale di IDE - mentre il 74% degli investimenti in entrata si concentra nei territori del Nord Italia - mostrando in questo modo l'esistenza di una struttura produttiva caratterizzata da un persistente dualismo economico e territoriale che incide sul funzionamento complessivo del sistema e sulla sua stessa capacità di attrarre investimenti esterni.

Visti i dati, emerge chiaramente la necessità, soprattutto per il Mezzogiorno, di avviare azioni a sostegno dell'attrazione degli investimenti nazionali ed esteri, che siano in grado di promuovere lo sviluppo meridionale e di offrire nuove opportunità occupazionali.

Come è possibile leggere nella Tabella 8, le imprese italiane a partecipazione straniera operanti in Puglia sono 41, concentrate prevalentemente nel settore dell'industria manifatturiera e del commercio all'ingrosso. La maggior parte delle imprese investitrici viene dall'Unione Europea (68,3%), mentre la seconda regione di provenienza è rappresentata dall'America settentrionale (19,5%). Bisogna tuttavia sottolineare che mentre appena il 28,6% degli investimenti europei riguarda il settore manifatturiero ed oltre il 35,7% è rappresentato da investimenti nel settore distributivo che presenta ricadute territoriali ben più contenute, gli investimenti provenienti dall'America settentrionale sono per il 75% legati al settore manifatturiero.

Un altro elemento che è opportuno evidenziare è relativo all'andamento degli investimenti esteri nel corso dell'ultimo decennio. Se il numero delle imprese a partecipazione estera si è mantenuto pressoché costante nel corso della prima parte del decennio, non altrettanto può dirsi per il numero degli occupati che ha subito una forte contrazione, segno evidente di un processo di disinvestimento che può essere addebitato sia a fattori interni alle aziende investitrici, sia ad una più generale perdita di competitività del contesto territoriale.

Nella seconda parte del decennio, si può affermare che il trend non si sia affatto invertito, anzi, come effetto della crisi finanziaria ed economica, si è registrato tanto una riduzione degli investimenti quanto una contrazione degli addetti.

TABELLA 8
Imprese italiane a partecipazione estera in Puglia al 1° gennaio 2006

Puglia	Imprese a partecipazione estera						
	Unione Europea	Europa Cent-Orient	Altri Paesi Africani	America settentr.	America centro-merid	Asia orient.	Totale
Industria manifatturiera	8	1	0	6	1	1	17
Abbigliamento	0	0	0	1	0	0	1
Prodotti chimici, fibre sintetiche e artificiali	0	0	0	2	0	0	2
Articoli in gomma e materie plastiche	1	0	0	1	0	1	3
Materiali per l'edilizia, vetro e ceramica	0	0	0	1	0	0	1
Metallo e prodotti derivati	1	1	0	0	1	0	3
Macchine e apparecchiature elettriche e ottiche	3	0	0	0	0	0	3
Autoveicoli	2	0	0	0	0	0	2
Altri mezzi di trasporto	1	0	0	1	0	0	2
Energia, gas e acqua	7	0	0	0	0	0	7
Costruzioni	0	0	0	1	0	0	1
Commercio all'ingrosso	10	0	1	0	0	0	11
Logistica e trasporti	1	0	0	0	0	1	2
Servizi di telecomunicazione e di informatica	1	0	0	0	0	0	1
Altri servizi professionali	1	0	0	1	0	0	2
Totale	**28**	**1**	**1**	**8**	**1**	**2**	**41**

FONTE: ICE

In un'ottica di comparazione con le restanti province metropolitane, un primo importante dato che emerge è relativo alla quota di investimenti diretti esteri che le suddette province riescono ad attrarre rispetto al totale regionale. Mentre le città di Milano, Genova e Roma concorrono per più del 90% alla formazione della quota complessiva di investimenti diretti provenienti dall'esterno registrata globalmente nelle rispettive regioni di appartenenza, le città di Firenze, Torino e Napoli vedono variare tale incidenza tra il 70% e l'80%. Valori inferiori al 10% si registrano invece per le città di Venezia, Bari, Reggio Calabria e Palermo (anno 2009). Nello specifico la quota degli investimenti esteri sul totale regionale risulta essere per la provincia barese pari al 7,2%. In questo caso il territorio di Bari soffre, infatti, la forte concorrenza di Taranto che, soprattutto grazie ad un sistema portuale incentrato sugli scambi commerciali con l'estero, contribuisce per il 77% al valore complessivo degli investimenti diretti dall'estero registrati nella regione Puglia. Se si guarda all'evoluzione che gli investimenti esteri hanno avuto in provincia di Bari nel periodo 2002-2009 si può facilmente riscontrare una fase di crescita costante a partire dal 2003 e che ha raggiunto il suo apice nel 2006 con un tasso di crescita rispetto all'anno precedente pari al 381%. A questa fase è seguito un periodo di costante decrescita che ha comportato una riduzione degli investimenti esteri in entrata pari al 95%; una contrazione, quest'ultima, che può essere letta come un effetto combinato della crisi internazionale e della perdita di competitività del contesto locale. L'evidenza di quanto la crisi attuale stia incidendo sulle *performance* delle province metropolitane si desume dal fatto che tutte hanno

mostrano nell'ultimo biennio una decrescita della quota di investimenti provenienti dall'estero.

È opportuno sottolineare che il rapido aumento della quota di investimenti esteri registratosi fino al 2006 nella provincia barese come nell'intera Puglia, sia stata favorito da un'eccellente politica regionale di attrazione degli investitori esteri.

La Regione, infatti, attraverso l'utilizzo dei fondi nazionali e comunitari – in particolare, attraverso la Misura 6.2 del POR Puglia 2000-2006 – ha proceduto a semplificare le procedure di localizzazione e di ricerca di informazioni sulle opportunità investimento nel territorio. Questa strategia ha determinato l'attrazione di grandi industrie a tecnologia avanzata in vari comparti soprattutto legati all'aeronautica, all'Information Technology e alle energie rinnovabili.

TABELLA 9

Variazione % annua degli Investimenti Diretti provenienti dall'Estero (IDE) nelle province metropolitane. (Anni 2001-2009)

Province	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Milano	27	-1	110	127	29	23	35	-47	-71
Torino	-66	100	74	6	117	-4	-56	-20	-5
Milano	27	-1	110	127	29	23	35	-47	-71
Venezia	-18	10	37	19	-36	97	-43	92	-58
Genova	54	331	-76	69	167	69	2	-6	-81
Bologna	15	-6	136	366	-11	108	50	-57	-97
Firenze	92	-12	-52	108	-27	-36	50	-6	-61
Roma	-52	-54	558	-19	56	60	-33	-9	-29
Napoli	-53	56	11	-16	63	-9	64	-12	-37
Bari	**217**	**-72**	**55**	**13**	**306**	**381**	**-90**	**-26**	**-37**
Reggio Calabria	-67	-26	-39	28	-15	121	768	10	-89
Mezzogiorno	1	-17	72	51	80	-1	34	-23	14
Italia	7	6	55	74	27	19	27	-42	-62

FONTE: nostra elaborazione su dati Ufficio Italiano Cambi

Dal momento che l'internazionalizzazione di un'area passa attraverso la capacità della stessa di creare relazioni con l'estero, risulta interessante valutare in un'ottica comparata, la propensione all'export e il grado di apertura internazionale dell'economia del territorio barese.

TABELLA 10

Propensione all'export e grado di apertura al commercio estero per il totale economia delle province metropolitane. (Anno 2009)

Provincia	Export totale su valore aggiunto totale	Import-Export totale su valore aggiunto totale
Milano	27,9	74,8
Torino	25,5	46,4
Venezia	14,3	33,0
Bologna	28,1	45,0
Genova	15,5	31,9
Firenze	25,8	40,8
Roma	5,0	21,2
Bari	**11,7**	**21,9**
Napoli	9,7	20,6
Reggio Calabria	1,8	4,2
Palermo	1,1	4,5
Italia	21,2	42,7

FONTE: elaborazione Istituto Tagliacarne su dati di Fonte Istat

Nello specifico il volume di esportazioni registrato nella provincia di Bari nel 2009, pari a 2,87 miliardi di euro, dovuto soprattutto alla presenza in questo territorio di realtà manifatturiere a forte vocazione internazionale, ha permesso a Bari di posizionarsi al 32° posto nella classifica nazionale relativa a questo indicatore.

Inoltre, il valore delle importazioni, di circa 2,48 miliardi di euro, ha determinato una buona *performance* della bilancia commerciale, con un saldo positivo pari a circa 380 miliardi di euro. Riprendendo i dati della Tabella 10, si evince una propensione all'export (11,7) superiore rispetto al dato regionale e a quello della macroripartizione (rispettivamente pari a 9,5 e 9,7) e un tasso di apertura (21,9) tendenzialmente in linea con la media regionale (21,2) e di quella della macroripartizione (21,2)[12].

Così come accade per gli Investimenti Diretti Esteri, anche per gli scambi commerciali i principali partner sono rappresentati dai Paesi europei e da quelli nordamericani.

Le *performance* legate al grado di apertura dei mercati e alla propensione all'esportazione, benché risultino positive – soprattutto rispetto ai risultati raggiunti dalle altre provincie metropolitane del Mezzogiorno –, dimostrano allo stesso tempo come Bari non riesca a sfruttare pienamente la propria vocazione di città levantina, presentando un tasso di apertura dell'economia ancora relativamente basso; e questo soprattutto in considerazione della posizione geografica del capoluogo e del suo complesso apparato produttivo.

Alla luce di quanto detto, il miglioramento delle condizioni di attrattività dell'area metropolitana, nell'impossibilità di intervenire su variabili macroeconomiche, non può che dipendere dal potenziamento dei vantaggi di localizzazione derivanti dall'infrastrutturazione materiale ed immateriale del territorio, e dalla contestuale risoluzione di problematiche territoriali (criminalità, disagio sociale, inquinamento ambientale, efficienza burocratica, corruzione) che sono peraltro causa dell'inibizione degli stessi investimenti interni e, con essi, di un modello di sviluppo endogeno ed autocentrato che rispecchi le vocazioni del contesto metropolitano e ne valorizzi le potenzialità.

Un'area metropolitana che vuole e deve incentrare il proprio sviluppo su settori ad alta intensità di conoscenza – si tratta, infatti, di settori strategici per una città che intende proporsi come nodo di rilevanza internazionale – deve promuovere la relazionalità territoriale, incentrando le proprie strategie competitive, oltre che sul miglioramento della dotazione di infrastrutture materiali e delle esternalità che queste sono in grado di produrre (*hard externalities*), anche e soprattutto sul potenziamento delle infrastrutture immateriali al fine di poterne sfruttare gli effetti propulsivi (*soft externalities*).

[12] Per Propensione all'Esportazione si intende il rapporto (moltiplicato per 100) fra l'ammontare complessivo delle esportazioni nell'anno di riferimento ed il valore aggiunto prodotto dell'intera economia nel medesimo arco temporale. Per Tasso di Apertura si intende il rapporto (moltiplicato per 100) fra l'ammontare complessivo delle transazioni con l'estero (somma di importazioni ed esportazioni) delle imprese di un'area in un determinato periodo ed il valore aggiunto prodotto dal complesso dell'economia della medesima area e nello stesso arco temporale.

Un ispessimento del tessuto relazionale potrebbe, infatti, determinare, come effetto delle sinergie indotte, un miglioramento dei livelli di attrattività assai superiori, o quantomeno pari, a quelli che potrebbero ottenersi da un miglioramento del livello di connettività spaziale. La Regione Puglia ha scelto di puntare al momento soprattutto su interventi per il miglioramento della dotazione infrastrutturale, considerata elemento chiave nelle scelte localizzative delle imprese.

Nel Documento Strategico della Regione Puglia 2007-2013, infatti, si afferma con chiarezza che «[…] l'opzione fondamentale sarà quella di concentrare grandi risorse sulle politiche di infrastrutturazione, trasporto ed interconnessione su scala sovraregionale, nonché sulla qualificazione dei servizi collettivi di base» (Regione Puglia 2006: 14947). La dotazione infrastrutturale rappresenta di certo un vantaggio competitivo importante per un territorio metropolitano come quello barese, giacchè carenze in termini di accessibilità/connettività possono tradursi in costi aggiuntivi per le imprese, inducendole a spostare il proprio interesse e/o i propri investimenti verso altri contesti urbani.

Tuttavia, sul piano della accessibilità/connettività territoriale ciò di cui soffre maggiormente l'area metropolitana non è tanto la carenza di infrastrutture di trasporto quanto piuttosto l'assenza di un sistema logistico di interconnessione tra le varie reti e di un adeguato livello dei servizi di supporto alla mobilità di merci e persone. In quest'ottica un progetto di fondamentale importanza è di certo rappresentato dalla realizzazione dell'Interporto (v. *infra*) che, proprio in virtù della propria specifica funzione logistica, potrebbe avere effetti propulsivi sulla competitività territoriale e sulle dinamiche degli investimenti privati.

Senza contare che questo progetto risulta ancor più importante nell'ottica di un rafforzamento della proiezione euromediterranea del contesto metropolitano. Il Mediterraneo oggi ha acquisito nuova centralità nelle dinamiche geoeconomiche grazie al suo importante ruolo di interconnessione tra il mercato atlantico e nordeuropeo e tra quello asiatico e africano.

In questa prospettiva assumere il ruolo di porta d'Oriente per la città di Bari rappresenta un importante fattore di sviluppo che deve necessariamente passare attraverso il potenziamento di tutte le sue strutture di interconnessione e, più in particolare, per il porto che ne costituisce di certo l'elemento più rappresentativo. Affinché Bari possa affermarsi quale nodo strategico del Mediterraneo è dunque necessario che ampli e qualifichi la propria dotazione portuale, ne arricchisca i servizi offerti e migliori i collegamenti infrastrutturali tra il porto, le aree industriali dell'intorno geografico e i mercati di sbocco.

Il porto di Bari può rappresentare, in questo processo di apertura, non solo un'infrastruttura fisica capace di promuovere gli scambi commerciali, ma anche un potenziale di sviluppo urbano e di riqualificazione dell'intero territorio. Basti pensare che il principale progetto dell'Autorità Portuale e della stessa Regione Puglia riguarda lo sviluppo dell'intermodalità dei traffici dello scalo barese attraverso la realizzazione di un Asse Nord-Sud e di un raccordo ferroviario.

Analizzando il totale delle merci passanti per il porto di Bari, queste rappresentano solo lo 0,5% del numero di merci totali scambiate nei principali porti italiani. Un dato

questo notevolmente inferiore se comparato alle *performance* del porto di Taranto che contribuisce con il 9,7% al flusso di merci scambiate complessivamente a livello nazionale. Come si legge dallo stesso piano operativo dell'Autorità Portuale del Levante "[…] l'abbandono dello scalo barese da parte della Maersk ed il mancato raggiungimento degli obiettivi operativi da parte degli operatori autorizzati al traffico container dimostrano che Bari è, almeno allo stato attuale, fuori dalle rotte *feeder*. Ciò è dovuto, in primo luogo, all'obiettiva vicinanza di un grande terminal come quello di Taranto, in grado di essere sia porto di *transhipment* che di assorbire le quote di traffico destinate al mercato pugliese, essendo peraltro ancora lontano da una piena utilizzazione di tutte le proprie potenzialità" (Autorità Portuale 2007: 4). È però allo stesso tempo importante rilevare che l'85% del traffico merci del porto di Bari è a carattere internazionale e riguarda soprattutto merci di tipo agricolo e macchinari. Inoltre, risulta essere soprattutto uno scalo di importazione: ben il 62,7% della merce movimentata viene sbarcata, mentre il restante 37,3% è destinata all'imbarco. Il motivo per cui Bari non riesce a imporsi come *regional port* è sicuramente dato dal fatto che, a differenza di Taranto, si è negli anni specializzato verso il traffico *Ro-Ro,* in altre parole un tipo di traffico basato su navi traghetto e quindi non predisposte, come le navi mercantili, al carico di container, ma a carichi su ruote. Bari risulta, infatti, il principale porto pugliese di collegamento per le navi traghetto. In particolare il suo scalo è leader in Europa per le tratte da e per l'Albania con una crescita registrata nel primo semestre 2010 pari al +6% per il traffico passeggeri, +16% per le auto e +4% per i Tir.

In realtà il traffico *Ro-Ro* può risultare estremamente competitivo se si considera il ruolo da esso assunto nel programma della Commissione UE delle reti TEN-T dedicato alle Autostrade del Mare[13]. Obiettivo delle Autostrade del Mare è proprio la diffusione di un trasporto combinato strada-mare di merci attraverso l'utilizzo di navi a caricamento orizzontale, e dunque *Ro-Ro*. A questo programma ha aderito la stessa Regione Puglia siglando un protocollo di intesa con la società "Rete Autostrade Mediterranee S.p.A", braccio operativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nata con l'obiettivo di promuovere l'attuazione del Programma Nazionale delle Autostrade del Mare all'interno del bacino del Mediterraneo.

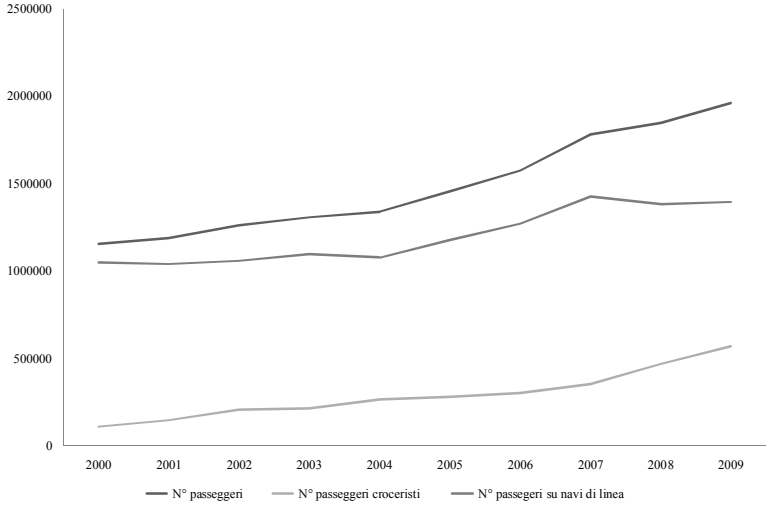
È bene sottolineare che il traffico che si realizza nel porto di Bari è di tipo misto (merci/passeggeri), proprio perché storicamente il trasporto *Ro-Ro* nasce come traffico passeggeri con auto al seguito.

Come si evince dal grafico 6, è stato proprio il movimento passeggeri, nell'ultimo decennio, ad essere soggetto ad un graduale sviluppo. Quest'incremento è avvenuto soprattutto per merito del miglioramento delle strutture e dei servizi portuali, ma anche grazie ad una migliore programmazione territoriale in materia di turismo che ha portato

[13] Il Programma "Autostrade del Mare" è previsto nel Piano Generale dei Trasporti approvato dal CM nel 2001; fa parte del Progetto Europeo Autostrade del Mare, recentemente inserito ed approvato nel piano Generale delle Reti Transeuropee TEN-T. É stata costituita la Società "Rete Autostrade Mediterranee S.p.A." per dare attuazione a tale programma (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

al perfezionamento degli altri servizi di trasporto e alla realizzazione dell'aeroporto internazionale.

GRAFICO 6
Porto di Bari - Movimento passeggeri (Anni 2000-2009)



FONTE: Autorità Portuale del Levante

Il turismo crocieristico costituisce ad oggi uno dei più importanti settori di attività del porto ed è anche quello in cui il porto, e di riflesso la città di Bari, ha ottenuto i migliori risultati competitivi, come è del resto dimostrato dall'essere riuscito ad attrarre importati compagnie, quali: Costa Crociere, MSC, Seabourne, SilverSea Royal Caribbean, Kristina Cruises, Azmara Cruises, Iles de Ponant, Arion, Maritime and Leasing Ltd. Si tratta di un risultato estremamente positivo che promette di avere – se debitamente valorizzato ed inscritto in un più ampio progetto di sviluppo turistico – notevoli ricadute sul sistema turistico locale e sul territorio ne suo complesso.

A fronte di questa crescita la stessa Autorità portuale ha, nel 2005, fondato la Bari Porto Mediterraneo S.r.l., la società concessionaria dei Terminal portuali e dei servizi di supporto ai passeggeri nel porto di Bari.

Il peso percentuale dei passeggeri da crociera rispetto a quelli complessivamente registrati nel porto di Bari è passato dal 9% del 2000 al 25% del 2008, una crescita questa superiore rispetto a quella registrata a livello nazionale pari al 13%.

Analizzando l'evoluzione mensile del traffico crocieristico dei passeggeri imbarcati e sbarcati emerge, inoltre, una distribuzione dei flussi durante tutto il corso dell'anno, risultato questo di un'efficace politica di destagionalizzazione dell'attività crocieristica. Se nel 2007 il 53% del totale dei passeggeri transitati attraverso il porto di Bari si concentrava nel periodo giugno-agosto, tale percentuale è scesa nel 2008 al 47%, come anche, tra il 2007 e il 2008, è diminuita di un punto percentuale la concentrazione di passeggeri nel periodo Maggio-Settembre.

Queste importanti *performance* hanno permesso al Porto di Bari di posizionarsi nel 2008 al 5° posto nelle classifiche nazionali del traffico crocieristico dei porti italiani con una quota di mercato pari al 5,8% e un'incidenza percentuale sul totale dei passeggeri pari al 25,2%.

Questo tipo di turismo è evidentemente in grado di apportare benefici non solo per la città di Bari ma anche per l'entroterra, grazie all'attivazione di itinerari che possano coinvolgere i passeggeri durante la sosta, ma soprattutto favorire un nuovo equilibrio tra aree costiere ed entroterra, attraverso percorsi che mettano in connessione le città d'arte, i luoghi di eccellenza della produzione eno-gastronomica e i piccoli centri rurali.

Al momento è dunque il movimento passeggeri, e non lo scambio di merci, a rappresentare il settore trainante del Porto ed in cui Bari riesce a mostrare la sua maggiore competitività anche rispetto agli altri porti che si affacciano sull'Adriatico.

A conferma di quanto il porto di Bari possa trovare una linea di sviluppo proprio nel trasporto passeggeri, la Regione Puglia ha individuato tra le linee programmatiche del Piano Regionale dei Trasporti 2009-2013 proprio il miglioramento delle infrastrutture e servizi di supporto al traffico passeggeri dei traghetti di linea, a cui si affiancheranno anche interventi definiti dell' "ultimo miglio" finalizzati a risolvere specifiche criticità legate soprattutto all'interconnessione. Nello specifico, per quel che attiene il Porto barese, gli interventi verranno incentrati sulla razionalizzazione della connessione stradale al porto stesso.

Alla luce di quanto detto, il Porto può rappresentare per Bari non solo un elemento di rafforzamento del suo sistema produttivo, ma anche punto di partenza per lo sviluppo di importanti relazioni con l'intero bacino euro-mediteraneo.

Tale vocazione è confermata dal fatto che l'Autorità Portuale di Bari si è recentemente trasformata in Autorità Portuale del Levante, realizzando in questo modo l'allargamento della propria circoscrizione territoriale ai porti di Barletta, Monopoli e Molfetta, e, in prospettiva a quello di Manfredonia. In particolare, l'integrazione all'interno dell'Autorità Portuale del Levante del porto di Manfredonia viene vista dalla stessa Regione Puglia come un'importante iniziativa volta a migliorare il posizionamento competitivo del sistema portuale barese, soprattutto per le significative potenzialità che il porto di Manfredonia mostra rispetto all'intermodalità ferroviaria "[…] in relazione ai traffici diretti nei Balcani da realizzarsi attraverso il collegamento con il porto di Bar da cui parte il collegamento ferroviario Bar-Belgrado, un corridoio questo che potrebbe rappresentare quindi la via di penetrazione interna nei Balcani per il trasporto combinato mare-rotaia (container o trasporto combinato)" (PRT 2009: 154)[14].

A seguito di questo processo di integrazione, proprio al fine di programmare in maniera armonica assecondando le vocazioni dei tre porti facenti parte del Network del Levante, il progetto che prevedeva la costruzione di un terminal container da 500 mila teu a Marisabella è stato abbandonato, dando preferenza alla realizzazione di una struttura nella medesima area a supporto dei principali traffici che si realizzano nel porto barese: i traffici *Ro-Ro*.

[14] Attualmente l'integrazione è attiva solo per i porti di Bari, Barletta e Monopoli.

Questo importante nodo di collegamento verso l'Est e verso l'intero Mar Mediterraneo può fungere da volano per una serie di attività ad esso connesse e, quindi, stimolare non solo l'aumento della quota di *import-export* e dare una reale spinta all'internazionalizzazione di tutto il sistema produttivo, ma incidendo anche su settori economici importanti quali il turismo, oggi ancora connesso per lo più ad un turismo di tipo congressuale e d'affari.

A tal fine sarà però fondamentale "mettere adeguatamente in rete le infrastrutture 'puntuali' (porto, interporto ed aeroporto) di cui il territorio è dotato, per sviluppare una politica di integrazione logistica e di fluidificazione dei flussi di merci e di persone utilizzando altresì una possibile sinergia con lo scalo ferroviario Bari-Nord" (Autorità Portuale 2007: 5). Questo obiettivo dovrà essere realizzato anche attraverso una riorganizzazione, questa volta di carattere nazionale, del settore del trasporto merci. Infatti, secondo gli ultimi dati forniti dal Ministero dei Trasporti in Italia, a fronte di una scelta compiuta dallo stesso mercato di preferenza della via marittima in alternativa a quella terrestre per i flussi di merci dall'Europa orientale, continua a registrarsi l'assoluta prevalenza del trasporto su strada che, nel 2008, ha assorbito il 61,4% delle tonnellate/km di merce complessivamente trasportata.

In tale contesto si inserisce anche la Puglia che risulta ancora priva di una linea longitudinale per i traffici *Ro-Ro* in grado di collegare i suoi porti a quelli del nord Adriatico.

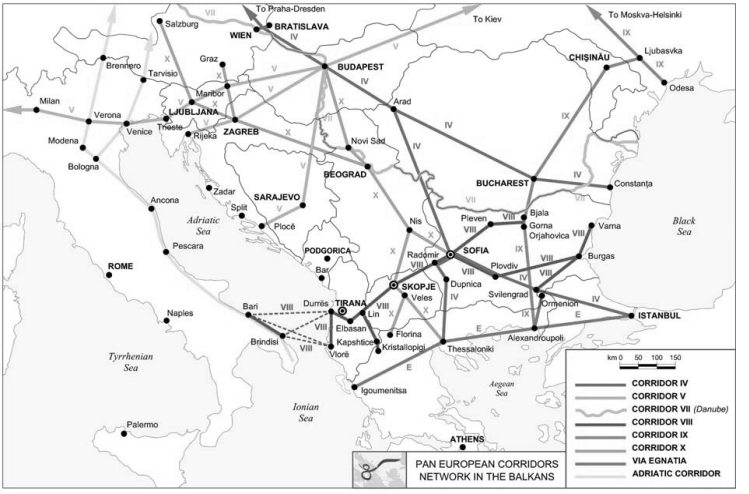
L'intercettazione di flussi commerciali e passeggeri mediterranei e oceanici, attraverso il canale di Suez e l'Est Asiatico, potrà essere maggiormente potenziata grazie alla posizione strategica che il porto barese assume rispetto al Corridoio VIII.

Come è possibile osservare dalla Figura 3, il Corridoio VIII rappresenta – anche se al momento solo in prospettiva – un importante canale commerciale di collegamento tra i porti di Bari e Brindisi e l'Est Europeo attraverso le città di Durazzo-Tirana-Skopje-Sofia-Plovdiv-Burgas-Varna.

Questo Corridoio costituisce un asse strategico che collega il Mar Adriatico e il Mar Nero e di interconnessione tra le regioni meridionali dell'Italia e l'Albania, la Macedonia, la Bulgaria e i porti di Brugas e Varna sul Mar Nero. Con un'estensione di 1.270 Km di rete ferroviaria 960 Km di strade statali ed autostrade, nonché la presenza di porti e aeroporti, rappresenta un'arteria fondamentale per l'Europa sud-orientale capace di incidere significativamente sull'integrazione economica dei Paesi che attraversa e sul rilancio dei rispettivi sistemi produttivi[15].

[15] Nonostante l'importanza che il Corridoio VIII assume, non solo da un punto di vista prettamente economico, ma anche per la stessa stabilità politica delle aree che coinvolge, attualmente questo progetto non dispone di un proprio budget finanziario, ma si basa su strumenti finanziari di varia provenienza. L'Italia in particolare, con la legge n.84/2001 "Disposizioni per la partecipazione italiana alla stabilizzazione, alla ricostruzione e allo sviluppo di Paesi dell'area balcanica" ha istituito un fondo per la partecipazione italiana al processo di ricostruzione dei Balcani con una dotazione iniziale di 100 miliardi di lire nel 2001 e 100 miliardi di lire nel 2002. A valere sui fondi della legge n.84, con uno stanziamento pari a 1,25 milioni di euro, è stata anche l'istituzione del Segretariato del Corridoio VIII presso la Fiera del Levante.

FIGURA 3
Corridoio VIII



FONTE: Segretariato del corridoio paneuropeo VIII

Inserito in questo progetto, il porto di Bari potrebbe rilevarsi un nodo strategico di interconnessione, ma soprattutto potrà manifestare appieno la sua vocazione di Porta d'Oriente diventando in questo modo funzionale anche allo sviluppo dell'intero Mezzogiorno. L'apertura verso i Balcani, attraverso lo sfruttamento di questo canale, può risultare fondamentale per intercettare le direttrici di sviluppo del bacino euro-mediterraneo non mirando solamente al miglioramento del sistema infrastrutturale, ma avviando una vera politica destinata a migliorare i canali di dialogo, attraverso anche processi di cooperazione decentrata, con tutti i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo stesso. Il ruolo strategico di Bari in questo progetto è ancor più evidente se si considera che la stessa sede del Segretariato per il Corridoio VIII è stata istituita presso la Fiera del Levante. Ed è proprio quest'ente fieristico che può fornire un ulteriore slancio al riposizionamento competitivo di Bari quale città Euro-Mediterranea. La scelta dell'Ente di apertura verso Oriente non è rintracciabile solo nel suo nome, ma anche nella serie di accordi di collaborazione che sono stati istituiti con altre città dei Balcani seguendo proprio le direttrici del Corridoio VIII[16].

[16] In particolare è utile ricordare gli accordi volti a fornire una reciproca assistenza nell'organizzazione di collettive di espositori e di missioni di operatori alle rispettive manifestazioni intrapresi con "Izmir International Fair – Smirne, Turchia", "International Skopje Fair – Skopje, Macedonia", "International Plovdiv Fair – Plovdiv", "Fiera Adriatica Di Budva – Montenegro, Bulgaria", "Romexpo Sa – Bucharest, Romania"; nonché gli accordi incentrati sulla realizzazione di eventi fieristici come l'accordo "Tirana-Albania" volto alla realizzazione in Albania della Fiera del Levante Campionaria e dell'Edil Levante per l'edilizia abitativa; "Ulm Messe – Ulm, Germania" e "Fiera Di Essen – Essen, Germania" per la realizzazione di collettive italiane rispettivamente alle Fiere campionarie di Essen e Ulm. A questi accordi con città che intercettano la linea immaginaria tracciata dal Corridoio VIII si somma quello realizzato con una delle città più importanti, da un punto di vista

Il sistema fieristico non deve essere sottovalutato, basti pensare che in Italia si svolgono circa 1.200 manifestazioni l'anno che creano un giro d'affari di oltre 50 miliardi di euro ed un indotto di 5 miliardi con 200.000 aziende espositrici e 20 milioni di visitatori. In base ad una recente ricerca del Sole 24 Ore, il polo fieristico di Bari risulta essere uno dei principali quartieri fieristici italiani, posizionandosi per numero di visitatori e per superfici disponibili, al 20° posto nella graduatoria nazionale e comunque come principale punto di riferimento del sistema fieristico del Mezzogiorno. Nonostante il buon posizionamento dell'Ente rispetto alle dinamiche nazionali, questo comparto oggi risulta essere scarsamente sfruttato ai fini di un rilancio competitivo del sistema urbano. Basti pensare, infatti, che oltre il 60% del movimento fieristico complessivo (in termini di visitatori ed espositori) è generato da un solo evento fieristico, la Fiera Campionaria del Levante. È, infatti, proprio quest'evento annuale ad attrarre il maggior numero di visitatori (circa 1 milione) e di espositori provenienti da tutto il mondo (circa 1.900). Si tratta, peraltro, di un evento che è in grado di produrre importanti ricadute sul comparto turistico e, più in particolare, sulle strutture ricettive dell'intera area metropolitana, al contrario di quanto si verifica per gli altri eventi che, anche laddove considerati complessivamente, non riescono a creare un eguale domanda ricettiva, trattandosi di manifestazioni di prevalente carattere locale[17]. A fronte di questi risultati, la strategia individuata dalla Metropoli Terra di Bari per la promozione del turismo è proprio legata al consolidamento dell'offerta turistica "business" attraverso la realizzazione presso la Fiera del Levante di un importante Palazzo degli eventi di rango regionale che permetta di incrementare il numero di eventi congressuali attualmente ospitati nella città

L'area euro-mediterranea rappresenta un potenziale mercato di 600 milioni di consumatori e il ruolo di interlocutore di riferimento, rappresentato dalla Fiera del Levante, coincide con la capacità di stringere alleanze internazionali, fare reti con altri sistemi. Al sistema fieristico è, infatti, riconosciuta la capacità non solo di valorizzazione delle economie locali ma, al fine di rispondere alla crescente domanda di internazionalizzazione, di creare rete e di porsi come interlocutrice privilegiata nel crescente dialogo tra Europa e Mediterraneo. In tal senso il Mediterraneo deve essere interpretato non solo come luogo di scambi commerciali, ma come spazio relazionale a partire dal quale si possono costruire reti politiche, sociali e culturali, dando così concretezza ad un processo di integrazione regionale. Bari, per assecondare la sua vocazione internazionale, deve fare dell'*apertura* il suo tratto identitario (v. *ultra*). Tale carattere, non connoterà esclusivamente la struttura urbana della città, ma evidentemente, se ben sfruttato, tenderà ad estendersi anche al suo intorno geografico contribuendo, come sostiene D'Aponte, a fornire ulteriore energia centripeta al processo

strategico, della sponda Sud del Mediterraneo: Tripoli. Anche in questo caso si tratta di un accordo di partecipazione con una collettiva italiana alla Fiera internazionale di Tripoli.

[17] Il turismo nella città di Bari è fortemente connesso agli eventi congressuali. La permanenza media in città di due notti denota un turismo di transito ovvero di lavoro, favorito anche dalla presenza di porto e aeroporto, sottolineando in questo modo la centralità del capoluogo pugliese quale sede dei principali nodi di trasporto.

di affermazione del primato della città. Ed è proprio su questo processo di integrazione e di creazione di una rete virtuosa che la città di Bari deve puntare. Un progetto questo da anni inseguito, ma ancora concretamente non realizzato, in cui la stessa vocazione euro-mediterranea e di porta di Oriente, benché ad oggi costituisca l'immagine verso cui la città tende, non trova ancora una piena concretizzazione nel suo sistema economico, sociale e infrastrutturale. Lo stesso progetto "Metropoli Terra di Bari" dimostra in qualche modo come a livello di *governance* si sia preferita una strategia di "[…] espansione nel territorio, inglobando periferie e nuclei esterni, piuttosto che una strategia di integrazione funzionale con altri poli urbani, sia nel suo stesso ambito regionale, sia nel più esteso spazio sovraregionale" (D'Aponte 2008: 108). In un'ottica prospettica che faccia proprie le istanze degli attori locali e gli indirizzi di policy di attori sovralocali, come lo Stato centrale e l'Unione europea, l'ipotesi relativa alla costruzione di una piattaforma logistica mediterranea nella città di Bari rappresenta non solo una possibilità realmente perseguibile, ma anche una prospettiva pregna di conseguenze sul piano dello sviluppo dell'area metropolitana e della Puglia nel suo complesso. Le future linee programmatiche dovranno operare in tal senso e dunque far sì che Bari assuma il ruolo strategico di *Gateway City*, ovvero di luogo capace di generare e raccogliere un flusso continuo di risorse materiali e immateriali nella rete di relazioni transfrontaliere con l'intero bacino del Mediterraneo.

3. Identità, Immagine e Strategie di branding territoriale[18]

3.1. Il ruolo strategico dell'identità e quello performativo dell'immagine

L'identità territoriale non è che il risultato di una pratica autoriflessiva, il prodotto di una narrazione collettiva in cui una comunità rappresenta se stessa nella sua proiezione geografica: il territorio; inteso, quest'ultimo, come quella porzione dello spazio geografico in cui quella comunità si riconosce e a cui si relaziona nel suo agire individuale e collettivo, la cui specificità discende proprio dal processo di interazione tra la comunità e il suo spazio vissuto (Pollice, 2005). Il territorio è dunque una costruzione sociale che si sviluppa attraverso un processo di territorializzazione dello spazio in cui lo stesso viene a caricarsi di significati simbolici, funzionali e progettuali, e diviene il riferimento dei processi di costruzione identitaria del luogo. Viene così a delinearsi un rapporto di reciprocità e di interdipendenza tra territorio ed identità, facendo di quest'ultima tanto una conseguenza dei processi di territorializzazione, quanto il presupposto affinché tali processi abbiano a manifestarsi. L'analisi di un contesto territoriale nei suoi caratteri strutturali ed evolutivi non può, pertanto, prescindere da una disamina attenta e approfondita della matrice identitaria del luogo e di come questa sia andata evolvendosi e tenda oggi a proiettarsi nel futuro. Ed è su tali basi che in questo paragrafo si è cercato di individuare e descrivere l'identità di Bari e

[18] Il paragrafo, incluso il sottoparagrafo 3.1., è stato redatto da Fabio Pollice. I sottoparagrafi 3.2., 3.3., 3.4., sono a cura di Giulia Urso.

della sua regione metropolitana, analizzandone l'evoluzione storica e le modalità attraverso le quali ha influenzato lo sviluppo urbano e ne è stata a sua volta influenzata.

Bari è una città che nasce e si sviluppa attorno al suo porto, proponendosi da subito come centro commerciale integrato, in grado di raccogliere e valorizzare le risorse produttive di un vasto intorno geografico di cui assume nel tempo la leadership economica, politica e culturale, pur senza imporsi mai come centro gerarchico ordinatore, come del resto testimoniato dalla natura policentrica dell'attuale sistema metropolitano. Se la vocazione mercantile può identificarsi come uno degli elementi costitutivi dell'identità barese, altrettanto importante sul piano identitario sembra essere la proiezione internazionale e, più specificamente, mediterranea della città; anche questa incentrata sul porto e intimamente legata alla precedente. Entrambe, come si avrà modo di illustrare nelle pagine successive, nascono e tendono a consolidarsi nel tempo in virtù della favorevole posizione geografica della città che ne fa snodo naturale dei traffici commerciali tra la penisola italiana, quella balcanica e il bacino orientale del Mediterraneo. Diversamente da quella mercantile, che pure ha contribuito a plasmare la città dal punto di vista urbanistico e socio-culturale – l'imprenditoria commerciale e lo spirito levantino ad essa associato hanno avuto un ruolo niente affatto marginale nelle trasformazioni urbane che hanno interessato Bari e il suo intorno geografico nella sua storia recente e passata – la vocazione mediterranea non è riuscita ad imprimere alcuna significativa caratterizzazione né allo spazio economico, né a quello sociale e politico, rimanendo tuttavia nella "narrazione" collettiva e nelle "visioni" che da questa discendono, come un mero anelito, un obiettivo geopolitico mai pienamente esplicitato. Unica eccezione sembra essere rappresentata dalla Fiera del Levante e dall'importanza che questa ha assunto sin dalla sua costituzione, ma in realtà si tratta di un'eccezione che conferma quanto si è appena detto. Il ruolo centrale che questa istituzione ha assunto nel corso del tempo all'interno del sistema urbano e come fattore costitutivo dell'immagine stessa della città è, infatti, più il prodotto di una persistente visione internazionale della città e di un investimento politico su di essa, che non di una reale proiezione internazionale dell'economia locale. Come osserva giustamente Cassano (2005: 89) "nonostante tutto, Bari non ha mai giocato fino in fondo questa partita del Levante: nella città c'è pochissimo Oriente rispetto a quello che potrebbe esserci se questa retorica del Levante fosse più vera e radicale". La Fiera, anche in virtù di un'eccellente sforzo imprenditoriale, è divenuta nel tempo, e più segnatamente nel corso degli ultimi anni, un elemento assai emblematico della città e della sua economia, contribuendo di fatto a rafforzare nell'immaginario collettivo l'idea di una città proiettata in una dimensione internazionale e accreditata a svolgere un ruolo strategico nelle relazioni tra l'Europa e i paesi terzi del Mediterraneo. Un ruolo che viene altresì legittimato a livello comunitario sia dall'importanza che viene attribuita alla Puglia e, di conseguenza, a Bari nel partenariato euro-mediterraneo, sia dalla politica dei trasporti dell'Unione Europea che vede nella città di Bari uno degli snodi centrali del Corridoio VIII e, dunque, dell'asse di collegamento tra l'Europa, i Balcani e la regione orientale del Mediterraneo.

Ed è proprio questa identità di crocevia del Mediterraneo con un ruolo di interconnessione economica e culturale tra sistemi territoriali diversi e, tuttavia,

potenzialmente complementari, che nel corso degli ultimi anni – oltre a proporsi come uno degli elementi portanti della vision del Piano strategico dell'Area metropolitana Terra di Bari (v. *ultra*) – si è imposta come fattore di orientamento dei comportamenti strategici degli attori locali, proiettandoli per l'appunto in una dimensione mediterranea di respiro internazionale. Ne è una testimonianza la crescente importanza assunta dall'Istituto Agroalimentare del Mediterraneo di Bari (IAMB), importante centro di ricerca e formazione su agricoltura e ambiente[19], o la costituzione della Libera Università del Mediterraneo, o, ancora, la creazione di un Assessorato regionale al Mediterraneo a cui è stato affidato il compito di costruire, anche e soprattutto attraverso la cooperazione, una fitta rete di relazioni con i Paesi della sponda meridionale ed orientale del Mediterraneo e con i vicini partner del medio e basso Adriatico. Gli stessi investimenti sullo scalo portuale sono in parte il risultato di una politica di infrastrutturazione tesa a sostenere le ambizioni internazionali della città, riscattandola così da una marginalità che troppo a lungo le ha impedito di mettere in valore le proprie potenzialità.

Questa identità urbana si propone dunque come fattore di strutturazione dello spazio urbano e delle pratiche sociali ed economiche ad esso associate: agente di territorializzazione in grado di incidere sull'assetto e sulle dinamiche evolutive della città. Eppure questa identità, come si avrà modo di sottolineare nelle pagine successive, se per un verso è il prodotto di fattori storico-geografici e può essere essa stessa interpretata come il risultato dei processi di territorializzazione che hanno segnato l'evoluzione di questo contesto geografico, per altro verso risulta fortemente influenzata da un'immagine della città che, sviluppatasi agli inizi del secolo scorso con l'affermazione economica e politica di Bari e la sua proiezione internazionale, si è andata rafforzando negli ultimi decenni, anche come effetto di una volontà politica impegnata a gestire la difficile transizione verso un'economia post-industriale.

In questo senso l'immagine ha avuto un ruolo effettivamente "performativo" sulla realtà (Cfr. Vanolo, 2010), contribuendo ad orientare l'azione degli attori locali e creare consenso intorno alle politiche di sviluppo poste in essere dalle istituzioni politiche.

L'obiettivo che si è tentato di perseguire, qui come in altre città con analoghe aspirazioni di sviluppo e di internazionalizzazione, è stato quello di creare un'immagine distintiva, sufficientemente dinamica ed attraente per poter convogliare sulla città e sul suo immediato intorno geografico una quota significativa e crescente delle risorse e delle progettualità che transitano nelle reti globali, accreditando la città stessa come nodo dell'economia di una regione transanazionale. Ma la politica dell'immagine, qui come altrove, ha avuto naturalmente anche obiettivi diversi, di natura per così dire

[19] L'Istituto Agronomico Mediterraneo di Bari (IAMB) è uno dei quattro istituti agronomici del Mediterraneo creati in seno al CIHEAM (Centre International de Hautes Ètudes Agronomiques Méditerrannées). È un centro di formazione postuniversitaria che svolge attività di ricerca scientifica nel settore dell'agricoltura e dell'ambiente, collaborando a progetti di cooperazione internazionale. Opera su quattro aree tematiche: "Gestione del suolo e delle risorse idriche", "Protezione integrata delle colture frutticole mediterranee", "Agricoltura Biologica Mediterranea" e "Agricoltura sostenibile e Sviluppo rurale".

interna, più o meno esplicitati nella propaganda politica, ossia: da un lato, promuovere l'internazionalizzazione dell'imprenditoria locale, eccessivamente orientata ad un mercato regionale e nazionale, peraltro afflitto da problemi di stagnazione della domanda e da una crescente intensità della concorrenza, e, dall'altro, rafforzare la coesione sociale attraverso l'individuazione di obiettivi comuni e socialmente gratificanti, come quello di proporsi come "crocevia del Mediterraneo". Per quel che attiene in particolare l'obiettivo della coesione sociale, la proposizione di un'immagine positiva ed internazionale ha di fatto contribuito a sviluppare il senso di appartenenza ed ha cercato – ma non è ancora possibile misurarne gli effetti – di accrescere il livello di coesione sociale che, come si è detto, assume un valore strategico nei processi di accumulazione del capitale sociale. Alle finalità appena descritte bisogna aggiungere infine l'obiettivo, non meno importante, di accrescere il livello di consenso intorno all'azione istituzionale, anche al fine di ottenere un più elevato coinvolgimento degli attori locali e ridurre il livello di conflittualità. Un'immagine internazionale consente peraltro di risolvere il conflitto potenziale tra il capoluogo barese e il suo intorno metropolitano. A fronte di identità divergenti il progetto metropolitano doveva, infatti, rifarsi ad un'immagine generale, legata sì alle specificità del contesto, ma anche proiettata in una dimensione altra nella quale potessero convergere e ritrovarsi le proiezioni identitarie delle singole realtà urbane di cui si compone lo spazio metropolitano. Così se la denominazione dell'area metropolitana (Metropoli Terra di Bari) è diretta a recuperare l'identità storica di questo territorio in modo da promuovere e sostenere quel processo di aggregazione territoriale che costituisce il presupposto del progetto metropolitano, la proiezione internazionale del contesto locale proposta nel Piano Strategico - al di là del suo significato competitivo – , assolve il compito fondamentale di rafforzare il livello di condivisione del Piano stesso e degli obiettivi in esso contenuti. Creare immagini che rafforzino l'identità territoriale e con essa il senso di appartenenza della comunità locale, non è solo un obiettivo di branding territoriale ma è anche e soprattutto una strategia per rafforzare il tessuto relazionale, innescando e/o rafforzando i processi di accumulazione del capitale sociale, in modo che questo divenga fattore di sviluppo e di coesione. Il senso di appartenenza costituisce un insostituibile collante sociale capace di promuovere e sostenere i processi di convergenza che sottendono i meccanismi di trasformazione del territorio, ed è anche il presupposto perché la comunità eserciti quel "controllo sociale" sul comportamento dei singoli che consente di prevenire o reprimere eventuali interventi compromissori sull'ambiente e sul territorio (responsabilità ambientale collettiva), e sui comportamenti comunque contrari all'interesse collettivo. Una condizione essenziale perché si possano innescare e rafforzare a scala locale processi di sviluppo endogeno ed autocentrato che siano in grado di determinare un miglioramento diffuso e generalizzato delle condizioni di vita e delle qualità ambientali e territoriali, è la presenza di una forte identità locale. Bisogna considerare il territorio come fonte di creazione di valori che può essere alimentata solo innescando meccanismi d'identificazione degli attori locali. Il territorio, inteso come spazio di appartenenza, diventa così un prodotto affettivo, sociale, simbolico a partire dal quale si costruiscono le identità locali retrospettive e prospettive.

Ma come promuovere l'identità locale? Come rafforzare quel sentimento di appartenenza che crea comunità e plasma lo spazio geografico fino a renderlo un "luogo" che esprime e sintetizza i tratti distintivi di quella comunità che in esso si riconosce e si identifica? Una via – di certo non la sola – è quella della condivisione della memoria: recuperare il passato perché possa divenire prefigurazione del futuro; perché possa disvelare il senso del luogo e farne un bene collettivo. Conoscere il territorio – qualcuno lo definirebbe il milieu proprio per rimarcare come in esso si sedimenti la storia – è condizione ineludibile per costruire una progettualità coerente ed orientata che consenta alla comunità locale di evolvere preservando la propria matrice identitaria. Come sostiene Raffestin (Cfr. 2003: 11) "la celebrazione del patrimonio in tutte le sue forme con le immagini di paesaggi che ne derivano è un modo per riannodare i legami con certe radici identitarie" ed è per questo che deve considerarsi positiva e meritevole qualsiasi iniziativa che vada in questa direzione. Ma lo stesso geografo francese ci ammonisce che i famosi luoghi della memoria possono avere effetti propulsivi nella rinascita dei luoghi solo se si accompagnano ad una progettualità collettiva: "la storia è un cimitero di immagini identitarie, la maggior parte delle quali non rievoca altro che un passato amnesico, rispetto alle intenzioni"(Cfr. ibidem: 12).

Ecco perché la Metropoli Terra di Bari può "costruire" territorio e rilanciare le possibilità di sviluppo del contesto metropolitano solo attraverso il coinvolgimento attivo della comunità locale e l'implementazione della progettualità di cui è portatrice.

3.2. Analisi dell'identità urbana del capoluogo barese tra vecchie e nuove rappresentazioni

La proiezione identitaria di Bari quale "rinata" metropoli culturale contrassegnata da un' "europeità fortemente radicata nella mediterraneità" deve poggiare, in prima istanza, sulla costruzione di una alta riconoscibilità di tale immagine a livello internazionale e, ancor prima, sulla coerenza di quest'ultima con la matrice identitaria del luogo, condizione ineludibile perché possano attivarsi e/o consolidarsi processi di sviluppo endogeno. Uno dei tratti fondanti l'identità della città capoluogo è il suo rapporto osmotico con il mare e il continuo interscambio tra quest'ultimo e il centro urbano, oltre che il suo legame con la regione mediterranea, racchiuso in slogan che, di volta in volta, raffigurano Bari quale «capitale del Mediterraneo», «corridoio adriatico», «eurocity», seguendo una tendenza che la accomuna ai centri che sorgono sulle coste bagnate dal mare che dà il nome alla macro-regione. Come si legge nel Rapporto Annuale della Società Geografica Italiana del 2008, «L'Italia delle città», "lo scenario euromediterraneo ha influenzato largamente i comportamenti strategici di numerose città italiane" (SGI 2008: 45). Il Mediterraneo viene, infatti, individuato come l'orizzonte geografico delle strategie di internazionalizzazione di queste città e la regione dalla quale possono venire opportunità di sviluppo per le rispettive economie urbane. Così, nei documenti strategici, se Cagliari si definisce "Città del Mediterraneo", Catania si propone come "Piattaforma europea del Mediterraneo", Napoli rivendica la propria forza culturale come "Fuoco del Mediterraneo" e Palermo, infine, forse in virtù della propria centralità tra le due opposte sponde, si definisce "Capitale dell'Euro-

Mediterraneo". Il mare ha, per lunghi periodi, modellato la storia di Bari e del suo intorno geografico attraverso un processo di interazione non sempre continuo e intenso, ma che ha attraversato tutti i secoli ed ha favorito lo scambio e la conseguente ottimizzazione commerciale delle considerevoli risorse produttive del suo entroterra agricolo, intercettando al tempo stesso i flussi e le relazioni longitudinali e latitudinali della regione euromediterranea quale snodo commerciale facente capo ad un tessuto economico di tipo agricolo-pastorale e artigianale. Il valore aggiunto della costruzione dell'identità marittima e commerciale di Bari è dato proprio dal poggiare saldamente le sue fondamenta sul sistema di relazioni reciproche tra interno (entroterra agricolo) ed esterno (mare), dal procedere parallelo delle sue due vocazioni, senza che mai venisse negato quel radicamento nella terra, nella campagna circostante che è la fonte primaria della sua forza economica. Sin dai primi insediamenti abitativi, quindi, l'attività economica della città sembra principalmente connessa al funzionamento del suo scalo portuale e alla sua vocazione ai commerci con il Mediterraneo orientale, inclinazione che si consoliderà sotto l'Impero Romano favorita dall'espansione di quest'ultimo lungo la stessa direttrice che determinerà il progressivo inserimento di *Barium* nella rete delle maggiori tappe dei collegamenti d'età imperiale e tardoantica. Fortemente favorita dalla sua posizione geografica, che ne faceva una località strategica per il controllo dei flussi da e verso il Mediterraneo orientale, Bari godeva già di un consolidato primato commerciale quando il suo ruolo di importante snodo commerciale del traffico marittimo fu ulteriormente valorizzato dall'opera dei Bizantini. Con l'avvento della dominazione normanna, che culminò nella distruzione della città da parte di Guglielmo I il Malo, l'attività marittimo-commerciale subì, se non un totale arresto, un indubbio rallentamento. In quello stesso periodo, tuttavia, Bari divenne polo d'attrazione di un traffico alternativo legato ad un altro imprescindibile costituente della matrice identitaria cittadina: il culto nicolaiano. Se, infatti, l'agglomerato barese si configurava già come una tappa fondamentale dell'itinerario che conduceva in Terrasanta, la venerazione delle reliquie di San Nicola, traslate in città nel 1087, ne fece un richiamo rilevante nella cristianità e meta di imponenti pellegrinaggi. Seppur tra alterne vicende legate alle dominazioni successive, che videro una nuova vivacità economica sotto gli Hohenstaufen, un processo di "svalutazione" del ruolo urbano di Bari, espropriata della gestione dei traffici marittimi del suo porto da parte dei più potenti mercanti veneziani, fiorentini e pisani al seguito degli Angiò, e infine lo sforzo, perlopiù inefficace, di liberarsi da quel monopolio straniero durante il periodo aragonese, la città pugliese, già a metà Settecento, pur nei suoi tratti ancora marcatamente rurali, ritrova una certa vivacità economica e produttiva (cfr. Da Molin 2008). In essa è possibile individuare la genesi di quell'identità storica che vede nel mito dell'intraprendenza e dell'abilità del ceto mercantile uno degli elementi distintivi dell'immagine della città.

L'identità culturale in cui Bari si riconosce maggiormente e che all'epoca del Regno delle Due Sicilie si mira a rafforzare, è fondata su una cultura del "fare" plasmata sul profilo più alto del mercante, ossia su un senso civico, un'intelligenza, una apertura alla modernità e un apprendimento del tutto empirici, acquisiti cioè "sul campo" e non attraverso lo studio; un'immagine questa piuttosto diversa da quella con cui tradizionalmente si identificava, invece, Napoli. La competizione con la capitale del

Regno delle Due Sicilie, prima, e del "Mezzogiorno", poi, è un altro degli elementi su cui nasce e a cui costantemente attinge l'identità barese e l'immagine con cui la città tenta di imporsi all'attenzione degli altri popoli. Nell'immagine di Bari – come sottolinea Cassano (1997: 4) – "c'è la rivendicazione di un'identità moderna, dinamica dotata di capacità imprenditiva. È intorno a quest'idea di sé che parte l'idea che a Bari spetti un compito privilegiato, il ruolo dell'anti-Napoli, di città che legittima il proprio ruolo non a partire dalla corte, dagli intellettuali e dalla plebe, ma da commercianti, da uomini svelti e pratici, con un senso degli affari e degli scambi forte e sicuro".

Tuttavia non le grandi città del Sud, non Napoli o Palermo stanno nell'immaginario collettivo, ma quel Nord operoso e produttivo così vicino e integrato al sistema dell'Europa centrale; un Nord che per Bari si riassume in Milano, il centro che più a lungo il capoluogo ha identificato quale modello cui tendere e al quale, in un periodo particolare della sua storia, a cavallo del boom economico degli anni '70, è stata effettivamente associata la città: l'andamento degli indicatori tradizionali su reddito, consumi, scolarizzazione e qualità delle infrastrutture sociali conferisce al capoluogo pugliese uno status particolare tra le grandi città del Mezzogiorno e il titolo di «Milano del Sud» (cfr. Amendola 1997). È una relazione questa fatta di un desiderio di emulazione che marca profondamente l'identità urbana di Bari, che guida i suoi sforzi verso una piena crescita economica e sociale, verso un modello di sviluppo basato sull'industria. Nel corso dello stesso XIX secolo, in concomitanza con l'esplosione demografica e con il pieno estrinsecarsi della sua vocazione commerciale e mercantile, oltre che di centro di servizi, Bari comincia ad assumere un ruolo egemonico sul suo intorno geografico, un ruolo di stimolo, di organizzazione e di controllo sulle attività economiche dello stesso, concentrando quelle funzioni politico-amministrative, commerciali, finanziarie e culturali in cui trova le sue basi l'attuale dimensione di capoluogo di regione e il carattere identitario ad essa connesso.

Molto significativa nel processo di trasformazione dell'identità locale è la svolta urbanistica impressa da Murat nel 1813. La costruzione del nuovo Borgo, resasi necessaria per assecondare lo sviluppo demografico ed economico della città che nel frattempo è divenuta capitale regionale (1806), rappresenta un momento di rottura con il passato che avrà effetti duraturi sulla sua successiva evoluzione[20]. Muta radicalmente la fisionomia urbana che viene improntata ad una rincorsa alla modernità e all'adesione al modello di un centro urbano che isola progressivamente il borgo antico, minando il nesso identitario di Bari con il suo mare "con una frattura evidente nella storia, nella cultura e nella struttura urbanistica della città che sembra negarsi al suo mare" (Dell'Aquila 1994: 439). Il quartiere murattiano è fondamentalmente "la metafora di una società che non sa gestire in maniera equilibrata la crescita della città"(Cassese 2005: 85). A mantenere il rapporto della città col mare saranno gli strati più umili della popolazione cittadina che restano insediati nel borgo antico (cfr. Papa 2008), mentre

[20] "Con la costruzione del nuovo Borgo, inizia per Bari un processo di sviluppo originalissimo e contraddittorio, e che segna, anche nel presente, sia il tema dello sviluppo urbano, nel rapporto tra preesistenze ed espansioni, e nella oscillazione mare-entroterra, e sia quello del rapporto con il sistema infrastrutturale, ed in particolare ferroviario" (Cirillo 2005).

nella città "nuova" domina "il rifiuto di una vocazione marinara del ceto borghese emergente, che rimane saldamente terragno e mercantile" (Dell'Aquila 1994: 439). L'ultimo decennio del secolo vede il compimento della svolta politico-culturale che ha formato il tratto identitario più riconoscibile nei caratteri della città odierna.

La borghesia e le classi dirigenti baresi maturano il progetto della costruzione di una grande e moderna città meridionale, una capitale che miri a divenire a livello politico, economico e culturale un centro direzionale per la regione, ma anche per l'intero Meridione; un'ambizione, quest'ultima, alimentata tra l'altro dal mito del Levante e dei commerci con l'Oriente e i Balcani su cui all'epoca si costruiva il racconto dell'immagine della città, un mito che "si rivelerà più utile ad azionare immaginari collettivi che a conformare la scena fisica" (Cassese 2005: 89), un mito rimasto, dunque, retorica dal momento che "Bari non ha mai giocato fino in fondo questa partita del Levante" (Dell'Aquila 1994: 7). Un programma politico e ideologico di costruzione di un'identità nella quale si possono individuare, ancora oggi, alcuni caratteri di quell'"insieme di provincialismo […] e aspirazione al moderno, noto come «baresità»" (Tateo 1997: 20), ovvero, nelle parole di Cassese: "attitudine al commercio, antiruralismo e urbanismo, sarebbero state le componenti essenziali della «baresità» e della certezza dei baresi di essere e di sentirsi abitanti di una capitale periferica dello Stato nazionale" (Cassese 2005: 83).

Agli inizi del nuovo secolo, convivono a Bari la storica vocazione mercantile e la propensione al modernismo che mira all'adeguamento del sistema urbano e degli stili di vita ai modelli delle città europee più evolute, sebbene non si sia ancora compiuta una trasformazione nello stesso senso del tessuto produttivo sottostante: "governare Bari nel primo decennio del Novecento risultava comunque difficile, in quanto richiedeva alle sue classi dirigenti un'idea di città moderne che non poteva assumere a modello né la città industrializzata, perché la struttura industriale era debole e la classe operaia una componente non maggioritaria dei ceti popolari, né il modello più propriamente terziario delle grandi capitali amministrative, nonstante le aspirazioni e le concrete prospettive di poter svolgere un effettivo ruolo di capoluogo di provincia e di regione" (Cassese 2005: 83).

È verso il liberismo, dunque, che inclina il carattere della città; seppure in modo contraddittorio ed incompleto, questa cultura politica appare più adatta ad interpretare l'identità culturale del capoluogo pugliese, certamente più moderno ed aperto di molti altri contesti territoriali del Mezzogiorno. È questa cultura politica che nasce da e si radica profondamente su una struttura mercantile e istintivamente aderisce alla storia ed alla vocazione moderna della città. In questa direzione va, a cavallo dell'Unità d'Italia, l'opera dei due enti che maggiormente informano la cultura economica dell'epoca e concorrono all'opera di far collimare la realtà socio-economica barese con l'immagine che la città ha di sè: la Camera di Commercio e la Fiera del Levante. Il primo, nato nel 1849, diventa nel giro di pochi anni centro di incubazione, divulgazione e propulsione di una cultura dello sviluppo di forte orientamento liberista e liberoscambista che sarebbe poi rimasta uno degli elementi distintivi e di lunga durata dei suoi studi e delle sue pubblicazioni con una grande influenza sulla politica industriale e commerciale del tempo: "il ruolo di una istituzione come la Camera di Commercio si rivelò decisivo […]

contribuendo a una generale modernizzazione delle strutture culturali e produttive" (Cassese 2005: 87).

Il secondo, invece, nasce molto più tardi e precisamente nel 1930, imponendosi però rapidamente come elemento emblematico e fortemente rappresentativo della città e della sua proiezione identitaria come città nodale e metropolitana; una proiezione che viene ad incarnare per l'appunto l'ideologia di chi riteneva che l'intensificazione dei traffici commerciali, sfruttando a pieno la particolare posizione geografica della città, dovesse rappresentare il motore dell'economia locale, secondo una linea di pensiero che mirava, pertanto, a valorizzare i punti di forza e le vocazioni naturali dell'economia locale, ovvero l'esportazione dei prodotti agricoli e agroalimentari provenienti dal moderno e competitivo settore primario dell'entroterra.

La diffusione, durante il periodo fascista, del mito dell'impero mediterraneo che «guarda a Oriente», sul quale, tra le altre cose, si fonderà l'istituzione della Fiera del Levante, condizionerà ancora per molto tempo gli spazi simbolici e comunicativi delle azioni in ambito regionale pugliese" (Cassese 2005: 84). Tuttavia, questa visione liberista non emerge mai con caratteri spiccati nella storia pugliese tra Otto e Novecento. Unica eccezione è l'attività editoriale che stringe il meglio della cultura residenziale della regione e che legherà saldamente all'editoria scientifica di qualità l'identità di Bari, segnandola profondamente grazie ad un progressivo abbandono del campanilismo e ad una piena integrazione nella cultura nazionale, su cui la Casa Laterza esercita una sempre più pesante influenza (cfr. Papa: 2008).

Questa stessa vivacità intellettuale condurrà poi all'istituzione dell'Università di Bari durante gli anni '20 del Novecento. L'impulso che si tenta così di imprimere alla "appannata" vocazione commerciale della città si spegne, in realtà, assorbito da un criterio di condotta volto unicamente al profitto immediato che diventa dominante a partire dalla fine degli anni Cinquanta e che ha nella distruzione e riedificazione edilizia, anche del centro murattiano, il suo segno più tangibile, una ricostruzione che cancella una parte della storia di Bari e ne indebolisce l'identità senza porre le basi per la produzione di un nuovo senso attorno al quale costruire un progetto di futuro e un'immagine condivisa della città. Molti dei centri storici dell'area metropolitana hanno, infatti, attraversato, durante gli anni '60 e '70 del secolo scorso, una crisi materiale e sociale che ne ha determinato spesso la marginalizzazione rispetto al contesto urbano in cui si inseriscono.

In talune occasioni, ad un declino della funzione vitale della città storica, si è sommata la contestuale espulsione delle attività produttive e residenziali dai centri cittadini in favore delle periferie di nuova costruzione, con il conseguente svuotamento e l'ulteriore marginalizzazione del tessuto sociale dei centri storici che, talvolta, si sono trasformati in *enclaves* di micro-criminalità diffusa. Un fenomeno che ha assunto una dimensione particolarmente rilevante nella città di Bari, interessando solo in minima parte altri centri storici (come quelli di Bitonto e Conversano). Spesso associato ad un progressivo degrado del patrimonio artistico e architettonico nonché delle condizioni abitative e della dotazione infrastrutturale, tale fenomeno ha determinato la trasformazione di ampi settori del centro storico in periferie interne della città. È solo a partire dagli anni '80 e '90 che si diffonde una rinnovata sensibilità da parte delle amministrazioni nei confronti

della parte antica delle città che ha ispirato numerosi interventi di riqualificazione volti alla realizzazione di urbanizzazione primaria e di servizi ed alla riconversione degli spazi aperti e che, in alcuni casi, hanno innescato un processo di *gentrification* di alcune porzioni dei centri storici (come è in parte avvenuto per Bari Vecchia o Polignano), fenomeno che ha però ad oggi mantenuto caratteri contenuti, particolarmente nelle città dell'entroterra e nei nuclei urbani minori. L'opera di riqualificazione urbana che ha interessato il centro storico del capoluogo barese ne ha fatto un luogo di concentrazione della ristorazione e del commercio legato al tempo libero, funzioni cresciute nel tempo fino a rappresentare una dimensione caratterizzante dello spazio: all'indomani del Piano Urban, "Bari Vecchia" è divenuta meta della socialità notturna giovanile della città e dei poli urbani che gravitano attorno ad essa. Il centro storico è considerato anzitutto dagli attori locali come una città, ed è di conseguenza obiettivo strategico affrontarne e risolverne quelle criticità che sono proprie di un sistema urbano (accessibilità, servizi, residenza, welfare, economia, cultura), nel rispetto delle specificità che lo contraddistinguono. Molte delle azioni proposte nel Piano strategico sono, dunque, riconducibili all'idea di fare della città storica di Metropoli Terra di Bari un contenitore di attività culturali di punta, in grado di rinnovarsi attraverso processi partecipati di conoscenza, operosità (intellettuale e artigianale), intrapresa economica e culturale che producano un'alta qualità del paesaggio e la trasferiscano nella costruzione presente della città futura. Tra le azioni, di tipo materiale e immateriale, che il Piano strategico propone al fine di favorire le politiche di valorizzazione e sviluppo della città storica figurano attività finalizzate al coordinamento tra i vari attori coinvolti a supporto della progettazione, esecuzione e gestione degli interventi di recupero e di manutenzione del patrimonio edilizio (privilegiando materiali e tecnologie tradizionali), degli spazi aperti e degli edifici civici e culturali, nonché della dotazione infrastrutturale (servizi e reti); azioni volte alla realizzazione di interventi in favore di una migliore accessibilità; la costituzione di una rete/circuito (culturale, turistico, agroalimentare) delle città storiche dell'area metropolitana che includa anche l'entroterra della campagna, attraverso sistemi innovativi di accessibilità, attrattività e ricettività; politiche di sviluppo economico che coniughino tradizione e innovazione, senza destinare le città storiche alla monofunzionalità del segmento del tempo libero e *loisir*; politiche sociali e per la casa che tutelino i soggetti più deboli e favoriscano il ricambio generazionale e produttivo. L' "allontanamento" di Bari dal suo mare, avvenuto in più occasioni durante il corso del Novecento, oltre ad avere avuto implicazioni rilevanti sul suo centro storico, ha modificato fortemente anche un altro luogo identitario della città capoluogo (ma anche dei centri costieri dell'area metropolitana): il Lungomare Nazario Sauro che, già snaturato durante il Fascismo a seguito di un'imponente opera di monumentalizzazione, con il boom edilizio degli anni '60, viene investito dalla cementificazione della speculazione edilizia. In quanto elemento cruciale del paesaggio urbano, il lungomare di Bari, ma anche di centri come Mola, sono stati recentemente o sono tuttora oggetto di opere di riqualificazione atte a restituire dignità e ruolo urbano, oltre che una piena fruizione, al fronte-mare.

Sempre negli anni '60, si produce e si tenta di attuare, inoltre, un'idea di crescita che si orienta verso la promozione della cultura industriale e la diffusione della tecnologia

perseguendo un modello di sviluppo basato sul potenziamento dell'industria. Questa prospettiva di sviluppo viene ben presto abbandonata – sebbene mai esplicitamente – in quanto nei due decenni successivi il rallentamento degli investimenti nel settore manifatturiero e la parziale ristrutturazione dell'apparato produttivo, rendono evidente l'impossibilità di incentrare lo sviluppo sul solo settore industriale. Con la fine degli anni Ottanta del Novecento, "si chiude definitivamente un ciclo i cui esiti non vanno però pessimisticamente valutati solo in termini di generalizzata disgregazione e di impoverimento. Le dinamiche recenti mostrano processi interessanti di riorganizzazione dell'economia, di riaggregazione del mercato e degli interessi in funzione anche delle nuove logiche di internazionalizzazione delle imprese" (Cassese 2005: 85). Nel corso degli anni '90, dopo una prima fase di grandi privatizzazioni delle imprese pubbliche, l'insediamento di importanti industrie estere determina, infatti, un rilancio della zona industriale barese, che può contare sul supporto tecnico del neonato Politecnico, il primo del Mezzogiorno. Tuttavia, poiché le aziende estere a capitale privato insediatesi nella zona non rientrano in un progetto organico di sviluppo territoriale preordinato oltre che all'attrazione degli investimenti esteri anche alla fertilizzazione del tessuto produttivo di matrice endogena, gli effetti territoriali sono stati complessivamente modesti. In altri termini, questi investimenti, ancorché qualificanti per l'armatura produttiva dell'area metropolitana, non hanno prodotto nei ceti professionali e negli imprenditori interessati dal nuovo ciclo di industrializzazione una rinnovata ed innovativa cultura dello sviluppo tale da fungere fattivamente da stimolo per una crescita industriale diffusa di matrice endogena. La consapevolezza di uno sviluppo guidato dall'industria e, soprattutto, dall'investimento in tecnologia nel settore, è incubato negli ambienti universitari e della cultura economica, ma stenta a divenire una visione generalmente condivisa della crescita urbana e del tessuto produttivo circostante. Pur avendo le potenzialità per puntare a costruire una propria e peculiare identità di centro industriale incentrato su settori ad alta intensità tecnologica, il capoluogo barese non ha ancora sfruttato a pieno tale opportunità, probabilmente anche perché il carattere universalmente più distintivo e più comunemente accolto nell'immaginario collettivo è quello di una Bari "città commerciale", crocevia di flussi.

Quest'ultima costituisce, infatti, una rappresentazione collettiva più vicina alla cultura mercantile che da sempre ha contraddistinto questa città e la sua base economica e che è stata interpretata come la risultante di specifici elementi distintivi del contesto socio-culturale, quali l'attitudine all'intraprendenza, allo scambio e alle transazioni. Una rappresentazione efficacemente sintetizzata dall'antico motto: *Barensis nisi negotietur moritur*. A seguito della crisi dei settori trainanti dell'economia barese, la provincia metropolitana pugliese tenta di dare avvio ad un processo di riposizionamento competitivo del suo tessuto economico che le permetta di sganciarsi dalla dipendenza da risorse di origine pubblica o comunque esogena, recuperando la sua antica vocazione a farsi snodo di flussi commerciali e culturali nel bacino del Mediterraneo, soprattutto lungo la direttrice est-ovest, una vocazione economica misurata, dunque, sullo scambio piuttosto che sulla produzione (cfr. Dioguardi 1994). Ad un'analisi più approfondita, emerge, però, come il commercio abbia da sempre rappresentato una grande potenzialità per la città al punto da divenire un solido elemento identitario attorno al

quale si è costruita la sua immagine, senza tuttavia tradursi effettivamente in una forte specializzazione economica: si è costruita un'immagine di vocazione su cui si è andata formando una proiezione identitaria ampiamente condivisa, ma che non si è trasformata in uno strumento di territorializzazione in grado di rafforzare la capacità competitiva del capoluogo in tale ambito. Il commercio e il mare. Sembrerebbero due elementi interdipendenti tanto sul piano dell'identità quanto sul piano della realtà economica e territoriale, ma così non è. Se, da un lato, infatti, il mare ha innegabilmente rappresentato per Bari il suo punto di forza, favorendo uno sviluppo basato sull'intermediazione e la messa in valore dei prodotti del suo entroterra produttivo grazie ai collegamenti con il Nord-Italia e con l'Europa, dall'altro si è rivelato il suo punto di debolezza laddove il capoluogo non è stato in grado di collegarsi con l'Oriente, di trattenere le risorse che l'hanno attraversato, di costruire su di esse le fondamenta materiali per una vera egemonia politica della città, di dirigere i flussi degli scambi senza limitarsi al trasferimento delle risorse verso il Nord, di accumulare ricchezze, saperi e tradizioni all'interno della sua comunità. Se finora il tentativo di fare di Bari un motore produttivo e culturale unitario, e non solo il luogo che merci, persone e capitali attraversano diretti altrove, non è riuscito a produrre effetti significativi tanto sul piano attuativo quanto sul piano meramente progettuale, quello della Metropoli Terra di Bari potrebbe risultare altrettanto utopistico, vista la complessità e l'eterogeneità del contesto territoriale che ne costituisce il riferimento geografico. Allo stesso tempo, però, proprio la caratterizzazione geografica di questo contesto territoriale, con la sua accentuata eterogeneità economico-produttiva, la sua natura sistemica e policentrica e la convergenza strategica degli attori locali, può contribuire a rafforzare la posizione competitiva della città di Bari e a giustificarne le ambizioni internazionali, quale nodo strategico della regione adriatica e punto di interconnessione tra Mediterraneo occidentale ed orientale.

3.3. Identità urbana e identità metropolitana: conflitto e integrazione

Una ricognizione dei caratteri identificativi della Metropoli Terra di Bari volta all'individuazione e all'isolamento di un'identità almeno in parte "autonoma" e relativamente "specifica" di una grande area policentrica è un'analisi, oltre che un'operazione politica e culturale, estremamente complessa. L'attuale "area vasta" che si sviluppa attorno al capoluogo coincide approssimativamente con quella che, almeno a partire dal Settecento, era identificata come la "Terra di Bari", ovvero quella zona centrale che, nell'antica tripartizione delle Puglie, ruota intorno alla città capoluogo e si "oppone" alla Capitanata, a nord, e alla Terra d'Otranto, a sud. È già stato in più punti sottolineato come un marcatore fondamentale dell'identità di Bari sia costituito dal suo nesso storico-culturale con il mare, tratto dominante della storia comune che lega il capoluogo al suo intorno geografico e che evidenzia come la sua identità non sia mai, in alcuna epoca, "isolata" ma sia piuttosto sempre intrecciata alle vicende dei comuni più o meno limitrofi che costituiscono, con esso, un grande sistema policentrico, una vera e propria rete di centri e territori che condividono, pur in presenza di sostanziali differenze economiche e culturali e di atavici antagonismi, un forte senso di

identificazione in una comune matrice identitaria. In assenza di un tale assetto, la città non avrebbe probabilmente acquisito la sua attuale configurazione economico-politica e, specularmente, senza il polo barese, l'area circostante non avrebbe probabilmente conosciuto lo sviluppo che invece l'ha interessato. La centralità non egemonica e tuttavia strategica di Bari all'interno di un ampio sistema di centri urbani minori che ne costituisce l'intorno geografico è invero un tratto distintivo che inizia a manifestarsi molto indietro nel tempo e tende poi a consolidarsi a partire dal XIX secolo.

Da dove nasce dunque la centralità di Bari? La risposta non può che essere "dal suo porto", dall'essere divenuto grazie ad esso e alla propria vocazione mercantile il luogo d'incontro tra la scala locale e quella globale, diaframma vitale tra l'economia locale e quella globale. Ancora una volta il"mare" (e la vocazione marittima con cui è associato) si propone quale tratto identitario a partire dal quale, in funzione esclusiva, la "baresità" costruisce il racconto della sua specifica peculiarità e del suo primato rispetto agli altri centri urbani della "Terra di Bari" (cfr. Cassese 2005). Eppure questo primato, pur configurandosi come il risultato di una competizione territoriale, non determina la costituzione di un sistema urbano rigidamente gerarchizzato; al contrario, quel che viene a manifestarsi nel tempo è una forte complementarietà ed interdipendenza tra Bari e l'intorno geografico con una distribuzione di funzioni che esalta, anziché annullarle, le identità degli altri centri urbani. Già nel 1913, per descrivere l'interdipendenza tra la città e il suo intorno, il geografo Carlo Maranelli, utilizza il concetto di sistema poleografico, che fa riferimento ad una complessità policentrica integrata: "Bari di tutti i centri di questa popolosissima zona, vero sistema poleografico, è il più importante per attività industriale e commerciale; ma i progressi civili di tutto il paese, e specialmente la rete di ferrovie, che da essa irraggiano verso l'interno, hanno già provocato e accrescono ogni giorno più l'attività agricola industriale e commerciale di tutte quelle cittadine, determinando per riflesso una continua ascensione della stessa Bari cui fanno corona. Questa funzione diremo così regionale di Bari è sufficientemente messa in luce dalla parte preponderante che il suo porto prende in tutto il complessivo movimento marittimo della provincia" (Maranelli 1913: 45). Il mare, da elemento di separazione, di confine tra un'identità e le altre, rappresenta, in realtà, uno dei fattori che maggiormente partecipa alla formazione di un'identità unica e condivisa nella Terra di Bari. La centralità del porto di Bari, come già messo in luce da Maranelli, è sempre stata decisiva nell'accelerazione di quei processi d'integrazione delle varie entità urbane che gravitano sulla città.

La zona d'influenza del porto comprende tutti i centri interni collegati con le ferrovie Bari-Locorotondo e Bari-Gioia-Rocchetta. Dunque il mare, non solo come mito, tradizione e memoria di un'identità condivisa ma anche come moderno spazio di una proficua circolazione di merci e persone e il porto come struttura avanzata di servizi che servono anche tutto l'intorno territoriale che conserva, fino ai giorni nostri, nell'agricoltura il tratto più significativo della sua identità. Sebbene, quindi, la relazione fra entroterra agricolo e mare costituisca un sistema integrato nell'assetto socio-economico della Terra di Bari, essa rimanda ad una realtà complessa in cui si individua nettamente la sostanziale matrice rurale della zona. La Terra di Bari, da sempre grande area di produzioni agricole per i mercati agroalimentari internazionali, ha fatto della

pratica delle transazioni commerciali uno dei terreni privilegiati di formazione culturale e professionale di un ceto diffuso di amministratori di aziende agricole e di commercianti di derrate alimentari: dall'olio, ai prodotti vitivinicoli, ai cereali. In particolare, talune produzioni di eccellenza, come quelle dell'uva (a Rutigliano, Adelfia, Noicattaro), delle ciliegie (Turi), dell'olio (Bitonto, Bitetto, Paolo del Colle) e delle patate (Polignano a Mare), oltre a rappresentare importanti segmenti dell'economia agricola dell'entroterra, concorrono a segnare fortemente l'identità dell'area dominando il suo paesaggio rurale. È l'albero, dunque, a punteggiare il paesaggio in maniera sempre più pervasiva dall'interno alla costa, data la prevalenza di colture arboree legnose come il mandorlo, la vite e, in particolare, l'olivo, ancora oggi vero e proprio emblema e marcatore identitario della zona.

Nel primo quarto del Novecento si assiste ad una crescita impetuosa della città di Bari e della sua popolazione: le attività della produzione industriale e manifatturiera, il volume dei traffici e degli scambi, l'espansione e la qualità dei servizi vengono intensificati e esaltati, nelle loro ricadute territoriali, da una rapida integrazione del sistema policentrico e dalla complementarietà tra la vocazione produttiva dei centri agricoli circostanti e le attività nascenti in città. La città cresce e si innesta nel tessuto dell'area geografica circostante, formando una nuova borghesia che vi affluisce da tutto l'intorno e promuove l'interazione con il Nord imprenditoriale: l'identità urbana della città si allarga ed aderisce a questo percorso di integrazione di tutta la Terra di Bari.

Nella storia del capoluogo tra XIX e XX secolo, si possono individuare alcuni momenti che, più di altri, hanno concorso alla formazione di un'identità, per così dire, "metropolitana". Già nel periodo della ristrutturazione murattiana, la fisionomia urbana del nuovo borgo sembra rimandare esplicitamente ad una funzione regionale di "città nodale" nella sua interconnessione con i territori circostanti. Anche sul piano simbolico, il lungo periodo che impegna la ristrutturazione urbana fa sì che sia l'edificazione stessa, in quanto lento percorso di (ri)costruzione che segna la vita di più generazioni e di (ri)organizzazione della rete di relazioni tra città e comuni contermini, ad imprimere i suoi caratteri al processo di costituzione di una configurazione metropolitana in cui anche i centri minori si adoperano per aderire ad un modello urbano moderno: "In una campagna che va sempre più popolandosi di coltivazioni arboree specializzate o semispecializzate, i piccoli centri della "corona" di Bari si attrezzano al nuovo che avanza con limitati ampliamenti e riordini […] a Bitonto si avviano fuori delle mura, verso nord, grandi assi radiali […] mentre embrioni di ampliamenti ortogonali si colgono già al margine di Molfetta […]. Il progredire della rete stradale riannoda, del resto, sempre più, le maglie della rete insediativa" (Borri 1994: 225). Nella direzione di tale integrazione ha spinto notevolmente anche l'Ente Provincia fin dalla metà dell'Ottocento, contribuendo in modo sostanziale al processo di graduale interconnessione tra città e campagna e fungendo da raccordo tra questo territorio "integrato" e il suo centro politico-amministrativo. Un'ulteriore vicenda della storia collettiva, sociale ed economica che marca fortemente l'identità culturale dei pugliesi della Terra di Bari, rafforzando il legame tra i vari Comuni, è rappresentata dalla costruzione dell'Acquedotto Pugliese (cfr. Papa 2008), una grande impresa che incarna ampiamente l'ambizione moderna a costruire un futuro comune e civile. Sono questo

desiderio di partecipare attivamente al processo di integrazione nazionale del Mezzogiorno, la rinnovata aspirazione ad estendere il raggio delle relazioni commerciali e produttive verso orizzonti sempre più lontani e la tendenza ad una nuova progettualità condivisa ad imprimere all'identità dei comuni baresi un tratto unitario di modernità e civiltà che, a sua volta, con una dinamica virtuosa, produce una diffusa e ancora più intensa integrazione tra le popolazioni dei comuni della provincia. Nel decennio '60-'70, con l'affermazione degli orientamenti industrialisti, gli sforzi per lo sviluppo dell'area gravitante sul capoluogo sfociano, sul piano politico-amministrativo, nella costituzione del Consorzio per l'Area di sviluppo industriale (1964) e nelle iniziative insediative che portano alla nascita del grande polo manifatturiero di Bari; una realtà, quest'ultima, che coinvolge in un progetto unitario di sviluppo di medio-lungo termine (trent'anni), oltre al capoluogo, Modugno, Bitonto, Giovinazzo, Molfetta, Bitritto, Triggiano, ed altri piccoli centri gravitanti intorno ad esso. Col finire degli anni Ottanta, un risultato fra i più appariscenti, almeno per la Puglia, di una nuova fase della storia meridionale sembra proprio la "tendenza a una rigerarchizzazione dei centri urbani della regione […], ma la novità molto significativa è rappresentata dal maggior dinamismo, in questi ultimi anni, di alcuni centri dell'entroterra barese rispetto al capoluogo" (Cassese 2005: 85). Oggi, nell'area metropolitana di Bari convivono, senza giungere ancora probabilmente ad una sintesi organica, visioni e progettualità composite sulla crescita dei singoli contesti territoriali dei trentuno centri inseriti nel Piano Strategico. La Metropoli Terra di Bari, delimitata a Nord-est dal mare Adriatico per circa 70 Km di costa, è costitutivamente un territorio di frontiera tra la terra e il mare. I cinque comuni che si affacciano sul mare – Bari, Molfetta, Giovinazzo, Mola e Polignano – pur costituendo una minoranza numerica, rappresentano una componente qualitativamente molto rilevante sia per il loro ruolo economico-produttivo, sia per la già richiamata valenza identitaria che il mare ha per l'intera Terra di Bari.

All'identità marittimo-mercantile, se ne accostano parallelamente di nuove che fanno riferimento alle singole entità urbane di cui l'area metropolitana si compone, quasi a voler ribadire la natura composita e policentrica della stessa. Bari, infatti, sembra evolvere, non senza qualche ambiguità ed incertezza, verso un'identità più complessa e articolata (come del resto si conviene ad una città che mira ad acquisire un ruolo internazionale) con frequenti richiami al ruolo trainante dell'alta tecnologia e della cultura, visti come assi portanti di una moderna città della conoscenza. E spostando l'attenzione sulle altre entità urbane dell'intorno geografico (cfr. Pirro 2008), emerge il ruolo di Molfetta che, dopo il rilancio del suo agglomerato industriale, punta con forza a fare di sé una città ad economia diversificata, affiancando alla propria vocazione industriale, quella distributiva e del *loisir*. Non meno interessante la proiezione identitaria di Mola che investe sulla sua immagine turistica presentandosi come piccola città d'arte. Una strada seguita anche da altre città dell'entroterra, come Bitonto, Terlizzi, Ruvo; queste ultime, infatti, pur non rinnegando la propria vocazione agricola e manifatturiera, hanno manifestato una crescente attenzione per il turismo investendo nella riqualificazione dei propri centri storici, caratterizzati da un notevole valore attrattivo ancora largamente inespresso. Corato, invece, si propone di consolidare il proprio primato manifatturiero cercando un proprio posizionamento a scala regionale

e nazionale come centro dell'industria orafa, in virtù sia di una preesistente vocazione produttiva sia degli investimenti operati sul fronte formativo e volti ad assicurare continuità e competitività alle produzioni locali. A Gioia del Colle convivono una salda cultura dell'agro-industria che copre l'intera filiera delle produzioni lattiero-casearie, l'industria energetica – grazie alla presenza della Ansaldo Caldaie e del suo centro ricerche sulla combustione – e il turismo che può avvalersi di due grandi attrattori come il Castello normanno-svevo e il parco archeologico di Monte Sannace. I Comuni del Sud-est barese, in un primo momento i più restii ad aderire al progetto della Metropoli Terra di Bari, ospitano industrie diffuse, agricoltura avanzata con forti esportazioni di uva da tavola, una televisione locale. Resta da chiedersi, dunque, se la Metropoli Terra di Bari sia qualcosa in più che un mero progetto di integrazione amministrativa legato ad un'identità storica non altrimenti declinabile, se vi siano cioè le basi per un'effettiva convergenza strategica delle diverse anime territoriali che la compongono e per un'integrazione sinergica dei relativi tessuti relazionali che configurano una realtà, a dispetto degli effetti della prossimità e delle affinità socio-culturali, abbastanza frammentata.

Nella Metropoli Terra di Bari convivono, infatti, al momento diverse opzioni di cultura dello sviluppo che devono giungere ad una sintesi complessa in grado di mantenere ben distinguibili le varie componenti e, al tempo stesso, concorrere unitariamente alla definizione e al consolidamento di una identità culturale forte e riconoscibile dell'area. Se così non fosse, rischiano di restare microcosmi culturali, visioni del mondo, conoscenze ed esperienze di produzioni a sé stanti e tra loro non integrati. Pur in questa complessità, è tuttavia possibile individuare un tratto identitario comune all'area metropolitana rinvenibile sin dalle origini della Terra di Bari: quello di essere un luogo di passaggio, uno snodo di traffici, un punto di incontro tra culture. Ed infatti, è tuttora, un territorio concentrato sul "terziario", in cui ad essere prodotte sono le forme stesse dello scambio: commercio, comunicazione, reti della circolazione dei prodotti della terra e del mare (agroalimentare), reti del gusto (gastronomia), reti del passaggio e del transito (turismo). Da quanto fin qui analizzato, emerge come la ricerca di un'identità su scala metropolitana in Terra di Bari attenga alla possibilità di concepire effettivamente la dimensione di area vasta come un insieme unitario, e a quella di rintracciarla in quei passaggi fondamentali della sua storia comune in cui i singoli destini dei suoi centri convergono in uno solo. In realtà, quella della Metropoli Terra di Bari appare oggi un'identità in via di formazione costituibile attraverso un complesso processo che, oltre che politico e legato, quindi, all'azione comunicativa del Piano strategico, è fortemente culturale, e connesso alla necessità di fare della cultura uno strumento di costruzione identitaria in un nuovo sforzo di (re)invenzione e riposizionamento urbano.

3.4. Esperimenti di branding territoriale e costruzione identitaria nelle strategie di riposizionamento urbano della metropoli terra di Bari

Per le considerazioni sin qui sviluppate, affinché il progetto metropolitano possa trovare piena realizzazione e dispiegare appieno i suoi effetti propulsivi in termini di

sviluppo territoriale, è necessario promuovere non soltanto un'integrazione fisica del territorio, ma anche un'integrazione sociale e culturale, andando in prima istanza a rafforzare un'identità territoriale che divenga presupposto per un ispessimento del tessuto relazionale e per l'ancoraggio territoriale delle reti che innervano lo spazio metropolitano. L'obiettivo diviene per l'appunto quello della ricerca di un'identità comune all'intera Metropoli Terra di Bari che sia riscoperta dei luoghi in cui si raccordano fenomeni radicati nel territorio e rafforzamento di quel legame tra i vari centri che la compongono in un'operazione di costruzione di quel capitale relazionale che coinvolga nel suo complesso tutti gli attori locali. Si tratta di un'opportunità per incrementarne lo sviluppo e l'attrattività e promuovere un'offerta, per i visitatori ma anche gli stessi abitanti, che coniughi le risorse culturali, storiche, archeologiche e ambientali e le valorizzi adeguatamente, recuperando appieno consistenza e identità originarie. In quest'ottica, il Piano Strategico BA2015 mira al rafforzamento dell'identità culturale metropolitana mediante diverse azioni, dalla comunicazione e promozione del *brand* "Metropoli Terra di Bari", alle politiche di rigenerazione tramite cultura e creatività, allo sviluppo in chiave turistica del territorio, coerentemente con le politiche messe in atto da tutte le metropoli sviluppate, in un contesto globale in cui le città cercano di proiettarsi nello spazio delle relazioni globali mediante operazioni di marketing territoriale e di vero e proprio *branding*, ossia di promozione del marchio urbano, con iniziative volte a proporre immagini attrattive per richiamare capitali e investimenti esterni, per giustificare il finanziamento di ambiziosi progetti di riqualificazione e per infondere negli attori economici locali una mentalità «vincente», competitiva e collaborativa al tempo stesso (cfr. Kavaratzis, Ashworth 2005).

FIGURA 4
Logo del Piano Strategico "BA2015 – METROPOLI TERRA DI BARI"

Se altamente riconosciuta e riconoscibile è l'identità storica della Terra di Bari (antica denominazione della Provincia del capoluogo pugliese che si estendeva oltre i confini metropolitani oggi individuati), la neonata area metropolitana è sì politicamente individuata da un accordo di intesa, ma non ancora territorialmente e identitariamente costruita: allo stato attuale, essa ruota intorno ad un *metropolitan dream* che la

rappresentata proiettata nel 2015 piuttosto che ad un forte e ben distinguibile profilo identitario unanimemente condiviso e partecipato. Del resto, "la produzione dell'immagine urbana «condivisa» […] è l'esito di rappresentazioni messe in campo dalle élites urbane e proposte secondo diverse modalità a coloro che sono considerati i «fruitori» della città, permanenti (i residenti) o occasionali (i visitatori) che siano. Una modalità caratteristica di produzione dell'immagine urbana si realizza nella proposizione di autorappresentazioni ottimistiche, volte per un verso a far passare in secondo piano le debolezze e le contraddizioni di una città e per altro verso a esaltarne i successi, presentando le comunità urbane come entità tendenzialmente unitarie sul piano della progettualità e coese dal punto di vista sociale e culturale" (Vanolo, Rossi 2010: 31), presentandole, cioè, come fossero veri e propri "attori collettivi" (cfr. Bagnasco, Le Galès 1997).

L'operazione di *branding* messa in atto dai policy makers della MTB sembra partire da tale consapevolezza nel suo richiamo esplicito al passato di quell'area storica e culturale della Puglia centrale che ha così fortemente segnato l'identità del luogo: l'accento è posto su un territorio, su un'area vasta piuttosto che unicamente sul polo attorno al quale essa gravita e dal quale viene ad essere in qualche modo organizzata e rappresentata, sottolineando quel nesso tra costa e entroterra che ha fatto nei secoli la forza economica della zona e annullando simbolicamente qualsiasi forma di gerarchia al suo interno. Alla luce della considerazione per cui la strategia di *branding* deve operare mantenendo un equilibrio tra due esigenze diverse, ovvero rappresentare l'identità territoriale in cui la comunità si riconosce e, al contempo, costruire un'immagine che sia evocativa anche presso gli stakeholders esterni, il *brand* Metropoli Terra di Bari appare sbilanciato in favore di una forte riconoscibilità interna (legata peraltro al passato), penalizzando una più immediata identificazione col territorio a livello nazionale e, soprattutto, internazionale. L'individuazione e la promozione di un'immagine attraente per la città rappresenta un'operazione decisamente complessa, che richiede di dispiegare pratiche quotidiane e procedure istituzionalizzate di riconoscimento collettivo, di costruzione della fiducia pubblica e di produzione di un senso dinamico di appartenenza ai luoghi, mobilitando e reinventando immagini che abbiano già un fondamento nell'identità locale e nella vita di tutti i giorni (cfr. Vanolo, Rossi 2010). È, quindi, un aspetto di assoluta rilevanza quello che attiene alla coerenza tra la proiezione identitaria del luogo e il costrutto simbolico del marchio territoriale. Questo perché "laddove il branding riflette la dimensione identitaria del luogo e discende da un processo di concertazione locale, è in grado di proporsi come strumento di territorializzazione capace di rafforzare l'identità territoriale e, di riflesso, la capacità competitiva del territorio nel suo complesso; laddove, invece, il branding prescinde dai riferimenti identitari del luogo e assume una dimensione esogena, può divenire uno strumento di deterritorializzazione, asservito a logiche di mercato con effetti fortemente compromissori sulla competitività di lungo periodo del contesto territoriale di riferimento" (Pollice, Spagnuolo 2009: 49). Data la sua natura immateriale e la conseguente assenza di indicatori per la sua "misura", la verifica del raggiungimento dell'obiettivo della costruzione di una identità condivisa e unitaria per l'area metropolitana sarà operazione non semplice e, trattandosi di un processo di

sedimentazione lento, oltre che complesso, non potrà che realizzarsi in un periodo abbastanza lungo. Tra i fattori che determinano il successo di una strategia di *branding* vi è anche la partecipazione e il coinvolgimento attivo delle comunità locali nelle diverse fasi della sua implementazione (dalla definizione del *brand*, alla sua regolamentazione, veicolazione e consumo) in modo tale da assicurare una rappresentazione coerente e condivisa dell'essenza identitaria del luogo nei suoi valori simbolici, funzionali e progettuali. Si ritiene, infatti, che il coinvolgimento degli attori locali a processi decisionali di questo tipo generi una condivisione nelle scelte adottate: essere resi partecipi di un progetto collettivo induce ad incrementare il senso di appartenenza alla comunità per cui si sta pianificando lo sviluppo e a indirizzare le proprie azioni verso obiettivi concertati. Effettivamente, "i discorsi e le rappresentazioni della città possono avere una funzione e un ruolo concretamente «performativi»: le modalità attraverso cui architetti, progettisti e pianificatori immaginano e rappresentano lo spazio […] hanno l'effetto di orientare la condotta degli attori urbani conformemente alla progettualità dominante di governo e di rigenerazione dell'economia locale" (Vanolo, Rossi 2010: 29). Perché possa esservi autentica, piena e consapevole partecipazione, altrettanto imprescindibile nella pianificazione strategica, e ugualmente nel *branding*, è l'attuazione di un piano di comunicazione e informazione che raggiunga il target più ampio possibile. Coerentemente con tale visione, si inseriscono lungo la direttrice sin qui tracciata le azioni previste dal "Piano di Informazione e Comunicazione" della pianificazione strategica della metropoli barese in cui è data particolare attenzione a tutte le attività rivolte al dialogo e all'interazione con la cittadinanza attiva e gli attori locali (attraverso l'organizzazione di fiere, forum metropolitani, urbani, circoscrizionali e assemblee cittadine, incontri partenariali e con il comitato scientifico) nonché agli strumenti di partecipazione (anche in rete con il portale web), al fine di offrire strumenti sistemici e inclusivi, che permettano il crescente coinvolgimento di tutti gli attori presenti sul territorio nei processi di governance metropolitana rendendone noti obiettivi e politiche e rafforzando il senso di appartenenza e l'identità urbana. Nello specifico, le misure previste dal piano volte a far sì che gli abitanti dei Comuni dell'Unione si sentano effettivamente cittadini della Metropoli Terra di Bari sviluppando un forte senso di coesione e superando le antiche divisioni si esplicano nel: a) disseminare conoscenza e informazione sul Piano Strategico (PS) attraverso incontri pubblici, organizzazione di eventi sul tema e una forte convergenza e integrazione di diversi mezzi di comunicazione in un network che rappresenti e racconti la MTB; b) far conoscere e promuovere i progetti del PS e le sue relative fasi di implementazione attraverso attività di animazione sul territorio in concomitanza con l'apertura e alla chiusura dei cantieri e la realizzazione in scala ridotta e per un periodo limitato di ciò che si prevede di attuare nel futuro accompagnata dalla sperimentazione da parte dei cittadini; c) diffondere la cultura della partecipazione rendendo noti e facilmente fruibili gli strumenti di partecipazione attraverso incontri partenariali e tra istituzioni, workshops, forum; e infine, d) posizionare BA2015 quale innovativo e autorevole caso di pianificazione territoriale a livello nazionale e internazionale attraverso la partecipazione a manifestazioni specializzate e la creazione di un circuito virtuoso di relazioni, scambio di esperienze e buone pratiche.

In un tale scenario di apertura a logiche di partecipazione, in cui ogni municipalità è portatrice di una propria irriducibile peculiarità storica, ambientale, economica e sociale, emerge l'esigenza di pervenire ad un'identità territoriale condivisa, non solo come fattore di coesione, ma come valore su cui fondare il vantaggio competitivo dell'intero territorio metropolitano. L'identità culturale, così come intesa oggi, è connessa con gli stili di vita individuali, con l'industria creativa, con quella dell'intrattenimento e della produzione culturale e si interfaccia osmoticamente con i cittadini che producono la domanda culturale e ne sono poi consumatori; essa è, pertanto, il vettore su cui la MTB punta a far convergere tutti i settori di sviluppo e la base della pianificazione territoriale, nonché delle strategie di marketing a questa collegate.

4. CULTURA, CREATIVITÀ E INNOVAZIONE: LEVE STRATEGICHE PER LO SVILUPPO URBANO[21]

4.1. La cultura nelle strategie di riposizionamento della città

Da anni si riscontra un'ampia convergenza sul fatto che l'ascesa della cultura come settore trainante del rinnovamento urbano sia una conseguenza del declino della città fordista e dell'affermarsi di un modello urbano di tipo post-industriale dove i vuoti urbani creati dalla dismissione industriale vengono ad essere progressivamente occupati da attività del terziario e da attività di tipo *knowledge-based*, che assumono così la funzione di settore trainante e caratterizzante dell'economia urbana. In realtà a determinare entrambi i processi è stata l'innovazione tecnologica e la conseguente ridefinizione dei vantaggi comparati a livello internazionale, nazionale e locale con l'affermarsi di una nuova e più complessa divisione internazionale del lavoro; fenomeni accelerati dalla globalizzazione che, al di là delle ben note determinanti geopolitiche, può essere anch'essa interpretata come una conseguenza stessa dell'innovazione tecnologica (cfr. Amato, 2010). Nell'attuale sistema economico internazionale le città possono acquisire o consolidare una posizione di rilievo all'interno dei network nazionali ed internazionali solo se sfruttano in maniera intensiva ed orientata il fattore produttivo più abbondante, quello che da sempre qualifica le città e che, ad oggi, costituisce il fattore critico dell'economia della conoscenza: la ricchezza e la varietà del tessuto relazionale. Una caratterizzazione, quella appena richiamata, che è a sua volta intimamente collegata alla "cultura" come fenomeno localmente determinato e sostrato imprescindibile del tessuto relazionale; rileva, infatti, Scott che "place and culture are persistently intertwined with another, for any given place (…) is always a locus of dense human interrelationships, and culture is a phenomenon that tends to have intensely local characteristics thereby helping to differentiate places one another" (Scott 2000: 30). Se si accetta questa interpretazione, lo sviluppo e la diffusione di politiche

[21] Il sottoparagrafo 4.1. è stato redatto da Fabio Pollice, mentre Giulia Urso e Annalisa Zacheo hanno curato, rispettivamente, i sottoparagrafi 4.2. e 4.3..

culture-led a scala urbana viene ad essere direttamente o indirettamente riconducibile ad un obiettivo di riposizionamento della città all'interno dello scenario economico internazionale. Il riposizionamento "culturale" della città, proprio per le caratteristiche del fattore su cui questo si incentra, non si esaurisce sul piano meramente produttivo ma investe in maniera profonda e pervasiva la sfera sociale, perché è in essa che si producono i vantaggi competitivi che la città deve consolidare per rendere efficace il riposizionamento. Questo spiega l'importanza che si attribuisce nella letteratura scientifica all'obiettivo della coesione sociale (cfr. Sacco, Tavano Blessi 2009), identificandolo come una delle priorità strategiche dei piani di rigenerazione urbana incentrati sulla cultura. Una coesione sociale che può essere perseguita solo attraverso il coinvolgimento attivo delle comunità locali nelle loro diverse componenti sociali e, dunque, realizzando un modello di governance dei processi rigenerativi che assicuri la rappresentanza degli interessi diffusi, il controllo sociale sugli investimenti culturali ed una reinterpretazione coerente e condivisa della matrice identitaria dei luoghi. E, d'altra parte, non potrebbe essere diversamente visto che "la produzione di cultura è fondamentalmente legata al luogo o, in senso sociale, a una comunità e alla sua storia" (Santagata 2005: 143).

Tuttavia, molte delle esperienze sin qui maturate prescindono in tutto o in parte dal coinvolgimento della comunità locale e si incentrano su interventi di infrastrutturazione culturale che, oltre all'eccessiva enfatizzazione degli investimenti materiali rispetto a quelli immateriali, determinano processi di *gentrification* che hanno effetti opposti sul piano della coesione sociale e del rafforzamento del tessuto relazionale urbano. La rigenerazione culturale, sganciata da una pianificazione democratica e da un'ideologia sociale, diviene così un'altra manifestazione – ancor più pervasiva ed ingannevole in ragione dell'aggettivazione che la contraddistingue – di quella forma di neoliberismo che tende ad asservire la città alle logiche del mercato globale; un mercato in cui la competitività non è finalizzata al miglioramento delle condizioni di benessere della comunità locale, ma alla mera produzione di ricchezza a beneficio delle reti internazionali e dei soggetti economici che ne sono alla base. Un orientamento, questo, che troverebbe conferma nella stessa natura degli interventi di infrastrutturazione culturale, sempre più spesso caratterizzati da tendenze omologanti determinate dall'esigenza di attrarre segmenti transnazionali; esigenza assolta più attraverso la spettacolarizzazione di una cultura "globale" che attraverso una reinterpretazione autentica delle culture locali.

Con ciò non si vuole criticare la rigenerazione culturale come strategia di riposizionamento competitivo della città, ma solo l'uso strumentale che se n'è fatto a livello politico negli ultimi decenni, evidenziandone gli effetti negativi che ne sono derivati sul piano sociale, economico e culturale. Occorre dunque de-strumentalizzare questo indirizzo strategico e sottrarlo alle logiche neoliberiste che ne hanno sin qui guidato lo sviluppo, utilizzandone, ove possibile, le stesse categorie concettuali in modo da dimostrare come queste si prestino ad interpretazioni diametralmente opposte e possano costituire il fondamento di un nuovo modello di rigenerazione culturale incentrato sul luogo piuttosto che sul mercato. Non a caso il nostro ragionamento parte dal concetto stesso di competitività urbana e dall'evoluzione che questo ha subito nel

corso degli ultimi decenni, evidenziando contestualmente il ruolo che la cultura è andata acquisendo all'interno delle strategie di riposizionamento urbano; un'evoluzione riconducibile proprio all'esigenza di ripensare il ruolo e la proiezione competitiva della città. Queste strategie non possono tuttavia essere disgiunte da un progetto territoriale di più vaste proporzioni che riproponga la complessità sistemica della scala urbana e metropolitana, ritenendo per l'appunto che la rigenerazione culturale possa essere efficace solo se inscritta all'interno di una pianificazione strategica che investa l'intero spettro delle dimensioni urbane. Tuttavia, per quanto si è appena sottolineato, tale inserimento non può non essere preceduto da una reinterpretazione critica del ruolo che la cultura può avere nei processi di riposizionamento competitivo della città, sottraendo la cultura all'approccio neoliberista di chi continua a sostenere che le regole del mercato debbano costituire i soli criteri ordinatori dello sviluppo urbano.

Dalle esperienze sin qui maturate se emerge il ruolo strategico che la cultura può assolvere nei processi di rigenerazione urbana, altrettanto chiaramente emergono i limiti di un approccio strategico marcatamente esogeno, incentrato più sulla spettacolarizzazione della cultura a scopi propagandistici che sulla creazione di un insieme di condizioni territoriali che attivino meccanismi di produzione e riproduzione della conoscenza, che siano in grado di produrre cultura, intesa quale processo di "creazione e trasformazione di simboli". La matrice esogena e il contenuto troppo spesso emulativo di molti progetti di rigenerazione urbana culture-led tradiscono il significato stesso di cultura e finiscono per ottenere risultati opposti sotto il profilo sociale, economico e culturale, vanificando quell'effetto inclusivo che dal punto di vista sociale li rende – quantomeno sul piano teorico – così appetibili. Il tentativo sembra essere quello di industrializzare la cultura facendone un settore economico – o, più correttamente, una filiera – che si indirizzi al soddisfacimento della domanda globale, adattandosi ad essa; ma questo ha effetti dirompenti sulla matrice identitaria del luogo e sulla cultura locale che ad essa è intimamente legata. Le strategie di rigenerazione culture-led "non dovrebbero tendere verso la città multi-culturale e multi-identitaria, che si propone in primo luogo di offrire la più vasta scelta di opportunità culturali alla classe creativa, ma verso il recupero del senso del luogo, della storia e dell'appartenenza alla comunità locale, una visione pressoché in antitesi con il declino tendenziale dei legami di identità e di comunità tipico della città globalizzata di Florida" (Comunian, Sacco 2006: 14).

La rigenerazione culturale deve essere dunque un processo che muove dal basso, attingendo alla matrice identitaria del luogo e interpretandone in maniera innovativa la carica propositiva che in essa risiede. Parallelamente le strategie di supporto non possono esaurirsi nella solo realizzazione di interventi infrastrutturali – che pure risultano indispensabili per loro forte valenza simbolica e funzionale – e devono necessariamente contemplare l'adozione di un insieme integrato di azioni volte a creare le condizioni locali per uno sviluppo territoriale legato alla cultura nella sua duplice manifestazione di filiera economico-produttiva, da un parte, e determinante territoriale dei processi di accumulazione della conoscenza e del capitale sociale, dall'altra. La cultura, infatti, costituisce un asse strategico e per molti aspetti insostituibile nei processi di rigenerazione urbana, non in quanto settore economico o filiera produttiva,

ma in quanto condizione ineludibile per creare le condizioni territoriali perché si manifesti e si rafforzi quell'economia della conoscenza che costituisce l'orizzonte competitivo della città postindustriale. Già agli inizi degli anni Novanta, a fronte dei numerosi fallimenti "sociali" delle iniziative di rigenerazione urbana Lim ammoniva che, ad una strategia di rivitalizzazione incentrata sulla cultura come settore economico, bisognasse preferire una strategia di rigenerazione fondata sulla cultura (cfr. Lim 1993), assumendo la cultura come valore trasversale della pianificazione urbana. Il contributo della cultura allo sviluppo urbano non è dunque nella sua capacità di produrre reddito e occupazione in modo da garantire il conseguimento di obiettivi sociali, ma, al contrario, nella sua capacità di contribuire allo sviluppo in virtù della sua intrinseca "sostenibilità sociale".

Sulla base delle considerazioni sin qui sviluppate, il progetto di Bari "Capitale della cultura", così come l'enfasi attribuita alla cultura stessa nel Piano strategico (v. *ultra*) e in altri strumenti di programmazione elaborati a livello locale o regionale, se risulta coerente con la proiezione competitiva della città e alla centralità che questa vuole assumere nel più ampio scenario mediterraneo, non sembra tenere in debita considerazione l'attuale fragilità dell'offerta culturale e del ruolo – ampiamente marginale – che la cultura riveste all'interno del tessuto socio-economico. Questo non vuol dire naturalmente che la cultura – sia pure in un'ottica prospettica – non possa assumere una funzione di traino per l'economia urbana, quanto, piuttosto, che ad oggi, avendo la città nella cultura più un punto di debolezza che non un punto di forza, bisogna prioritariamente puntare ad un riequilibrio dei gap di dotazione concentrando le risorse economiche sull'obiettivo del rafforzamento dell'armatura culturale del territorio, piuttosto che su un'eccellenza competitiva incentrata proprio sulla cultura. Il rischio è, infatti, che gli sforzi politici si traducano in una mera operazione di *branding* territoriale che, a ragione della sua scarsa sostenibilità, potrebbe avere ricadute negative sull'immagine della città e sulle stesse prospettive di sviluppo della cultura come fattore trainante e rappresentativo dell'economia urbana.

4.2. Cultura e creatività nel processo di rinnovamento urbano della metropoli

La rinascita culturale della città di Bari è legata tanto all'evoluzione del processo di integrazione euromediterranea e all'accelerazione che questo riuscirà ad imprimere alle relazioni economico-culturali tra le tre sponde del Mediterraneo, quanto alla capacità degli attori locali di creare le condizioni territoriali per cogliere le opportunità offerte dalle dinamiche di crescita generate dall'economia della cultura e della creatività applicata a contesti territoriali complessi coerentemente con le più recenti tendenze nelle politiche di sviluppo urbano e territoriale: "l'effetto congiunto indotto dalla svolta post-fordista nell'economia capitalistica e dalla «post-modernizzazione» delle relazioni sociali e degli spazi urbani ha conferito una centralità precedentemente inedita alla «cultura» nelle traiettorie di sviluppo economico e territoriale e nel modo stesso di guardare alla realtà in cui viviamo" (Vanolo, Rossi 2010: 53). In tale contesto, la rappresentazione e la riproduzione materiale delle città e degli spazi urbano-regionali come dinamici *milieux culturali* (cfr. Governa 1997) figurano sempre più di frequente

tra gli obiettivi guida delle strategie di sviluppo sociale, economico e territoriale perseguite dai policy makers ad ogni scala di governance. La cultura diventa, quindi, non solo fattore di appartenenza collettiva e di rafforzamento identitario, ma anche motore della crescita economica delle comunità locali, regionali, nazionali (Vanolo, Rossi 2010). Dalla cultura, nella forma di conoscenze codificate e saperi taciti nonché di processi di innovazione creativa, discende la «rigenerazione» delle entità sociali e spaziali che costituiscono la base fondamentale delle dinamiche di sviluppo (cfr. Thrift 2005 e Virno 2001). Per trasformare la propria centralità geografica in una centralità economica e culturale effettiva, Bari deve, pertanto, puntare tanto sulla creazione di un sistema logistico integrato, supportato da un tessuto economico-produttivo coerente ed innovativo, quanto sulla possibilità di proporsi come centro di convergenza ed irradiazione della cultura e della creatività, facendo leva sull'opportunità di innovare attraverso la contaminazione culturale che deriva dalla sua posizione geo-culturale nello spazio adriatico e mediterraneo che le ha garantito negli anni una tensione alla ricerca e alle soluzioni d'avanguardia. Produrre cultura attraverso i settori della *Cultural and Creative Industry* è una specializzazione su cui punta oggi fortemente la Metropoli Terra di Bari che mira ad un posizionamento strategico su scala nazionale e internazionale in tale settore ad alta concorrenza. Molte sono le considerazione che possono svolgersi in merito all'obiettivo di fare di Bari un centro culturale di livello internazionale. La Metropoli Terra di Bari, che si inserisce nei network europei della cultura tra cui *Creative Cities* e *Educational Cities* ed è candidata a Capitale Europea della Cultura per l'anno 2019, è presentata come un'area metropolitana piuttosto interessante e attrattiva sotto il profilo della vivacità culturale. In realtà, sebbene superiore rispetto al dato regionale (47,24) e a quello complessivo del Mezzogiorno (55,6), l'indice di dotazione di strutture culturali e ricreative che, fatta 100 la media nazionale, nel 1991 era pari a 80,66 è sceso, nel 2004, a 74,13 (Istituto Tagliacarne, 2004) e risulta ancora inferiore rispetto a quello che si riscontra in altre città che mostrano la stessa proiezione competitiva. Va tuttavia rilevato che se la città di Bari non si rivela competitiva quanto ai suoi livelli di dotazione infrastrutturale economica (77,8) posizionandosi solo al 65° posto nella graduatoria delle province italiane, l'indice di dotazione infrastrutturale sociale[22], in cui confluiscono i valori di quella relativa alla cultura e alle attività ricreative, consente al capoluogo di guadagnare numerose posizione attestandosi alla 19-esima posizione con un valore pari a 114,7 (Rapporto Unioncamere, 2005). Prendendo, però, in considerazione i dati più recenti disponibili, aggiornati al 2009 ma non disaggregati per provincia, emerge che la media regionale pugliese non mostra alcun aumento significativo nell'indice di dotazione di strutture culturali, crescendo di soli 2,8 punti a distanza di quasi un decennio, da un indice di 48,7 nel 2001 (Istituto Tagliacarne, 2001) ad uno di 51,5 nel 2009, al di sotto del dato del Mezzogiorno globalmente considerato (55,0) e molto inferiore, ad esempio, al valore mostrato da alcune regioni di questa circoscrizione, come la Campania che mostra un valore pari a 98,7 (Istituto Tagliacarne, 2009).

[22] Le infrastrutture sociali comprendono: strutture culturali e ricreative, strutture per l'istruzione e strutture per la sanità.

Analizzando più in dettaglio i principali dati statistici relativi alla produzione, alla distribuzione e alla partecipazione culturale nelle province metropolitane italiane, e indagando, tramite essi, i fenomeni e le tendenze che interessano il settore culturale e le principali strutture che operano in tal senso, emerge come al momento Bari non sembri godere di una posizione competitiva sotto tale aspetto.

TABELLA 11

Archivi di stato e biblioteche nelle città metropolitane italiane (Anno 2009)

Provincia	Consistenza materiale archivi di stato (n° di copie)	Presenze	Personale (n° di addetti)	Spese di gestione (in euro)	Consistenza volumi biblioteche (n° di copie)	Personale (n° di addetti)	Personale	Spese di gestione (in euro)
Bari	**317.815**	**5.644**	**84**	**796.000,96**	**294.722**	**542**	**71**	**1.144.753**
Milano	399.806	8.016	50	1.827.015,91	958.329	2.903	82	1.738.183
Torino	467.687	8.761	77	864.658,00	939.556	2.903	108	1.738.183
Venezia	459.753	13.115	54	1.097.002,06	631.073	2.012	82	1.324.603
Bologna	235.204	8.140	41	417.280,42	-	-	-	-
Genova	248.927	6.009	35	608.736,79	392.535	1.621	59	717.617
Firenze	638.053	18.377	65	1.144.575,25	6.256.214	5.295	292	3.870.174
Roma	946.005	11.238	77	1.035.059,46	6.559.115	44.201	580	9.459.475
Napoli	400.197	5.931	77	901.042,11	2.327.842	4.743	337	2.569.430
Reggio Calabria	138.226	3.587	57	225.439	-	-	-	-
Palermo*	386.804	5.693	65	1.576.136,94	526.512♦	4.075♦	-	-

NOTE: * Per i dati relativi alle biblioteche della Provincia di Palermo si è fatto riferimento alle fonti territoriali compententi (Assessorato dei Beni Culturali e dell'identità siciliana della Regione Sicilia).
♦ I dati si riferiscono all'anno 2004.
FONTE: nostra elaborazione su dati MiBAC, Ministero per i beni e le attività culturali, 2009

Per quanto attiene al patrimonio archivistico (Tabella 11), dal lato dell'offerta, Bari mostra livelli relativamente discreti con riferimento tanto alla consistenza del materiale disponibile presso l'Archivio di Stato – il dato risulta superiore ad alcune metropoli dell'Italia settentrionale come Genova e Bologna e si posiziona quasi al pari di quelle meridionali, Napoli e Palermo –, quanto al personale impiegato nelle sue strutture rispetto al quale fa registrare il maggior numero di addetti tra le province metropolitane.

Sotto il profilo dell'intensità di fruizione, misurata come numero assoluto di presenze annuali, la città raggiunge risultati assai più modesti, collocandosi al di sopra della sola Reggio Calabria. La sua posizione tende tuttavia a migliorare se i livelli di fruibilità vengono considerati in rapporto alla popolazione residente; in questo caso, infatti, la città raggiunge livelli che sono sostanzialmente in linea con le altre metropoli del Sud.

Considerazioni ben più negative possono svolgersi in merito alle biblioteche comunali. Nonostante una spesa di gestione proporzionalmente non distante da quella di città come Venezia, Milano e Torino, la dotazione libraria su cui può contare il capoluogo barese appare di gran lunga inferiore a quella di tutte le province metropolitane. Se mediocri sono i risultati sul fronte dell'offerta, non molto dissimili – anzi, forse peggiori – sono i risultati che si registrano sul fronte della domanda, come

dimostra il livello dei prestiti che fa guadagnare al capoluogo pugliese il risultato peggiore in graduatoria quanto ad intensità di fruizione di questo patrimonio culturale.

TABELLA 12
Offerta museale e culturale nelle città metropolitane italiane (Anno 2009)

Provincia	Musei, monumenti, aree archeologiche	Totale visitatori♦	Introiti lordi (in euro)	N° spettacoli♣	Ingressi♦♦	Presenze♣♣	Spesa al botteghino	Volume d'affari (in euro)
Bari	**11**	**353.029**	**354.485,75**	**54.680**	**4.424.622**	**995.780**	**37.702.812,99**	**114.658.476,34**
Milano	4	676.857	3.507.653,50	210.593	23.372.697	2.595.275	292.492.834,15	721.996.604,28
Torino	11	784.310	1.981.693,50	159.835	11.005.105	3.128.208	100.192.472,35	344.663.273,95
Venezia	9	885.026	2.384.371,87	66.184	3.931.613	1.998.365	42.164.288,84	97.944.140,15
Bologna	2	46.406	46.701,00	71.117	6.219.999	1.153.002	57.808.021,38	104.378.417,15
Genova	3	43.599	57.371,20	62.162	4.451.251	1.355.781	48.079.206,53	72.866.556,68
Firenze	26	4.691.254	18.789.484,50	83.545	7.439.291	1.061.463	78.030.208,98	165.192.291,58
Roma	59	9.876.528	41.050.860,75	291.387	26.623.239	3.159.868	266.900.315,73	487.950.470,21
Napoli	27	4.583.266	20.916.758,98	96.300	9.052.460	1.275.417	82.758.128,51	197.132.144,39
Reggio Calabria	7	167.541	140.465,00	8.089	604.442	192.307	4.772.933,11	42.936.441,65
Palermo*	14	401.648	939.196,00	36.092	3.000.280	902.173	30.412.217,08	158.039.743,10

NOTE: i dati nelle prime tre colonne della tabella si riferiscono agli istituti statali gestiti dal Ministero per i beni e le attività culturali tramite le soprintendenze. Nelle Regioni a statuto speciale, come la Sicilia, non sono presenti musei, gallerie nonché aree archeologiche e monumentali statali.
I dati contenuti nelle successive cinque colonne fanno riferimento all'Annuario dello spettacolo, 2009.
* Per i musei e le aree archeologiche e monumentali della Provincia di Palermo si è fatto riferimento alle fonti territoriali compententi (Assessorato dei Beni Culturali e dell'identità siciliana della Regione Sicilia).
♦ Si intende la somma dei visitatori paganti e non paganti in istituti a pagamento e dei visitatori degli istituti ad ingresso gratuito.
♣ Comprende la somma per i seguenti macroaggregati: attività cinematografica, attività teatrale, attività concertistica, attività sportiva, attività di ballo e concertini, attrazioni dello spettacolo viaggiante, mostre ed esposizioni, attività con pluralità di generi (manifestazioni all'aperto).
♦♦ Questa grandezza è il risultato della somma degli ingressi con titolo + gli ingressi in abbonamento. L'indicatore esprime il numero complessivo dei partecipanti alle manifestazioni per le quali è previsto il rilascio di un titolo d'accesso.
♣♣ L'indicatore sintetizza l'affluenza degli spettatori in manifestazioni senza rilascio di titolo e riguarda sia le manifestazioni nelle quali l'organizzatore realizza introiti sia quelle offerte a titolo gratuito.
FONTE: nostra elaborazione su dati MiBAC, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, 2009 e su dati SIAE, Annuario dello spettacolo, 2009

Se Bari sembra disporre di una buona dotazione territoriale (non potendo competere con città tradizionalmente identificate come culturali quali Roma, Firenze e Napoli) in termini di musei, monumenti e aree archeologiche statali, attestandosi su una posizione intermedia al pari di Torino e superando Milano e Venezia, i dati sulla fruizione di questo ingente patrimonio culturale collocano il capoluogo pugliese in una posizione di assoluta marginalità. Le istituzioni culturali di Milano, ad esempio, pur rappresentando appena un terzo di quelle presenti a Bari, attraggono il doppio dei visitatori, e questo accade anche con riferimento ad altre città, come Torino che, con un analogo numero di strutture, attira anch'essa più del doppio dei visitatori.

Anche a confronto con le città meridionali, il capoluogo pugliese non si rivela particolarmente competitivo per quanto attiene all'offerta culturale, in particolare se raffrontato con Napoli, che vanta un immenso patrimonio artistico e archeologico e si configura come meta di un consistente flusso di turismo culturale, e Palermo, che però mostra una debolezza nel suo rapporto tra infrastrutturazione culturale e fruizione della stessa. Sotto tale aspetto, ossia riguardo al numero di visitatori per istituzione, Bari, con una media pari a 32.000 visitatori, supera Genova, Bologna, Reggio Calabria e Palermo, ma resta notevolmente lontana dalle restanti realtà metropolitane (si pensi che lo scarto minore rilevato è quello con la città di Torino che registra una media di 71.000 visitatori per struttura). Considerata l'attuale dotazione culturale, Bari tende, pertanto, a caratterizzarsi per un elevato potenziale attrattivo in termini di offerta culturale che non riesce tuttavia ad attivare una domanda turistica equivalente. Tali risultati non possono che essere indice della presenza di fattori di criticità, quali: l'assenza di un'offerta integrata e coerente; uno scarso coordinamento tra pubblico-privato e, all'interno del settore privato, tra operatori turistici e culturali; una inefficace e, talvolta, carente politica di promozione turistica del territorio e della sua offerta culturale; istituzioni culturali poco innovative e dunque poco attrattive e competitive a livello nazionale a causa di una scarsa produzione di contenuti culturali.

Al di là della buona dotazione di risorse culturali della città e del suo intorno geografico e di un'aspirazione turistica che molti vorrebbero legare proprio a questa tipologia di risorse e alla domanda che queste sono in grado di generare, Bari ad oggi non costituisce una meta culturale in senso stretto e resta in larga parte estranea ai flussi turistici internazionali. E, questo, nonostante si collochi lungo uno dei principali itinerari di spostamento della domanda turistica che dall'Europa occidentale muove verso la Grecia continentale ed insulare. Le cause della scarsa capacità attrattiva del territorio barese con riferimento al turismo culturale sono molteplici, ma non v'è dubbio che uno dei fattori più determinanti sia la scarsa valorizzazione del suo patrimonio e la mancanza di un'efficace strategia di promozione del territorio e delle sue risorse attrattive sui principali mercati di irradiazione turistica. Indubbiamente, un punto di debolezza della città è rappresentato dalla mancanza di un progetto organico di valorizzazione del patrimonio culturale, che è di fatto privo di "figurabilità" a scala nazionale e sovra-nazionale; del resto, anche i beni accompagnati da un'immagine relativamente forte non alimentano un circuito degno di rilievo. Allo stato attuale, manca, in realtà, un *brand* per l'*heritage* in Terra di Bari che sia univoco e altamente riconoscibile e che sia in grado di assicurare visibilità ed appetibilità – in un panorama caratterizzato peraltro da un'intensificazione della concorrenza – ad un territorio marginale tanto dal punto di vista geografico quanto con riferimento alle altre direttrici di flussi turistici che attraversano la regione. In tale ottica e data l'importanza dei fattori *"pull"* nell'indirizzare la scelta del turista verso una determinata località in relazione alle attrezzature e ai servizi che essa offre, risulta cruciale l'azione posta in essere dagli enti locali al fine di influenzare il processo decisionale del "consumatore" e, conseguentemente, di dar vita al movimento turistico stesso.

Tra i fattori di attrazione del comprensorio turistico della "Terra di Bari" si possono annoverare i luoghi della cultura (castelli e torri) del periodo normanno-svevo-angioino

di cui la Metropoli è ricchissima, i numerosi luoghi sacri, le vie e le tappe dei pellegrinaggi legati o meno al culto nicolaiano, i centri storici e i borghi antichi di cui l'area è puntellata, le bellezze paesaggistiche e naturali (come testimoniano la presenza di un sistema di lame e del Parco nazionale dell'Alta Murgia), i siti legati al turismo balneare (Polignano a Mare, sulla costa sud, Giovinazzo a nord e la stessa Bari), l'enogastronomia e le produzioni tipiche, le tradizioni popolari, i luoghi e le strade della ruralità, le manifestazioni religiose, folkloristiche e/o culturali, in sostanza quegli elementi fondanti dell'identità locale in grado di esaltare le potenzialità dei luoghi e renderli sempre più attrattivi agli occhi dei visitatori. Nonostante una dotazione di risorse tale da giustificare ampiamente la vocazione turistica del territorio, l'offerta turistica in senso stretto, ovvero in termini di capacità e strutture alberghiere, espressa dalla MTB non appare ancora paragonabile a quella delle altre province metropolitane italiane. Se la Puglia, e con essa il territorio barese, ha visto nel decennio 1998-2008 uno dei più alti tassi di crescita del movimento turistico, vi sono ancora grandi potenzialità di miglioramento del proprio posizionamento per l'area, testimoniate dai gap ancora esistenti nel sistema dell'ospitalità, sul piano delle infrastrutture ed in alcuni servizi. Due importanti considerazioni possono svolgersi in merito al comparto della ricettività della Terra di Bari. Gli indicatori di dimensione (numero di posti letto sul numero di esercizi)[23] mostrano che Bari si colloca al di sotto della media delle altre province metropolitane: ciò è indice del fatto che si è in presenza di un sistema della ricettività caratterizzato da una molteplicità di micro e piccole imprese, ciò con particolare riferimento all'intorno geografico del capoluogo, il più delle volte a conduzione familiare, il che determina un'eccessiva frammentazione del sistema che va a discapito della competitività turistica laddove esso stenta ad innescare processi di aggregazione in grado di far fronte alla complessità del mercato. D'altro canto, però, va rilevato come a caratterizzare le piccole imprese turistiche locali, peculiari soprattutto dell'entroterra barese, sia soprattutto il forte radicamento nel territorio, aspetto particolarmente rilevante giacché si presta a conferire all'offerta turistica della zona una forte caratterizzazione che discende proprio dalla sua coerenza con la natura dei luoghi e dall'essere fortemente ancorata al milieu locale, risultando, come tale, difficilmente imitabile. La seconda riflessione attiene alla tipologia ricettiva: sul totale delle strutture presenti, Bari conta, in rapporto alle altre province metropolitane, la maggiore incidenza di quelle a cinque stelle (3,4%), tipologia che, tra l'altro, mostra la maggiore variazione percentuale tra il 2008 e il 2007 (Osservatorio Turistico Regionale, 2009) – segno questo che la città, nonostante la crisi che ha riguardato il settore a causa della più ampia regressione dell'economia mondiale, continua ad investire in qualità nel segmento del lusso – nonché di quelle a quattro stelle (36%) con un parallelo minor peso di quelle a due o una stella (10% a fronte di una media per le province metropolitane italiane pari a 31%). Ciò testimonia l'alta qualità del comparto alberghiero del capoluogo e della sua provincia e l'importanza che il turismo congressuale gioca nell'ambito della domanda turistica del centro metropolitano, dato

[23] Per un approfondimento metodologico, si veda il sistema di indicatori utilizzato dall' Osservatorio Turistico Regionale, *Rapporto sul turismo pugliese 2009*.

questo confermato dalla permanenza media in città, più bassa rispetto a quella delle altre province pugliesi (Osservatorio Turistico Regionale, 2009): il segmento turistico d'affari si caratterizza, infatti, tradizionalmente per brevi soggiorni.

TABELLA 13
Capacità e esercizi alberghieri per provincia (Anno 2008) – Arrivi e Presenze negli esercizi alberghieri per provincia (Anno 2009)

Provincia	Numero esercizi	Letti	Numero esercizi a 5 stelle e 5 stelle lusso	Numero esercizi a 4 stelle	Numero esercizi a 3 stelle	Numero esercizi a 2 e 1 stella/e	Arrivi totali	Presenze totali
Bari	**178**	**13.418**	**6**	**64**	**90**	**18**	**630.246**	**1.338.166**
Milano	678	77.381	14	188	278	198	5.460.723	10.821.130
Torino	563	37.813	5	66	295	197	1.540.784	3.580.696
Venezia	1.249	106.623	18	191	673	367	4.607.999	13.476.470
Bologna	347	25.721	2	62	163	120	1.326.875	2.657.714
Genova	397	18.626	5	51	132	209	1.131.314	2.616.806
Firenze	583	43.943	16	116	238	213	2.909.624	6.764.996
Roma	1.298	122.557	27	293	520	458	8.219.013	22.607.737
Napoli	921	63.668	26	229	418	248	2.469.605	8.489.775
Reggio Calabria	120	8.787	4	28	65	23	200.268	500.287
Palermo	208	27.694	3	39	100	66	914.380	2.624.639

FONTE: nostra elaborazione su dati ISTAT, 2008 e 2009

Sebbene il numero degli arrivi e delle presenze nella provincia barese risulti ancora basso rispetto a quello delle altre metropoli italiane, alcune delle quali, contrariamente a Bari, godono di un posizionamento consolidato nel tempo in quanto affermate mete turistiche, va sottolineato che il capoluogo pugliese si rivela uno dei contesti più dinamici e con le maggiori possibilità di crescita se osservato alla luce del trend positivo che ha interessato l'intera regione nell'ultimo decennio: "In un mercato del turismo altamente competitivo, a livello internazionale e locale, come quello dell'ultimo decennio, la Puglia ha conseguito una delle migliori performance a livello nazionale, come testimoniano inequivocabilmente i dati statistici. Secondo le statistiche ufficiali disponibili la Puglia è la regioni che ha realizzato il maggiore aumento di presenze turistiche nel decennio 1998-2008 dopo l'Umbria e la Calabria, con una variazione percentuale media annua che nel decennio 1998-2008 è stata del 5,4% a fronte del 2,0% riscontrabile a livello nazionale. In particolare anche nell'anno 2008 la Puglia, in controtendenza con l'andamento negativo riscontrabile a livello nazionale per la sfavorevole congiuntura economica, stimabile a livello nazionale, secondo ConIstat, in una diminuzione del 2,8% delle presenze, ha visto un aumento considerevole del 6,1% del proprio movimento" (Osservatorio Turistico Regionale 2009: 53). Tuttavia, a dispetto di un andamento generale più che positivo, resta la forte criticità connessa alla scarsa rilevanza della componente straniera che, secondo i dati regionali, dopo una incidenza massima del 18,9% delle presenze raggiunta nel 1999, è progressivamente diminuita di anno in anno fino al 13,8% del 2003 per attestarsi intorno a tale valore negli anni seguenti (Osservatorio Turistico Regionale, 2009). È bene sottolineare che

nel corso degli ultimi dieci anni, la regione e le sue destinazioni hanno attratto un crescente numero di turisti italiani e stranieri, con saggi di sviluppo superiori alla media nazionale, ma poiché l'aumento della componente nazionale è stato percentualmente maggiore di quello dei clienti esteri, la quota relativa di mercato di questi ultimi è diminuita fino ad allinearsi intorno al 14%.

È quanto si riscontra anche per Bari e il suo intorno geografico (Tabella 14), in cui la bassa internazionalità della domanda turistica (sebbene la più alta rispetto alle altre province pugliesi) resta uno dei principali punti di debolezza dell'area: essa è con tutta probabilità correlata alla debolezza della sua immagine a livello internazionale; se opportunamente potenziata, quest'ultima potrebbe condurre ad elevati margini di sviluppo del settore connessi ad un'economia più orientata ai mercati esterni invece che ad un turismo con un forte carattere di prossimità.

TABELLA 14

Arrivi e presenze dei clienti italiani e stranieri negli esercizi alberghieri ed extra-alberghieri dei principali comuni turistici della MTB (Anno 2008) e capacità turistica (Anno 2008)

Comune	ITALIANI		STRANIERI		TOTALE		Capacità alberghiera	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Esercizi	Letti
Bari	**194.786**	**363.576**	**46.206**	**108.235**	**240.992**	**471.811**	**36**	**3.852**
Capurso	6.015	12.159	563	1.185	6.578	13.344	1	150
Conversano	7.352	25.308	2.095	5.257	9.447	30.565	4	238
Corato	17.628	34.830	2.177	7.976	19.805	42.806	6	383
Gioia del colle	12.260	20.860	1.150	3.625	13.410	24.485	4	242
Giovinazzo	19.627	79.525	6.013	27.755	25.640	107.280	5	757
Modugno	20.289	34.841	3.176	5.828	23.465	40.669	8	629
Molfetta	7.018	15.528	747	2.070	7.765	17.598	1	114
Polignano a Mare	12.700	29.981	3.905	10.928	16.605	40.909	6	423
Ruvo di Puglia	4.570	8.641	1.432	4.473	6.002	13.114	3	130
Valenzano	4.972	9.388	773	6.291	5.745	15.679	1	240
Altri Comuni MTB	16.245	45.883	4.181	8.373	20.426	54.256	16	778
Metropoli Terra di Bari	323.462	680.520	72.418	191.996	395.880	872.516	91	7.936

FONTE: nostra elaborazione su dati Ipres, 2009 e ISTAT, 2008

Bari mostra buone prospettive di crescita anche con riferimento alle potenzialità che provengono alla città dal suo hinterland e dal sistema integrato di offerta che con esso potrebbe costruire, per il quale rappresenterebbe la porta privilegiata d'accesso, un sistema che alla principale componente "mare" è in grado di accostare anche quella d'arte e culturale, come opzione autonoma e non subordinata al soggiorno balneare. I trulli e le gravine, nonché le masserie, possiedono una grande capacità di attrazione, ancora in parte inespressa, che ha portato, in tempi recenti, ad una certa diffusione dei flussi, pur se contenuta, anche nelle aree interne. Allo scopo di ottenere una efficace messa in valore di tali prodotti territoriali, appaiono molteplici e rilevanti le opportunità che potrebbero derivare all'intera area dal presentarsi sul mercato interno e estero come un prodotto unitario sotto un marchio ombrello che identifichi fortemente l'intera Terra di Bari e la sua offerta turistica la quale, intercettando più segmenti di domanda attraverso il mantenimento della vocazione e della specializzazione di ogni suo polo,

risulterebbe in una somma olistica dei singoli prodotti o beni culturali della zona, non in grado, svincolati da una rete allargata di offerta, di alimentare un proprio flusso autonomo di visitatori. La grande varietà di risorse di cui il territorio dispone offre, infatti, la possibilità di fornire un prodotto altamente diversificato da integrare a quello balneare che ha rappresentato, fino al passato più recente, il segmento proritario di offerta, trascurando il potenziale attrattivo delle ricchezze del patrimonio paesaggistico, dei borghi antichi, delle tradizioni del passato, ossia di prodotti culturali pivot come le cattedrali romaniche e i centri storici e, al di fuori dell'area metropolitana, ma comunque di richiamo per l'intera zona, Castel Del Monte, i trulli e le gravine. Al valore naturalistico del territorio si affianca, infatti, un paesaggio agrario fitto di elementi locali distintivi del patrimonio storico rurale. Nella zona murgiana, in particolare, sono innumerevoli i segni del paesaggio antropizzato rurale tipico di quell'area geografica, dalle strutture masseriali spesso fortificate e dalle architetture rurali diffuse alle linee di pareti in pietra a secco che suddividono il territorio agricolo e ne fiancheggiano la rete viaria, dalle grandi vie di attraversamento storico (tra tutte, la Via Appia-Traiana) e di transumanza (come i "tratturi" nei territori di Ruvo, Corato, Terlizzi e Bitonto) agli insediamenti ecclesiastici extra-moenia di gran pregio architettonico, dalle torri, i casini e le ville della fascia costiera e della bassa Murgia ai siti archeologici di Rutigliano, Conversano, Ruvo di Puglia, Gioia del Colle, Acquaviva delle Fonti e Molfetta. In tal senso, si dovrebbe agire sulle architetture tipiche del paesaggio rurale – si vedano le Masserie, fulcro della civiltà contadina barese – nell'ottica di una riconversione a fini turistici anche nella prospettiva di destagionalizzare i flussi turistici indirizzandoli verso l'entroterra e valorizzare, nel contempo, zone periferiche non di rado in stato di degrado e abbandono attraverso un approccio integrato che miri a superare le criticità connesse alla spontaneismo da parte degli operatori privati e alla mancanza di coordinamento tra le iniziative promosse da ciascun ente territoriale. Una strategia mirata alla gestione differenziata nel tempo e nello spazio delle risorse intangibili ed endogene proprie del luogo, ma più che altro la diffusione di forme di turismo esperenziali, rivolte ad un turista/consumatore sempre più attento alla componente ambientale e paesaggistica e desideroso di vivere in maniera emozionale il proprio modo di fare turismo, potrebbe consentire una maggiore intercettazione dei flussi in un mercato tendenzialmente in crescita ampliando anche la breve stagione turistica, che rappresenta uno dei principali problemi del settore nella zona.

Tra i punti di debolezza del sistema turistico metropolitano si rileva, dunque, la scarsa valorizzazione di tali elementi del patrimonio storico-culturale e paesaggistico del territorio nonché la mancata integrazione con le opportunità offerte dalla presenza del Parco nazionale dell'alta Murgia, in particolare per quanto riguarda i comuni limitrofi di Grumo Appula e Toritto che non possiedono rilevanti attrattori culturali all'interno dei loro confini. L'analisi a livello comunale evidenzia come le presenze si concentrino in alcune destinazioni pivot: quattro tra i dieci comuni più turistici, secondo il numero delle presenze (Osservatorio Turistico Regionale, 2009), della provincia barese (Giovinazzo, Corato, Polignano a Mare e Modugno) ricadono nell'area

individuata dalla Metropoli Terra di Bari e figurano al fianco di poli quali Monopoli, Alberobello, Barletta e Trani. Data la posizione mediana e il suo investimento in accessibilità, Bari potrebbe puntare non solo a fungere da porta di ingresso e punto di raccordo di traffici turistici per l'intera area metropolitana, ma anche a configurarsi come punto di partenza e tappa strategica per la fruizione dei territori circostanti con un forte e consolidato richiamo turistico tanto nei confini provinciali (Alberobello, Castellana Grotte, Trani, Andria) quanto verso le altre importanti destinazioni turistiche della Regione, le "altre Puglie", il Salento e il Gargano. L'obiettivo sarà allora quello di accrescere la ricchezza e la competitività del territorio nella sua integrazione funzionale e valoriale con i territori circostanti, dal momento che il turismo è un prodotto locale che, però, si vende su scala globale il che conduce al superamento della distinzione fra sviluppo locale e sviluppo a livello di macroaree perché generalmente è bene che prevalga una logica di filiera o di rete giacché anche quando il prodotto è un territorio, in realtà è sempre parte di una rete di territori (cfr. Becheri 2009). In tal senso, decisamente importanti potranno rivelarsi le azioni riconducibili al progetto di costituire un Sistema Turistico Locale per la MTB – così come previsto di recente dal Regolamento Regionale 9 Marzo 2009, n. 4 – che sia attrattivo e in grado di competere con i sistemi limitrofi su scala nazionale e internazionale, concepito e implementato attraverso gli strumenti del marketing territoriale nel duplice obiettivo di rafforzare/consolidare il sistema di offerta del territorio e di promuovere un'immagine, anche turistica, forte della Metropoli. A partire da tali valutazioni pare essenziale impostare azioni di comunicazione e promozione coerenti con la vocazione dei suoi luoghi, perché probabilmente è su questo punto, oltre che su alcuni aspetti infrastrutturali, che si verifica il maggiore gap fra potenzialità e risultati conseguiti.

L'attrattività del Sistema Turistico Locale, data la competizione a scala ormai globale, non può che dipendere, in prima istanza, dalla capacità del territorio di saper comunicare: è importante, pertanto, adottare un approccio comunicativo strutturato ed univoco dell'intera offerta turistica mirato alla costruzione di un'immagine altamente riconoscibile, evitando dispersioni di forze e disorientamento nei target di riferimento.

Alla luce di una tale analisi, i vari segmenti turistici della Metropoli Terra di Bari appaiono sottodimensionati rispetto alle loro potenzialità, come mostrano la ridotta dotazione alberghiera e i bassi livelli dei movimenti turistici nelle strutture ricettive, la scarsa capacità di attrazione rispetto alle altre province metropolitane, tanto nei confronti della domanda domestica che, ed in modo ancor più accentuato, con riferimento a quella internazionale. Di contro, però, è opportuno prendere atto del posizionamento sempre migliore che la regione, e la MTB con essa, ha conseguito nell'analisi dei trend dell'ultimo decennio, e del potenziale di crescita che da ciò potrebbe derivare al territorio se esso sarà accompagnato dal superamento dei principali vincoli (di natura organizzativa, funzionale ed infrastrutturale) allo sviluppo locale in chiave turistica.

Altro punto di debolezza del territorio resta la concentrazione in settori turistici tradizionali con scarsa diversificazione dei servizi di supporto e di intrattenimento, come si nota in Tabella 11 da cui emerge come le condizioni di attrattività tendono, peraltro, a ridursi quando dall'*heritage* si passa a considerare altre forme di offerta

culturale, anch'esse fondamentali tanto sotto il profilo turistico, quanto per gli effetti che inducono sul piano della qualità della vita e dei livelli di benessere non economico della comunità locale. Quanto all'offerta culturale più globalmente intesa e più direttamente legata alla dimensione dell'intrattenimento (cinema, teatro, concertistica, sport, mostre ed esposizioni), Bari conferma il divario riscontrabile tra le realtà urbane centro-settentrionali e quelle del Mezzogiorno restando distante, assieme a Napoli, Reggio Calabria e Palermo, da città come Bologna e Genova, che convergono sui valori delle più importanti città culturali del Centro-Nord quali Firenze, Roma e Venezia. La stessa divergenza, che probabilmente si correla a quella che connota l'offerta culturale, è riscontrabile, del resto, nel raffronto della spesa procapite delle metropoli per il settore culturale e nei valori del rapporto della spesa in cultura sul totale della spesa corrente e in conto capitale delle province italiane (Ministero dell'Interno - Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali – Certificati Consuntivi). Il centro metropolitano barese risulta essere, nel 2008, quello con la minore spesa procapite in cultura, nove volte inferiore a quella di Bologna e circa sei rispetto ad una città come Genova. Le stesse considerazioni valgono in merito alla quota di spesa in cultura sul totale di quella corrente: Bari, in linea con le altre città del Sud, mostra una percentuale che non supera l'1% a fronte del quasi 4% di Genova e del 5,5% di Bologna.

Alla luce dei dati sin qui riportati, Bari sembra lontana da quella che appare essere la visione che il capoluogo ha di sé e la proiezione che intende darsi anche attraverso la sua candidatura a Capitale della Cultura 2019. Si riscontrano criticità sui tre fronti della domanda, dell'offerta e degli investimenti, criticità su cui la città deve necessariamente intervenire per aspirare a divenire competitiva, prima ancora che su scala nazionale e internazionale, a livello sovraregionale, qualificandosi come centro culturale del Mezzogiorno. È necessario, innanzitutto, stimolare e sensibilizzare la domanda culturale, ancora poco consistente all'interno del territorio metropolitano, intercettando i segmenti di domanda latente e individuando nuovi bacini di domanda potenziale al fine di accrescere e qualificare i consumi culturali e farne, a loro volta, un fattore di stimolo dell'offerta, tenendo in conto che la domanda culturale dipende da un complesso insieme di fattori tra cui quelli ambientali relativi alla disponibilità di un'offerta culturale ampia e diversificata. Contestualmente, pertanto, è altresì indispensabile rafforzare in termini quantitativi, tipologici e qualitativi l'offerta culturale, ricercando forme più strette e pervasive di collaborazione tra il settore pubblico e quello privato e all'interno di essi, in modo che si sviluppino quelle sinergie di rete che possono contribuire ad accrescere l'attrattività delle singole offerte e del sistema territoriale nel suo complesso. La messa in rete delle strutture e del patrimonio esistente attraverso interventi "reticolari" con cui si mira ad un'interconnessione tra i siti d'intervento senza che tuttavia vi sia una contiguità spaziale degli stessi (cfr. Savarese 2005) e che ben si addicono ad "una concezione reticolare e multipolare del patrimonio culturale" (Carta 2002: 26) è condizione ineludibile verso un management innovativo che, tramite network collaborativi stabili, favorisca economie nella gestione degli spazi e dell'*heritage* e un'infrastrutturazione culturale materiale e immateriale competitiva. Infine, a sostegno di tali interventi, risultano quanto mai imperativi finanziamenti al settore e una pianificazione concertata che promuova una nuova visione del consumo

culturale e coinvolga, da un lato, l'insieme degli attori locali, spingendoli a convergere su un progetto comune e a costruire un circuito integrato di offerta e, dall'altro, l'intera comunità, analizzandone i bisogni e favorendo la sua partecipazione attiva nell'ambito dei processi di creazione e organizzazione del circuito di produzione culturale. Il sistema dei beni culturali va, dunque, considerato come un "«patrimonio da investire», inserito in un circuito aperto e coesistente con il piano, capace di influenzarne forme ed esiti verso scelte compatibili con la specificità dei luoghi e sostenibili rispetto alla vulnerabilità delle risorse: il patrimonio culturale viene immesso nel campo delle opportunità, come elemento che invoca la creatività e l'offerta di molteplici possibilità di sviluppo legittimate dalla storia dei luoghi" (Carta 2002: 26). È necessario attivare quel processo virtuoso per cui la domanda genera l'offerta, e l'offerta alimenta la domanda culturale in una corrispondenza biunivoca che produce forme innovative di *prosumers*: consumatori che si fanno produttori, produttori che partecipano al consumo in un circuito in cui i beni culturali territoriali materiali e immateriali e le varie forme di produzione della cultura si configurino quali strumenti per la costruzione di uno sviluppo culturalmente fondato, in grado di rafforzare il legame tra la popolazione ed il patrimonio culturale e di avviare comportamenti virtuosi di "attitudine" alla conservazione ed alla fruizione della cultura[24].

L'importanza di investire nel patrimonio culturale si rivela cruciale per tutti quei contesti urbani che, come Bari, sono in una fase di (ri)definizione di un proprio posizionamento strategico quali città creative, date le esternalità positive che questa tipologia di interventi genera anche su tale comparto: "Il patrimonio culturale, a sua volta, è una risorsa per la creatività e il suo contributo risale l'intera filiera alimentando l'innovazione economica, la ricerca storico-artistica, il cambiamento del gusto, le tecniche per mantenere, restaurare, sorvegliare, ricostruire e riprodurre i beni culturali.

In altre parole il patrimonio storico e artistico accumulato da tutte le generazioni del passato è parte essenziale di quel contesto culturale che essendo in grado di produrre stimoli positivi interagisce con le capacità di apprendimento dei singoli. Lo stesso ambiente culturale e sociale comunicando con il sistema individuale sensoriale di ricezione delle emozioni è uno dei fattori essenziali della produzione di creatività nei singoli settori dell'industria culturale considerati" (Santagata 2009: 298).

La candidatura all'evento internazionale "European Capital of Culture" 2019 e la proiezione di Bari quale capitale culturale moderna e credibile, che è naturalmente sottesa a questa candidatura, rischia, se non pianificata a partire dalle concrete ed oggettive potenzialità che la realtà urbana può effettivamente esprimere, di rappresentare la rincorsa verso una proiezione utopistica cui non fa realmente eco una vocazione identitaria localmente condivisa e riconosciuta. È pur vero che, in altri contesti, un'iniziativa di particolare impegno economico e politico ha rappresentato l'elemento cardine attorno al quale le varie progettualità sono confluite perseguendo, in una concertazione di intenti, una direttrice specifica di sviluppo. Anche per la Metropoli Terra di Bari, pertanto, la candidatura ad un tale riconoscimento potrebbe rappresentare

[24] Per un approfondimento: Commissione Europea (2007), *Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (Sdec)*.

un'occasione unica di riposizionamento e riqualificazione, contribuendo a focalizzare le intenzionalità politiche, imprenditoriali e sociali su fattori quali la cultura e la creatività come leve strategiche per lo sviluppo, indirizzando gli investimenti, gli sforzi, gli interessi degli attori locali, nonché il consenso della comunità, fino a modificare l'aspetto e l'identità stessa della città. In questa prospettiva, l'adesione al programma "Capitale europea della cultura" costituirà per il capoluogo pugliese terreno fertile per l'implementazione di politiche che siano incentrate sul ruolo della cultura quale "catalizzatrice di investimenti e risorse finanziarie capaci di dare impulso alle trasformazioni urbane e allo sviluppo economico" (Vanolo, Rossi 2010: 65), soprattutto a seguito della sempre maggiore diffusione dell'idea, che si confà al caso di Bari, "secondo cui per diventare un centro della cultura di dimensione europea non conti tanto la preesistente dotazione di patrimonio storico-architettonico […], quanto la capacità di iniziativa che una municipalità, in collaborazione con altri attori economici e politico-amministrativi, è in grado di mettere in campo per trarre vantaggio da una «occasione» di sviluppo urbano, generando a questo scopo un rinnovato senso di orgoglio civico tra i suoi abitanti" (Vanolo, Rossi 2010: 65). Tanto più che nel rapporto[25] preparato per conto della Commissione Europea circa l'impatto di tale programma sulle città insignite del titolo si legge come le città coinvolte abbiano assegnato importanza prioritaria all'obiettivo di innalzare il proprio profilo internazionale (in primo luogo attraverso il rafforzamento della ricettività turistica), riuscendo a consolidare o affermare a seconda dei casi (la seconda opzione per Bari) la propria immagine di città culturale e come siano proprio le città di piccola o media dimensione e sprovviste di una tradizione turistica ad aver registrato le maggiori ricadute positive, anche in termini di incremento del numero di visitatori, nel lungo periodo. In tale tendenza alla «culturizzazione» dei processi di sviluppo urbano, assumono un ruolo sempre più rilevante le attività connesse all'economia creativa: la formazione di una base vitale di industrie culturali e creative costituisce, secondo tale visione, uno stimolo fortemente efficace al risveglio economico, oltre che sociale, delle città, soprattutto da quelle afflitte dalla crisi dei settori economici tradizionali.[26] La centralità della cultura nei processi di sviluppo metropolitano viene peraltro ribadita dal Piano strategico che ne fa uno degli assi portanti del modello competitivo a cui la città intende ispirarsi. All'interno del Piano, in risposta alle sollecitazioni che vengono dalla riflessione scientifica sulla competitività urbana e dalle esperienze di pianificazione maturate in Italia e all'estero, la cultura diviene il motore di un processo di sviluppo incentrato sulla creatività e sull'innovazione. La cultura rappresenta, infatti, il fondamento della conoscenza e dei meccanismi di produzione e di riproduzione della conoscenza, contribuendo peraltro a stimolare ed indirizzare la creatività individuale e

[25] Cfr. Palmer-Rae Associates (2004), *European Cities and Capitals of Culture: Study prepared for the European Commission*, 2 voll., http://ec.europa.eu/culture/key-documents/doc926_en.htm (conostra Gennaio 2011).

[26] Per un approfondimento: Hall P. (2000), *Creative Cities and Economic Development*, in «Urban Studies», 37, 4, pp. 639-649 e Landry C. (2000), *The Creative City: a Toolkit for Urban Innovators*, Earthscan, London.

collettiva, frutto del tessuto relazionale che essa è in grado di sostenere ed alimentare. Se la promozione della creatività e la realizzazione delle condizioni territoriali che ne favoriscono il manifestarsi assumono un'indubbia centralità nella visione di fondo che anima il Piano strategico e ne informa le azioni, la creatività in sé non sembra essere uno degli elementi più rappresentativi del contesto metropolitano. Da un'analisi della distribuzione delle unità locali delle imprese relativa alle attività legate alla cultura (biblioteche, archivi, musei) e a quelle attività economiche che, in letteratura (cfr. DCMS 1998), sono identificate come settori dell'industria creativa (Tabella 15), emerge, anche in questo caso e con la stessa chiarezza, la debolezza del posizionamento del capoluogo barese su scala nazionale. Tanto a livello assoluto quanto, e in misura ancora maggiore, in termini relativi, con riferimento al settore terziario globalmente considerato e alla popolazione residente, Bari (non considerando i valori di una città come Reggio Calabria che, viste le sue dimensioni demografiche, non può competere con il centro pugliese) risulta la città meno competitiva proprio nelle attività creative, artistiche e di intrattenimento, nonché in quelle su cui il centro pugliese punta a rafforzare il suo potenziale di sviluppo dell'industria creativa: l'editoria e la produzione multimediale e cinematografica (ultima in graduatoria davanti solo a Reggio Calabria).

TABELLA 15
Unità locali delle imprese per divisione di attività economica (Ateco 2007) nelle città metropolitane italiane (Anno 2008)

Provincia	Attività editoriali	Attività di produz. cinematografica, video, programmi televisivi, registraz. musicali e sonore	Produz. software, consulenza informatica e attività connesse	Ricerca scientifica e sviluppo	Pubblicità e ricerche di mercato	Attività creative, artistiche e di intrattenimento	Attività di biblioteche, archivi, musei e altre attività culturali	Attività sportive, di intrattenimento e di divertimento
Bari	**0,059**	**0,062**	**0,390**	**0,090**	**0,300**	**0,223**	**0,014**	**0,297**
Milano	0,361	0,303	1,839	0,247	1,156	1,078	0,012	0,414
Torino	0,148	0,142	1,457	0,180	0,536	0,543	0,021	0,369
Venezia	0,083	0,062	0,752	0,124	0,369	0,499	0,013	0,521
Bologna	0,229	0,270	1,502	0,277	0,705	0,854	0,025	0,416
Genova	0,130	0,133	1,028	0,207	0,363	0,613	0,023	0,518
Firenze	0,245	0,171	1,119	0,255	0,579	1,072	0,032	0,368
Roma	0,289	0,497	1,513	0,277	0,581	1,626	0,036	0,513
Napoli	0,089	0,077	0,464	0,114	0,236	0,300	0,011	0,366
Reggio Calabria	0,041	0,051	0,222	0,062	0,132	0,118	0,014	0,291
Palermo	0,082	0,082	0,321	0,100	0,210	0,269	0,015	0,354

NOTE: i valori sono espressi in (unità/ab)*1000
FONTE: ns elaborazione su dati ISTAT, 2010, *Struttura e dimensione delle unità locali delle imprese (Anno 2008)*.

Se l'identità della città è fortemente legata a questo settore "storico" dell'economia locale, sostenuto dalla Casa Editrice Laterza e dalla sua produzione culturale, tale proiezione non sembra trovare corrispondenza con un'effettiva forma di specializzazione del tessuto produttivo locale. Analoghe considerazioni possono

svolgersi in merito alla filiera produttiva collegata al sistema multimediale e, in particolare, alla produzione cinematografica. Se, da un lato, si rileva una crescita costante nel settore a partire dal decennio 1991-2001, non si rileva una specializzazione produttiva di Bari in questo comparto rispetto al resto del Paese. Un'iniziativa che, se debitamente promossa e valorizzata, promette di avere effetti propulsivi sull'economia creativa del territorio metropolitano è senza dubbio la costituzione della fondazione Apulia Film Commission. Questo ente, istituito con la Legge Regionale n°6/2004 (art.7), ma operante a tutti gli effetti solo dal 2006, anno in cui si è dato una regolamentazione statutaria, si è posto come principale obiettivo non solo l'attrazione delle produzioni audiovisive nel territorio regionale, al fine di sfruttarne gli impatti economici diretti, indiretti e indotti, ma anche l'utilizzazione di tale veicolo di promozione del territorio a fini turistici. Nonostante il notevole impulso che tale ente ha impresso al settore attraverso la creazione di una filiera che ha il proprio distretto produttivo nel Cineporto localizzato all'interno dei Padiglioni della Fiera del Levante, non è ancora riuscito ad avere un effetto trainante per l'industria creativa – una lacuna che è però in larga misura addebitabile all'entità delle risorse che sono state sin qui stanziate.

TABELLA 16
Addetti alle unità locali delle imprese per divisione di attività economica (Ateco 2007) nelle città metropolitane italiane (Anno 2008)

Provincia	Attività editoriali	Attività di produz. cinematografica, video, programmi televisivi, registraz. musicali e sonore	Produz. software, consulenza informatica e attività connesse	Ricerca scientifica e sviluppo	Pubblicità e ricerche di mercato	Attività creative, artistiche e di intrattenimento	Attività di biblioteche, archivi, musei e altre attività culturali	Attività sportive, di intratteni mento e di divertimen to
Bari	**0,227**	**0,185**	**1,989**	**0,292**	**0,788**	**0,421**	**0,087**	**0,841**
Milano	3,519	1,643	9,598	1,112	5,186	1,587	0,074	1,254
Torino	1,345	0,533	8,306	0,928	1,818	0,842	0,088	1,102
Venezia	0,377	0,47	2,572	0,251	1,052	0,889	0,668	1,921
Bologna	1,442	0,697	6,716	0,844	2,193	1,436	0,104	1,23
Genova	0,622	0,288	3,545	0,617	0,722	0,821	0,233	2,253
Firenze	1,169	0,532	4,288	0,584	1,146	1,576	0,106	1,343
Roma	1,594	4,249	9,727	0,679	1,619	2,04	0,421	1,384
Napoli	0,411	0,396	1,995	0,542	0,523	0,664	0,171	0,942
Reggio Calabria	0,118	0,118	0,681	0,102	0,245	0,212	0,051	0,598
Palermo	0,373	0,215	1,16	0,135	0,452	0,369	0,387	0,86

NOTE: i valori sono espressi in (unità/ab)*1000
FONTE: ns elaborazione su dati ISTAT, 2010, *Struttura e dimensione delle unità locali delle imprese (Anno 2008)*

L'indicatore relativo al numero di addetti alle unità locali delle imprese per divisione di attività economica (Tabella 16) conferma la ancora scarsa rilevanza che le ICC (industrie culturali e creative) hanno nell'economia metropolitana anche in termini occupazionali: Bari è sempre tra le ultime città per numero di addetti nelle attività editoriali, di produzione cinematografica e nelle attività creative e artistiche in genere; e

questo sia in termini assoluti che in termini relativi, ossia con riferimento all'intero settore terziario e alla dimensione demografica.

Ad ulteriore conferma di quanto sin qui emerso, stando allo studio condotto nel 2005 dal Creativity Group Europe "L'Italia nell'era creativa", la provincia di Bari si colloca solo al 53° per indice complessivo di creatività. I risultati peggiori – come del resto si rileva con riferimento a molte città del Mezzogiorno – si registrano sul fronte dell'indice di tolleranza che costituisce un indicatore del livello di apertura culturale di un sistema territoriale.

Dato ancor più negativo se interpretato alla luce dell'ipotesi formulata da Florida secondo cui la presenza di una cultura urbana aperta e tollerante è da considerarsi una precondizione essenziale per lo sviluppo tecnologicamente avanzato, nonché culturale, di un centro urbano (cfr. Florida 2005): in effetti, "il ruolo dell'apertura culturale nei confronti di persone e idee diverse é un elemento cruciale per coltivare e mantenere dei "climi creativi" perché è soprattutto dagli influssi esterni che si stimolano contesti esistenti a confrontarsi e rigenerarsi continuamente, impedendo la cristallizzazione di norme e abitudini che col tempo divengono obsolete e imbrigliano la creatività" (Santagata 2009: XIX).

Per promuovere lo sviluppo competitivo del contesto metropolitano barese è, dunque, necessario rafforzare il livello di coesione sociale ed investire sulla riattivazione dei processi di accumulazione del capitale sociale, preziosa componente dei meccanismi relazionali che sottendono e sostengono i processi di sviluppo locale.

Con riferimento allo sviluppo della creatività, strategie unidimensionali mirate unicamente ad accrescere la capacità di attrazione della città nei confronti delle risorse creative non appaiono efficaci, potendo divenire tali solo a condizione che siano integrate da un'azione di valorizzazione del potenziale endogeno, attivando meccanismi di inclusione sociale e *capability building* che formino le basi per il ricambio interno della classe sociale e migliorino il livello di coesione intorno alla traiettoria di sviluppo della città.

In un contesto globale in cui le grandi aree urbane si vanno omologando progressivamente nell'organizzazione del tempo libero, nella tipologia dei consumi, nella qualità e nella quantità dei bisogni, le politiche che, su tale aspetto, orientano la pianificazione strategica, sembrano mancare della giusta attenzione a quei processi partecipativi che, invece, sono alla base della formazione di una identità culturale forte e condivisa, in un contesto in cui è l'industria culturale, e con essa, quella creativa, a "formare" i bisogni e le identità della popolazione urbana.

4.3. Ricerca e Innovazione territoriale

Nell'attuale sistema economico alla produzione di valore aggiunto contribuisce sempre più l'insieme delle conoscenze e competenze specifiche (il capitale umano), e il livello di reti e modelli di socialità (il capitale sociale). Questi fattori non si sostituiscono a quelli tradizionali, ma si sommano ad essi originando nuovi modelli di imprese, di mercato, di sistemi territoriali e di diffusione del sapere.

Riprendendo la definizione data da Becker (1964) e Schultz (1963) agli inizi degli anni '60, il capitale umano rappresenta l'insieme delle capacità e conoscenze accumulate da un individuo, come anche da un sistema economico, in grado di promuovere innovazione e sviluppo.

Ne deriva che in una società sempre più improntata alla conoscenza, istruzione e formazione svolgono un ruolo centrale, sia come fattori che alimentano sviluppo economico sia come strumenti di coesione sociale.

Altrettanto determinante è il ruolo delle città come motori della *knowledge economy,* in virtù della loro centralità nei processi di produzione, acquisizione e diffusione della conoscenza (cfr. Amato *et al.* 2006).

Partendo proprio da queste considerazioni la stessa Regione Puglia ha individuato nell'economia della conoscenza uno dei principali pilastri su cui fondare la propria programmazione 2007-2013: "Le carenze nella capacità innovativa delle imprese rappresentano una delle principali ragioni che contribuisce ad aggravare ulteriormente i livelli di competitività del sistema produttivo pugliese.[…]. La diffusione dell'innovazione e lo sviluppo dell'economia della conoscenza risulta essenziale in Puglia sia per guidare la transizione del sistema produttivo regionale a seguito dei processi di integrazione ed internazionalizzazione dei mercati, sia per sostenere la nascita e lo sviluppo di nuove attività economiche con specifico riferimento ai settori dell'industria, dei servizi e delle attività culturali in grado di generare nuovi e migliori posti di lavoro"(Regione Puglia 2006: 14961).

Si ritiene, dunque, necessario avviare un sistema competitivo non più basato sui costi, ma piuttosto sull'innovazione, quale elemento in grado di promuovere un nuovo slancio non solo rispetto all'intero sistema produttivo, ma anche alla struttura sociale urbana. Ed è proprio in considerazione dell'importanza che la conoscenza e l'innovazione rivestono in un sistema urbano che assume rilevanza fondamentale investire sulle reti della ricerca, sulle capacità innovative delle imprese, sulla valorizzazione del capitale umano e sulla crescita dei settori ad alta tecnologia. Evidentemente il sistema che più direttamente concorre alla produzione e riproduzione della conoscenza, come del suo trasferimento teorico ed applicativo, è senza dubbio l'Università e i centri di ricerca ad essa collegati, sebbene esista oggi un'ampia diversificazione dei luoghi ad essa deputati (cfr. Godin, Gingras 2000).

Considerando gli oltre 80 Atenei del sistema universitario nazionale, l'Università di Bari si colloca fra i 12 grandi Atenei italiani (Bari, Bologna, Catania, Firenze, Milano, Napoli "Federico II", Padova, Palermo, Pisa, Roma "La Sapienza", Salerno e Torino) con una popolazione studentesca totale di 65.508 iscritti, che rappresenta circa il 66% del totale della popolazione universitaria pugliese.

L'Ateneo presenta un'ampia offerta formativa ed una capacità di ricerca molto diversificata che si articola su 12 facoltà (più altre tre nella sede decentrata di Taranto) e circa 63 dipartimenti (tra cui spiccano diversi poli di eccellenza, come nel campo delle scienze fisiche e naturali, o in quella della medicina e del diritto).

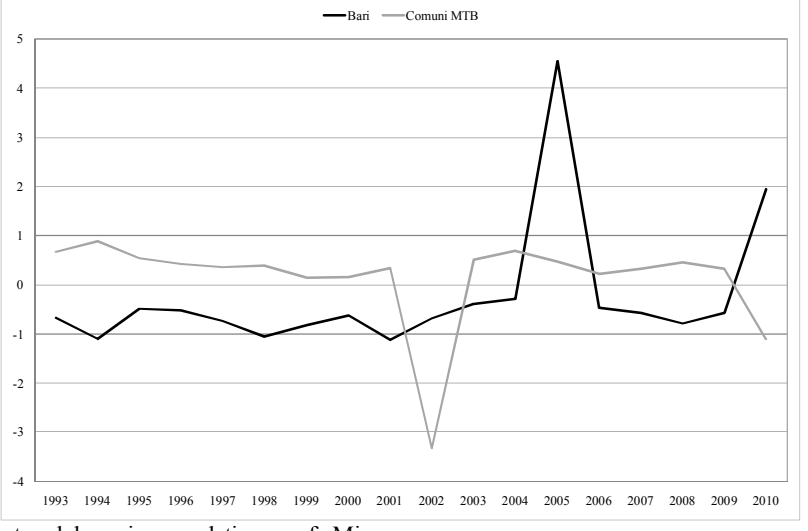
Dal 2003 al 2010 il numero degli iscritti all'Università "Aldo Moro" è più che triplicato raggiungendo quota 52.931 con una prevalenza femminile (64,9%). Il maggior numero di iscritti si registra nell'area ad indirizzo sociale (si è passati da 15.788 iscritti

del 2004 a 21.805 nel 2009) - seguito nell'ordine dall'area umanistica (12.209), dall'area sanitaria (10.744) e, infine, da quella scientifica (8.173).

Se in generale le donne presentano un'incidenza superiore sugli iscritti, per quel che attiene il Politecnico la situazione si inverte; in questo caso, infatti, le donne non rappresentano che il 30% degli iscritti. Un dato, quello appena riportato, che testimonia la presenza di fattori culturali che inibiscono l'accesso delle donne alle carriere universitarie tecnico-scientifiche (Miur, 2010).

Una flessione del 12% circa si registra invece per il numero complessivo degli immatricolati al sistema universitario barese dall'anno accademico 2006/2007 al 2009/2010 (Grafico 7).

GRAFICO 7
Andamento degli immatricolati al sistema universitario barese dall'A.A. 2003/2004 all'A.A. 2009/2010



FONTE: nostra elaborazione su dati anagrafe Miur

Questa riduzione tuttavia non è particolarmente indicativa del livello di attrattività dell'Ateneo barese. Infatti, a livello provinciale, considerando che il 70% circa degli iscritti risiede nella stessa provincia di Bari, si è registrato nel periodo 2002-2009 una diminuzione di popolazione del -6,6% per la fascia di età compresa tra 18 e 21 anni.

Sul piano dell'attrattività, l'Università di Bari – al pari di quanto si manifesta negli altri grandi Atenei dell'Italia meridionale (Catania, Napoli "Federico II", Palermo e Salerno) – si caratterizza per una limitata capacità di attrazione sugli studenti provenienti da altre regioni che rappresentano appena il 7% degli iscritti.

Del tutto marginale è infine la presenza di studenti stranieri. In un'ottica competitiva e soprattutto di proiezione internazionale del sistema universitario, la capacità di attrazione degli studenti stranieri risulta un indicatore importante, i cui bassi valori sono

molto spesso legati alla qualità della formazione e al livello di internazionalizzazione della ricerca.

TABELLA 17
Studenti immatricolati per provincia di residenza - Anno Accademico 2009-2010

Ateneo	Totale immatricolati	Immatricolati residenti in Puglia	Iscritti nella Provincia di Residenza	Iscritti in Provincia diversa dalla Residenza	% sede diversa da residenza
Università degli Studi di Bari	8.980	8.439	5.991	2.989	33,3
Politecnico di Bari	2.046	1.970	1.430	616	30,1
Università Mediterranea "Jean Monnet"	148	128	92	56	37,8
Università degli Studi del Salento	3.673	3.589	2.557	1.116	30,4
Università degli Studi di Foggia	1.865	1.754	1.518	347	18,6

FONTE: nostra elaborazione su dati anagrafe Miur

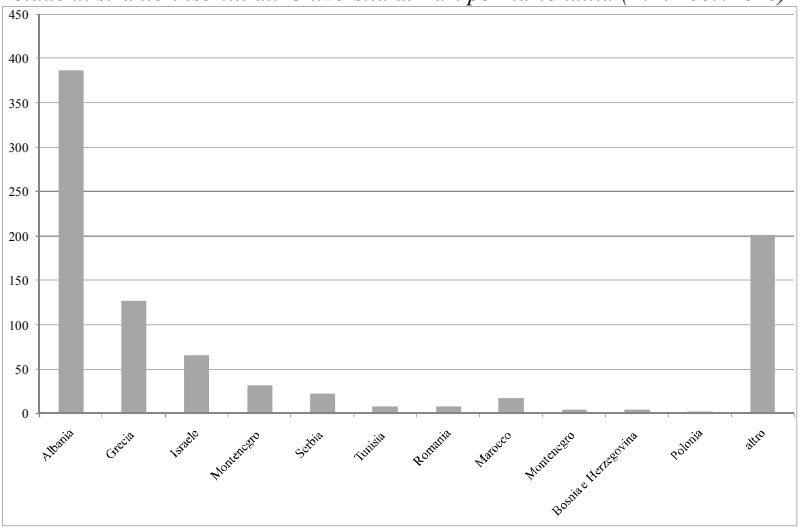
Ma nello specifico la scarsa capacità di attrazione dell'ateneo barese sugli studenti stranieri sembra essere determinata più che da fattori qualitativi, dalla posizione geografica del capoluogo pugliese, inserito in una macro regione tuttora caratterizzata da una scarsa domanda di formazione universitaria. A riguardo, la popolazione straniera iscritta nel 2009/2010 presso l'Università di Bari è stata di 879 studenti corrispondente al 76% degli stranieri presenti in tutti gli Atenei pugliesi e ad appena l'1,3% del totale complessivo degli iscritti.

Questo valore percentuale relativamente basso – si consideri, infatti, che la maggior parte degli atenei italiani non supera il 5% di studenti stranieri – evidenzia una scarsa "apertura" internazionale dell'Ateneo barese, collocandolo al 20° posto nella graduatoria delle trenta città universitarie italiane per incidenza di studenti provenienti da paesi esteri. Considerato che le Università svolgono un ruolo fondamentale nei processi di internazionalizzazione dei relativi sistemi territoriali e che costituiscono nodi strategici nelle reti di trasferimento delle conoscenze, la scarsa apertura internazionale degli Atenei pugliesi non costituisce solo un limite del sistema formativo regionale ma un vincolo reale per lo sviluppo competitivo del territorio.

Se, sotto il profilo della ricerca, l'internazionalizzazione dell'Ateneo barese passa attraverso un'intensificazione dei rapporti con altre università e centri di ricerca europei ed extra-europei (interessanti in tal senso sia le collaborazioni scientifiche con le università americane e cinesi, sia con quelle della regione mediterranea), dal punto di vista della formazione gli sforzi attrattivi dovrebbero indirizzarsi maggiormente verso i paesi della regione balcanica e – in un'ottica di un progressivo allargamento degli orizzonti competitivi – verso l'intero bacino orientale del Mediterraneo.

Una tale politica di internazionalizzazione, oltre a risultare coerente con gli orientamenti strategici del territorio, consentirebbe, infatti, di rafforzare la centralità culturale del capoluogo all'interno di questa regione geografica e di sostenere la proiezione competitiva degli attori economici nell'ambito del Mediterraneo. Che l'area balcanica e il Mediterraneo costituiscano il bacino geografico di riferimento dell'Ateneo barese lo si evince anche dalla provenienza geografica degli stranieri iscritti (Grafico 8).

GRAFICO 8
Studenti stranieri iscritti all'Università di Bari per nazionalità (A.A. 2009/2010)



FONTE: nostra elaborazione su dati Miur

Un elemento che rafforza la proiezione mediterranea del sistema territoriale è la presenza all'interno dell'area metropolitana di un altro istituto formativo di livello universitario: l'Università Mediterranea "Jean Monnet" (LUM); quest'ultima, fondata nel 1995, ha ottenuto nel 2000 il riconoscimento legale dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca e può contare su un'offerta formativa articolata su due facoltà: Economia e Giurisprudenza con circa un migliaio di iscritti. Nel 1996, a seguito del riconoscimento da parte dell'*Action Jean Monnet* – Commissione Europea di Bruxelles – si pone come obiettivo culturale quello di diffondere il programma d'integrazione euro-mediterranea sostenuto finanziariamente dalla Commissione Europea.

Tornando all'Università di Bari, se questa presenta un livello di internazionalizzazione ben al di sotto delle sue potenzialità, anche la produttività non raggiunge livelli sempre soddisfacenti, soprattutto sul piano formativo. A livello di produttività, infatti, l'Ateneo barese si caratterizza per una marcata percentuale di abbandoni fra il I e II anno (30%), una significativa percentuale di studenti immatricolati inattivi (34%) e una percentuale di fuori corso superiore alla media dei più importanti atenei italiani sopra richiamati (44%). Relativamente basso (2% circa) è il numero degli studenti che si laureano nei termini della durata legale del percorso di studi (ARTI, 2008).

Migliori sono invece i risultati sul piano della ricerca. Le recenti valutazioni condotte dal CIVR (Comitato di indirizzo per la valutazione della ricerca) ne sottolineano la qualità dei prodotti scientifici e individuano nell'Università di Bari diverse aree di eccellenza (l'Ateneo è attivo in 18 delle 20 aree scientifico-disciplinari

esistenti), fra cui emerge l'area scientifica delle Scienze matematiche e informatiche, nella quale il Politecnico presenta una posizione di leadership a livello nazionale.

Tra gli obiettivi che il sistema universitario di Bari si pone, i principali sono: sviluppare un sistema formativo integrato; migliorare l'attrattività dell'offerta formativa; attivare percorsi di studio alternativi e innovativi come l'*e-learning* o integrativi dell'attuale offerta come il potenziamento del *lifelong learning*; creare percorsi formativi di eccellenza congrui con le aspettative del mondo del lavoro e adeguati alle esigenze di domanda di competenze professionali provenienti sia dal contesto territoriale che dal più ampio mercato nazionale ed internazionale.

Le strategie riguardano entrambi i capisaldi delle istituzioni universitarie: la didattica e la ricerca. La prima, che si caratterizza per la sua alta valenza sociale, è impregnata del travaso dei risultati della seconda e costituisce il canale attraverso il quale si realizza il trasferimento della conoscenza.

La seconda, attraverso la formulazione di idee innovative e la sperimentazione di nuove tecnologie, è determinante nella generazione sistemica del sapere e assume un ruolo centrale nel più ampio contesto socio-economico-culturale, proprio per promuovere ed incentivare l'innovazione del territorio.

In una fase storica dell'economia mondiale in cui lo sviluppo e la competitività dei territori viene sempre più a dipendere dalla capacità di creare legami sinergici ed interattivi tra i sistemi di produzione e riproduzione del sapere e l'economia nel suo complesso, risulta fondamentale promuovere la ricerca pubblica e privata e investire sul sistema universitario. In accordo con quanto sostenuto da Lazzeroni (2004: 32), infatti, "le ricadute esterne della ricerca scientifica non coinvolgono soltanto il mondo produttivo in senso stretto, ma anche il territorio nella sua complessità, la cui capacità innovativa e la cui competitività a livello internazionale sono strettamente collegate alle opportunità scientifiche e tecnologiche offerte dal sistema della ricerca".

Questo significa che per promuovere lo sviluppo competitivo dell'area metropolitana di Bari e della Puglia nel suo complesso, sia prioritario investire sugli Atenei, potenziandone le capacità di ricerca e lo sforzo formativo.

La competitività dell'intero sistema universitario dipenderà soprattutto dalla capacità di intercettare finanziamenti pubblici e privati, dal livello di internazionalizzazione che esso sarà in grado di raggiungere sia nell'ambito della formazione che della ricerca – attraverso la realizzazione di programmi di interesse sovranazionale –, nonché dalla propensione a rafforzare il proprio ruolo come promotore di collaborazioni internazionali con istituzioni superiori che operano nell'ambito del bacino del Mediterraneo e dell'Europa orientale e sud-orientale.

La ricerca scientifica nell'area metropolitana di Bari non ruota tuttavia solo intorno al sistema universitario, ma anche ad altri enti ed istituti di ricerca pubblici e privati che creano un tessuto estremamente favorevole per lo sviluppo di innovazione e la creazione di reti locali in grado di attivare sinergie tanto nell'area specifica della ricerca teorica ed applicata, quanto nel trasferimento di conoscenze tra questa e il mondo della produzione.

Fra le istituzioni pubbliche è importante menzionare il Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR), presente con 5 istituti e 11 sezioni territoriali di istituti nazionali; tra

quelle pubblico/private svolge invece un ruolo importante il Parco Scientifico e Tecnologico Tecnopolis (CSATA)[27] – situato nel comune di Valenzano – che si occupa della promozione e la diffusione della società dell'informazione e della conoscenza attraverso azioni basate sulle tecnologie ICT. Nello stesso Comune ha sede l'Istituto Agronomico Mediterraneo (IAMB), struttura operativa italiana del CIHEAM (*Centre International des Hautes Etudes Agronomiques Méditerranéennes*) e centro di alta formazione e ricerca scientifica applicata che opera nell'ambito della gestione dei suoli, dell'agricoltura sostenibile, della protezione delle colture e delle bioagricolture attraverso programmi di cooperazione internazionale.

Un effetto tangibile della rilevanza di questo territorio sul piano della ricerca, della produzione avanzata e della capacità degli attori locali di attivare forme di collaborazione che conducano alla creazione di modelli di interazione strategica che ne rafforzino il potenziale competitivo, è di certo rappresentato dalla presenza di esperienze di distrettualizzazione tecnologica estremamente interessanti (distretti tecnologici). Il valore di questi distretti non risiede soltanto nella loro rilevanza economica ed occupazionale, ma anche e soprattutto nell'essere in chiave prospettica un volano di sviluppo e di innovazione per gli altri settori produttivi e in particolare per quelli su cui il territorio intende puntare.

Dal punto di vista della ricerca e dell'innovazione si delinea entro il prossimo ventennio uno scenario nel quale si prevede la presenza nell'area metropolitana di polarità ad alta tecnologia, nonché di un significativo complesso di aziende a base transnazionale in grado di produrre *know-how* avanzato ed innovativo a beneficio degli altri settori economici.

Infatti, oltre al già richiamato bipolo Bari-Valenzano – sede di un rilevante complesso di attività integrate di ricerca e produzione nei campi dell'ICT e dell'elettronica in genere, della biotecnologia, della medicina, dell'agricoltura avanzata e della ingegneria ambientale –, è possibile segnalare i recenti e interessanti sviluppi di altre realtà distrettuali e di filiera, tra i quali il Distretto della Meccatronica (MEDIS), formatosi a partire dagli anni Ottanta e Novanta nell'agglomerato industriale di Bari-Modugno e oggi formalmente riconosciuto tra i 25 distretti italiani – di cui 13 nel

[27] Nel Parco, oltre alla società che lo gestisce (Tecnopolis CSATA), sono insediate imprese e laboratori di 29 società private, 12 società costituite nell'ambito dei progetti Start-up e Spinta, 5 *spin off* accademici e di ricerca, l'Autorità di Bacino, il *Call center* sanitario della Regione Puglia e ARTI (Agenzia Regionale per la Tecnologia e l'Innovazione della Puglia). Vi risiedono, inoltre, l'Innovation Relay Centre IRIDE – promosso dall'Unione Europea per operare in Puglia, Basilicata, Campania e Molise con l'obiettivo di garantire la diffusione e l'utilizzo dei risultati della ricerca co-finanziata a livello comunitario, stimolando e agevolando azioni di trasferimento di conoscenze e tecnologie tra tutti i paesi dell'Unione. Inoltre, fra i centri di ricerca più attivi – il Centro Ricerche Fiat (CRF) e il Centro Laser (laboratorio di ricerca e sviluppo sperimentale nel campo della fisica). Il centro coopera con il sistema universitario e la Pubbliche Amministrazione, partecipando attivamente a programmi e progetti nazionali ed europei. Dal 2008 dall'accorpamento di Tecnopolis (Parco Scientifico e Tecnologico) e FinPuglia (Istituto Finanziario Regionale Pugliese) si è costituita InnovaPuglia, società in-house della Regione Puglia, che ricopre il ruolo di agenzia pubblica per l'informatica e la telematica, integrandolo con una funzione di assistenza tecnica per l'attuazione dei programmi regionali di investimento a contenuto tecnologico (www.innova.puglia.it).

Mezzogiorno – nel Piano Nazionale della Ricerca 2005 -2007 (PNR) Asse 4 – "Promozione delle capacità d'innovazione nei processi e nei prodotti delle PMI e creazione di aggregazioni sistemiche a livello territoriale"[28] (Tabella 18).

TABELLA 18
I distretti tecnologici in Italia

Regione	n.	Tipologia
Campania	1	Ingegneria e materiali polimerici
Piemonte	1	Tecnologie wireless
Veneto	1	Nanotecnologie
Liguria	1	Sistemi intelligenti integrati per la logistica
Lombardia	3	ICT, biotecnologie, materiali avanzati
Sicilia	3	Micro e nanosistemi, aerobio e pesca ecocompatibile, logistica
Lazio	1	Aerospazio e difesa
Emilia Romagna	1	Hi-mech (alta tecnologia meccanica)
Sardegna	1	Biomedicina e tecnologie per la salute
Calabria	2	Beni culturali, logistica
Friuli-Venezia Giulia	1	Biomedicina molecolare
Puglia	3	Biotecnologie, hi-tech, meccatronica
Toscana	1	ICT
Trentino Alto Adige	1	Tecnologie per l'edilizia sostenibile
Abruzzo	1	Innovazione, sicurezza e qualità degli alimenti
Basilicata	1	Tecnologie innovative per la tutela dei rischi idrogeologici, sismici e climatologici
Molise	1	Innovazione agroindustriale
Umbria	1	Edilizia sostenibile

FONTE: Osservatorio nazionale sui distretti tecnologici

I distretti ad alta tecnologia o comunemente definiti "distretti tecnologi" secondo la definizione data da Svimez 2010, definiscono "aree territoriali piuttosto circoscritte, in cui sono presenti agglomerati di attività produttive ad alta intensità tecnologica", sviluppatesi a partire da fenomeni di aggregazione spontanea. Essi si configurano come un'evoluzione dei distretti industriali (Cesaroni, Piccaluga 2003; Trigilia 2004) da cui si differenziano non tanto per la specializzazione di filiera scientico-tecnologica, quanto piuttosto per "il trasferimento di conoscenza tecnica e scientifica dalle Università e dai centri di ricerca alle imprese private" (Svimez 2010: 723).

Il distretto MEDIS di Bari nasce dalla sinergia tra gruppi industriali (Comau, Prima Industrie, SCM Group, Aetna Group, Plastal) e ricerca scientifica incentrata sul Politecnico e sull'Università, oltre che su enti di ricerca pubblici (Enea, CNR) e privati che operano nel territorio, per stimolare e supportare l'innovazione sia nei settori industriali tradizionali dell'economia regionale (meccanica, tessile, mobili), sia nei settori emergenti a più alto contenuto tecnologico (meccatronica, nanotecnologie applicate alla produzione).

L'obiettivo del Distretto è, nel medio-lungo periodo, aggregare sul territorio regionale le migliori competenze scientifiche e industriali sulla Meccatronica per divenire l'eccellenza mondiale su alcune tecnologie chiave del settore e leader nello sviluppo di prodotti meccatronici e, nel breve-medio periodo, consolidare e sviluppare

[28] L'attivazione distretti tecnologici pugliesi è scaturita dalla sottoscrizione di uno specifico Accordo di Programma Quadro tra la Regione Puglia e il Ministero dell'Università e della Ricerca avvenuta il 28 maggio 2005.

le attività di ricerca applicata per componenti meccatroniche sfocianti in titoli di brevetto individuali e infine sostenere le PMI pugliesi nello sviluppo di prodotti ad alto valore aggiunto fondati sulla meccatronica, all'interno di logiche di filiera (ARTI, 2007).

Il polo biotecnologico di Bari è invece incentrato sui temi della Salute e dell'Ambiente e fa parte della struttura a rete del Distretto Biotecnologico, insieme al polo di Foggia, indirizzato al settore Agroalimentare, e al polo di Lecce dedicato alle Biotecnologie in campo agroindustriale e ambientale[29]. Il Polo di Bari ha ottenuto significativi risultati nell'ambito della diagnostica nefrologica avanzata (Università di Bari e Biotecgen) e della diagnostica avanzata di patologie renali (Università di Bari e Consorzio Apulia Biotech).

A fronte delle eccellenze appena descritte non si può tuttavia disconoscere che tanto quest'area quanto la più ampia circoscrizione territoriale a cui questa afferisce, presenta un ritardo tecnologico estremamente preoccupante, sia con riferimento alle circoscrizioni dell'Italia centro-settentrionale sia con riferimento ad altre aree geografiche dell'Europa continentale.

Del resto, proprio la Puglia, che ha fatto dell'innovazione uno dei pilastri portanti della propria governance territoriale, presenta ancora delle evidenti e perduranti carenze in questo settore. Va tuttavia considerato che un freno all'innovazione, per quel che attiene in particolare il settore privato, è dovuto alla caratterizzazione tipologica e dimensionale del tessuto produttivo locale.

Lo stesso, infatti, si compone in larga misura di microimprese (oltre il 70% delle imprese conta meno di 3 addetti) operanti peraltro – con riferimento al comparto industriale – in settori tradizionali a basso contenuto tecnologico. Si tratta dunque di aziende che presentano una scarsa propensione all'innovazione di processo e agli investimenti in ricerca e sviluppo.

Questo non vuol dire tuttavia che siano imprese poco dinamiche o innovative, ma che tale caratterizzazione non le ponga nelle condizioni di interagire con l'attività dei centri di ricerca pubblici e privati e di contribuire al rafforzamento tecnologico del sistema territoriale nel suo complesso.

L'affermazione che Bari, al di là della configurazione del proprio sistema economico-produttivo, presenti una spiccata vocazione territoriale nei settori dell'innovazione e delle tecnologie avanzate, viene confermato dai risultati dello studio condotto nell'ambito del già citato Rapporto "L'Italia nell'era creativa", laddove il capoluogo pugliese con un Indice di Innovazione pari a 0,29 si colloca al 29° a livello nazionale e al secondo posto tra le città del Mezzogiorno di Italia dopo Palermo (Tabella 19).

[29] Nel capoluogo salentino, inoltre, è stato riconosciuto il Distretto High Tech formato dalla rete di laboratori compartecipi pubblico/privati fra Università, Enti di ricerca e imprese high-tech multinazionali e nazionali esistente in particolare a Lecce (www.ricercaitaliana.it).

TABELLA 19
L'indice di tecnologia delle città italiane

Pos.	Provincia	Technology Index	High Tech Index	Innovation Index	Connectivity Index	Pos.	Provincia	Technology Index-	High Tech Index	Innovation Index	Connectivity Index
1	Milano	0,775	1	2	9	**17**	Prato	0,354	84	38	3
2	Bologna	0,656	14	1	15	**18**	Verona	0,352	53	19	20
3	Torino	0,557	2	6	16	**19**	Perugia	0,336	54	23	21
4	Roma	0,500	5	17	6	**19**	Forlì'-C.	0,336	86	31	10
5	Modena	0,492	60	3	12	**21**	Piacenza	0,329	43	18	30
6	Firenze	0,471	17	10	4	**21**	Treviso	0,329	68	14	34
7	Genova	0,431	6	24	7	**23**	Belluno	0,318	4	30	61
8	Trieste	0,417	15	29	1	**24**	Massa-C.	0,316	66	48	14
9	Parma	0,417	9	12	18	**24**	Macerata	0,316	86	5	66
10	Padova	0,396	16	7	41	**26**	Pordenone	0,312	91	9	55
11	Vicenza	0,388	84	8	27	**27**	Udine	0,302	23	4	89
12	Rimini	0,387	62	15	11	**28**	Palermo	0,301	52	73	19
13	Reggio E.	0,384	96	11	16	**29**	**Bari**	**0,297**	**37**	**53**	**24**
14	Ravenna	0,374	36	32	4	**29**	Trapani	0,297	89	90	13
15	Livorno	0,365	56	58	2	**29**	Napoli	0,297	34	69	23
16	Venezia	0,364	41	35	8	**32**	Latina	0,293	12	55	32

FONTE: Rapporto *L'Italia nell'era creativa* su elaborazioni Istat (2001), Unioncamere (2001-2003); Osservatorio Banda Larga (2004)

Segnali incoraggianti per le realtà meridionali derivano dagli indicatori che misurano il grado di diffusione nelle imprese delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT). I risultati di una ricerca condotta nel 2003[30] hanno evidenziato che le imprese produttrici di ICT presentano interessanti indici di concentrazione nel capoluogo pugliese in termini di addetti ed unità locali rispetto al totale provinciale (unità locali: 39,6%; addetti: 42,1%). In particolare tra i settore *ICT* presi in esame secondo la classificazione operata dall'OECD[31], il vero *driver* del settore è risultato essere il comparto delle telecomunicazioni, sostenuto dalla rapida e costante diffusione della telefonia mobile. Tuttavia, la piccolissima dimensione delle imprese impegnate in questo sub-settore, sebbene considerato strategico, non ne garantirebbe lo sviluppo futuro.

Uno dei maggiori fattori di debolezza strutturale del Mezzogiorno nel settore R&S e Innovazione è rappresentato dal basso livello di investimenti destinati allo sviluppo della ricerca e alla insufficiente partecipazione ad attività di R&S delle imprese (SVIMEZ, 2010). Analizzando i depositi di brevetti per invenzione e per macro-aree territoriali nel 2009 si è registrato un decremento rispetto al 2008 del –7,3% delle province del Sud a fronte di un incremento nel Nord (2,2%) e nel Centro (6,1%). In termini di brevetti Bari occupa una posizione alquanto marginale nella classifica delle province italiane (28° posto), mentre è seconda nel Mezzogiorno alle spalle di Napoli

[30] Programma MUTEIS (*Macro-economic Urban Trends in Europs Information Society*) per indagare le *performance* e l'impatto del *cluster ICT* sulle città d'Europa (Commissione Europea, V Programma Quadro).

[31] 1. Hardware (imprese impegnate nella produzione e manutenzione di apparecchiature da ufficio, cavi, componenti elettronici, etc.); 2. Software (imprese impegnate nella produzione di software, database, consulenza, etc.); 3. Telecomunicazioni e 4. *Content* (agenzie pubblicitarie, di comunicazione, case di produzione cinematografica, etc.).

che si posiziona al 22° posto. La disamina su base provinciale dei depositi di domande di modelli di utilità, invece, pone Bari in ottava posizione, prima fra le province del Sud (Tabella 20).

TABELLA 20

Posizionamento delle province metropolitane per numero di depositi di domande di brevetto per invenzione e modelli di utilità (Anno2009)

Provincia	Domande di brevetto	Incidenza % su totale Italia	Posizione in graduatoria	Depositi modelli di utilità	Incidenza % su totale Italia	Posizione in graduatoria
Bari	**56**	**0,58**	**28**	**65**	**3,08**	**8**
Milano	2.361	24,54	1	429	20,35	1
Torino	1.062	11,04	2	198	9,39	3
Venezia	75	0,78	21	18	0,85	27
Bologna	831	8,64	3	100	4,74	4
Genova	103	1,07	16	21	1	23
Firenze	273	2,84	8	80	3,8	5
Roma	695	7,22	4	204	9,68	2
Napoli	74	0,77	22	37	1,76	13
Reggio Calabria	9	0,09	64	0	0	100
Palermo	31	0,32	34	11	0,52	47

FONTE: Ministero dello Sviluppo Economico su dati DGLC - UIBM

Migliori *performances* del capoluogo barese si registrano, infine, relativamente al numero di depositi di disegni e di march. Per quel che attiene i disegni, Bari si colloca al 14° posto con 27 domande di deposito e un'incidenza sul totale nazionale pari al 2,3%; con riferimento ai marchi, invece, Bari occupa la nona posizione con circa un migliaio di domande di deposito ed un'incidenza sul totale nazionale pari all'1,9%, ed è anche qui preceduta da Napoli che si colloca in quinta posizione (Ministero dello Sviluppo Economico, 2009).

L'insieme dei dati sin qui analizzati restituisce l'immagine di un territorio metropolitano caratterizzato da una forte spinta innovativa che non ha tuttavia consentito di ridurre il ritardo tecnologico che contraddistingue l'economia locale e il suo tessuto produttivo. Se la ricerca pubblica raggiunge livelli di eccellenza, quella privata rimane ampiamente sottodimensionata e comunque non in grado di raggiungere quella massa critica che può consentire l'attivazione di meccanismi di interazione virtuosa tra ricerca pubblica e privata e tra queste e gli altri settori produttivi. I distretti tecnologici rappresentano degli eccellenti volani di innovazione e sviluppo, ma affinché possano avere effetti diffusivi e produrre innovazioni significative nella configurazione economico-territoriale dell'area metropolitana e nelle sue dinamiche evolutive è necessario che divengano parte di un progetto organico che investa tutte le componenti territoriali e metta in rete i diversi centri di innovazione.

L'innovazione tecnologica diviene un processo sostenibile quando si accompagna ad un più ampio processo di innovazione territoriale che investa contemporaneamente sia la struttura economica che quella sociale e culturale.

Nell'epoca della globalizzazione economica e tecnologica, i vantaggi competitivi di una città certamente ruotano sia intorno all'innovazione culturale, correlata alla creatività e al capitale sociale, che allo sviluppo tecnologico, legato alla crescita della

quantità e della qualità della ricerca e la trasferibilità dei risultati conseguiti al tessuto imprenditoriale e industriale.

Tuttavia – come si avrà modo di specificare meglio nel prossimo capitolo –, fattore nodale dei processi d'innovazione urbana deve considerarsi anche l'attivazione di modelli innovativi di governance che attraverso gli strumenti della pianificazione possa incidere positivamente sulla trasformazione degli spazi urbani, generando al contempo: innovazione "architettonica" nel settore edilizio e immobiliare fortemente influenzato dallo sviluppo della tecnologia nella ricerca di standard di livello qualitativamente alto sia per le nuove realizzazioni che per la ristrutturazione e la modernizzazione del patrimonio edilizio esistente; innovazione "sociale" che attraverso la partecipazione e un maggiore coinvolgimento degli attori locali nell'arena decisionale concorra alla coesione e all'inclusione sociale; innovazione "ecologica" in termini di adozione di pratiche e di stili di vita particolarmente attenti alla sostenibilità dell'ambiente urbano.

5. La pianificazione strategica e i vincoli allo sviluppo[32]

5.1. Il visioning *tra proiezioni oniriche e immanenza territoriale*

Nei paragrafi precedenti si è cercato di analizzare Bari e la sua area metropolitana a partire da una descrizione della sua configurazione sociale, economica e culturale, e delle sue più recenti tendenze evolutive, ma un tale sforzo descrittivo risulterebbe di fatto inefficace a fini interpretativi ove si prescindesse, da un lato, dalla proiezione strategica della città, così come si evince dai documenti di pianificazione, e, dall'altra, dalle problematiche sociali ed ambientali che minacciano di inibirne lo sviluppo.

Sin qui si è, infatti, descritto o – con consapevolezza dei limiti stessi delle rappresentazioni proposte – cercato di descrivere quello che la città è o, a partire dalle sue attuali tendenze e potenzialità inespresse, può divenire, ma resta da approfondire la dimensione volontaristica: la configurazione che la città come soggettualità territoriale vuole assumere.

Un ampliamento del campo di indagine che appare necessario sia perché le trasformazioni in atto – a partire dai progetti sin qui realizzati o in corso di realizzazione – sono il prodotto di una volontà politica che non di rado prescinde da una logica strettamente razionale fondata sulla coerenza tra la realtà e il progetto, sia perché le visioni politiche, quando si radicano nel pensiero collettivo, tendono ad avere effetti plasmanti sulla realtà urbana, traducendosi in atti e comportamenti territorializzanti.

Ma il territorio non è una tabula rasa che può essere riscritta a piacimento, ma uno spazio relazionale complesso e sedimentato che ammette modifiche e non stravolgimenti, e il futuro di una città, come di qualsiasi altro contesto territoriale, non può essere ridisegnato prescindendo in tutto o in parte dal milieu locale e da fattori specifici che ne hanno sin qui guidato lo sviluppo.

[32] Paragrafo redatto da Fabio Pollice (sottoparagrafo 5.1.) e Annalisa Zaccheo (sottoparafi 5.2., 5.3.).

Ecco perché se, da un lato, l'analisi si sofferma sul Piano strategico dell'area metropolitana, letto come massima espressione della progettualità territoriale e momento di convergenza strategica tra gli attori locali, dall'altro si individuano le problematiche sociali ed ambientali che irretiscono il sistema territoriale e rischiano di vanificare gli sforzi progettuali e di frenare le ambizioni competitive della città.

L'impressione è che il Piano strategico sottovaluti in molti suoi punti le problematiche di questa città e la sua storia recente e passata, tendendo peraltro a sopravvalutarne le potenzialità competitive, soprattutto con riferimento ad ambiti competitivi, come quello logistico, in cui giocano un ruolo niente affatto secondario determinanti di natura esogena – come, ad esempio, la politica dei trasporti dell'Unione europea – che sfuggono al controllo degli attori locali.

La scelta di concentrare l'analisi sul Piano Strategico dell'area metropolitana discende da un insieme di considerazioni che attengono alla natura specifica del piano, alla scala geografica a cui fa riferimento e, nondimeno, al processo di concertazione che ne è alla base e che lo configura come un esempio significativo, ancorché sperimentale, di governance metropolitana. Il Piano strategico è in primo luogo un piano di indirizzo che, ancorché non vincolante per gli altri livelli di pianificazione, costituisce l'orizzonte strategico al quale questi devono fare riferimento perché l'intero sistema pianificatorio risulti coerente e coordinato e rifletta la volontà collettiva.

Nella loro più recente evoluzione, i piani strategici tendono, infatti, a proporsi come strumenti di pianificazione "orientati alla costruzione di una visione condivisa del futuro e al suo perseguimento attraverso reti di cooperazione: fra attori pubblici, fra attori privati, fra pubblico e privato, ma anche fra città diverse, unite dal perseguimento di possibili sinergie e complementarità".

Ed in effetti l'altro elemento qualificante del Piano strategico di Bari è proprio nella sua dimensione metropolitana e nell'obiettivo ad essa correlato di rafforzare ed accrescere le sinergie territoriali all'interno di un contesto geografico peraltro già caratterizzato da caratteri di multipolarità e integrazione sistemica. L'affermazione competitiva del capoluogo pugliese, come si è più volte sottolineato nelle pagine precedenti, è intimamente collegata alla possibilità di mettere a sistema il territorio metropolitano, integrandone le potenzialità e promuovendone lo sviluppo armonico e coordinato.

L'altro aspetto qualificante è infine rappresentato dal modello di governance metropolitana[33] che il Piano ha permesso di sperimentare o, più correttamente, di allargare e consolidare, visto che tanto il modello di governance quanto il Piano stesso nascono da una precedente esperienza pianificatoria rappresentata dal Piano Integrato Territoriale "Area metropolitana – s.p.l. Bari".

Gli elementi innovativi di questo modello sono rappresentati, da un lato, dalla concertazione pubblico-pubblico – particolarmente significativa in un contesto metropolitano in cui il coordinamento tra gli enti locali è presupposto imprescindibile

[33] Con riferimento ad un contesto urbano la governance può essere definita come "il processo attraverso il quale i cittadini risolvono collettivamente i loro problemi e affrontano le necessità della società, usando il governo come strumento" (OECD 2000: 1).

per lo sviluppo di sinergie effettive nella gestione del territorio – e, dall'altro, dal coinvolgimento attivo dei principali *stakeholder* locali e della comunità nel suo complesso. Questi elementi hanno consentito di accrescere il livello di consenso intorno al Piano ed hanno prodotto una convergenza strategica di tutti gli attori locali intorno agli obiettivi che ne sono alla base e alle azioni in cui questo si declina.

Con riferimento al contesto metropolitano l'importanza di questo Piano non risiede tanto nell'aver cercato "di superare un approccio semplicemente reattivo e contingente alla lettura dei problemi della collettività e alla presa delle decisioni", quanto nell'aver incorporato "nel processo di pianificazione stesso le forme di flessibilità e di coinvolgimento degli attori atte a evitare astratte semplificazioni della realtà in visioni troppo deterministiche e/o dirigiste"[34].

In effetti il Piano, assolutamente apprezzabile per quel che attiene i meccanismi di concertazione che ne sono alla base, appare eccessivamente complesso ed articolato sotto il profilo strettamente programmatico, con azioni non sempre coerenti e coordinate e, soprattutto, con una scarsa considerazione per le diverse problematiche che affliggono il contesto metropolitano; problematiche che, se non debitamente affrontate e risolte, rischiano di minare alla base l'intera impalcatura pianificatoria.

Emblematica in tal senso è la distanza che separa quello che la città ambisce a diventare e quello che effettivamente è. Le aspirazioni competitive del capoluogo pugliese e del suo intorno metropolitano costituiscono uno sprone significativo per la comunità locale, ma sono assai pericolose se non si dà conto delle difficoltà in cui versa oggi questo contesto territoriale.

5.2. Le suggestione del piano strategico: oltre il visioning

Le città, nell'ambito delle politiche di sviluppo dell'Unione europea si configurano come i principali luoghi in cui è possibile vincere la sfida della coesione e della competitività alla scala globale. Tale centralità costituisce uno dei principali pilastri della politica di coesione dell'UE 2007-2013, recepita dall'Italia nella priorità tematica con indirizzo strategico e operativo n.8 "Competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani" del Quadro strategico nazionale[35].

La "modernizzazione" delle città, in termini di nuove funzioni strategiche e di riqualificazione di ambiti urbani interessati da fenomeni di degrado economico e sociale, è stata certamente favorita dall'introduzione di pratiche di pianificazione integrata e partecipata e da nuovi strumenti di intervento urbanistico (Programmi

[34] Come si legge nell'introduzione al Manuale sulla Pianificazione strategica realizzato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per la Funzione Pubblica, sono gli elementi riportati tra virgolette quelli che attribuiscono efficacia territoriale a questi strumenti di pianificazione (il titolo del volume edito nel 2006 dalla Rubettino è "La pianificazione strategica per lo sviluppo dei territori").

[35] Si veda inoltre il "Quadro d'azione per uno sviluppo urbano sostenibile nell'Unione europea" [COM(1998) 605 finale] del 1998) e lo "Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo" (SSSE – Postdam 1999).

integrati di recupero; Programmi di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile del territorio; Contratti di Quartiere) (Cfr. FORMEZ, 2006).

Al fine di integrare politiche, programmi e progetti, le città ricorrono all'adozione di piani strategici che si configurano, da un lato, come strumenti attraverso i quali queste cercano di riposizionarsi all'interno dello scenario competitivo nazionale ed internazionale, e, dall'altro, come processi capaci di costruire reti interne in grado di innescare percorsi negoziali e concertativi tra i diversi attori locali, pubblici e privati. In ambito europeo sono diverse le città che hanno intrapreso la strada della pianificazione strategica sia per migliorare la propria immagine sia per allineare il proprio sistema economico-produttivo a quello mondiale e alle evoluzioni determinate dai processi di globalizzazione.

Ne sono esempi sufficientemente emblematici: Barcellona, Lione, Lisbona, Rotterdam, Glasgow, solo per citare quelli a cui si fa più frequentemente riferimento nella riflessione scientifica internazionale. In Italia invece si è assistito ad un'evoluzione più lenta e, per taluni aspetti, meno lineare della pianificazione strategica, caratterizzata peraltro dalla presenza di approcci fortemente diversificati in merito agli obiettivi e alle strategie di piano. L'esperienza italiana può essere suddivisa in due fasi.

Una prima fase, che potremmo definire di livello pionieristico – ancorché caratterizzata da un collaudato impianto teorico –, si è sviluppata nei primi anni del decennio appena trascorso ed ha interessato quasi esclusivamente le città delle regioni centro-settentrionali.

Ad essa è seguita una seconda fase che, oltre ad una revisione complessiva dello strumento pianificatorio dettata dall'esperienza pregressa, si è caratterizzata per un maggiore coinvolgimento delle città del Mezzogiorno.

La più recente adesione di queste città – segno evidente di una difficoltà degli attori locali ad avvertire gli effetti di una accresciuta competizione territoriale e a recepire le innovazioni in tema di gestione del territorio, come i nuovi modelli di governance – se sotto taluni aspetti può essere interpretato come il segno di una svolta politica e culturale sollecitata dall'acuirsi delle problematiche sociali, economiche ed ambientali, per altri aspetti (tempi e modalità di realizzazione) appare più il risultato degli incentivi finanziari offerti dal governo centrale (delibera CIPE 20/2004), che non l'effetto di una responsabilizzazione della classe politica ed imprenditoriale di questi contesti urbani e metropolitani.

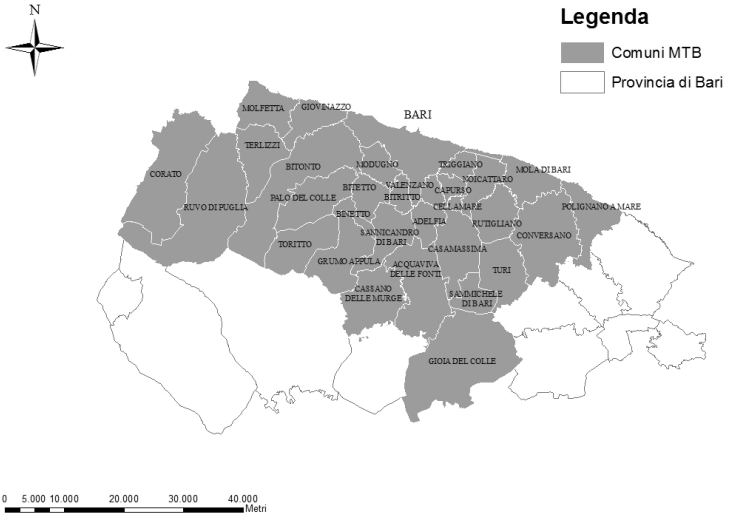
In effetti la stessa Bari ha intrapreso l'iter di pianificazione strategica nel 2005[36], sia sulla spinta della già richiamata delibera del CIPE, sia sulla possibilità di inserire la pianificazione strategica nell'ambito della programmazione comunitaria FESR 2007-2013, che prevedeva tra l'altro una premialità per i piani strategici adottati da agglomerazioni di comuni.

Il Piano strategico denominato *Metropoli Terra di Bari – 2015*, in quanto piano di livello sovracomunale in cui il Capoluogo costituisce l'Ente capofila, è stato elaborato in conformità con le "Linee Guida per la Pianificazione Strategica di Area Vasta"

[36] La Giunta Comunale il 29 dicembre 2005 approva la Delibera n.1212 recante oggetto "Nuovo modello di *governance* e pianificazione strategica della metropoli barese".

adottate dalla Regione Puglia[37]. L'area metropolitana comprende 31 comuni con una popolazione complessiva (969.065 ab.), pari ai due terzi di quella presente all'interno dei confini provinciali, ed una superficie totale (2.270 kmq), che costituisce circa la metà della superficie provinciale.

FIGURA 5
I comuni dell'area metropolitana di Terra di Bari



FONTE: nostra elaborazione

La costruzione di una *vision* e di un *planning* costituiscono, come ben evidenziato dalla letteratura di riferimento (Curti-Gibelli 1996; Pugliese-Spaziante 2003), le componenti essenziali e caratterizzanti dell'approccio strategico alla pianificazione urbana.

La *vision* rappresenta lo scenario desiderabile condiviso/condivisibile della città e racchiude in sé la sintesi che precede l'elaborazione del piano, in quanto obiettivo generale, e perciò stesso eminentemente teorico, che orienta e giustifica le fasi successive della pianificazione strategica.

Nel caso della MTB questa "visione collettiva" o "proiezione ideale" viene a sintetizzarsi in una definizione tanto ampia quanto generica, che in sé richiama la matrice identitaria del luogo e le sue aspirazioni internazionali con echi molteplici di analoghe esperienze pianificatorie. Come, infatti, recita il Piano in oggetto, la Metropoli Terra di Bari vuole essere "una metropoli policentrica e sostenibile, proiettata verso il Mediterraneo che integra città, paesaggio rurale e costiero; una rete di città coesa, creativa, attrattiva e proiettata verso il Mediterraneo; una Unione di Comuni efficiente, partecipata e trasparente" (Piano Strategico BA2015).

[37] Cfr. BURP n. 104 del 20.7.2007.

MTB come metropoli policentrica, mira a creare poli di eccellenza specializzati ed interconnessi, così da creare una rete integrata e sinergicamente interdipendente di realtà urbane in grado di costituire un unico tessuto relazionale e sostenute nelle loro interazioni da un fitto reticolo infrastrutturale.

La coesione, come obiettivo strategico, sembra invece riconducibile sia alla sfera sociale, quale meccanismo di solidarietà tra le diverse componenti del tessuto sociale ed economico, sia alla sfera territoriale, quale convergenza strategica tra gli attori istituzionali. La metropoli sostenibile vuole invece rappresentare l'aspirazione collettiva a preservare e valorizzare le risorse territoriali ed ambientali, assecondando le vocazioni locali e perseguendo un modello di sviluppo endogeno ed autocentrato che garantisca equità sociale e rispetto degli equilibri ambientali.

Per divenire una metropoli creativa, MTB intende investire nel capitale culturale come volano di sviluppo attraverso la creazione e la strutturazione di un polo industriale della cultura e della creatività che fornisca servizi culturali e creativi e che incentivi l'impresa culturale (rete museale; recupero e valorizzazione di castelli, teatri, biblioteche, pinacoteche, archivi storici comunali; laboratori di creatività urbana giovanile).

Tale prospettiva, che apparentemente induce a pensare ad una visione riduttiva dell'industria della cultura, è dovuta alla necessità di accrescere il numero dei servizi culturali e migliorare quelli esistenti in ragione di un potenziale di sviluppo che resta ampiamente inespresso (v. *infra*). La centralità della cultura emerge inoltre anche dagli sforzi delle istituzioni locali per presentare e sostenere la candidatura di Bari a Capitale Europea della Cultura 2019[38].

Infine, come metropoli attrattiva, MTB intende investire sulla sicurezza e sull'accoglienza, per divenire una città facilmente accessibile e in grado di offrire servizi di qualità che soddisfino contemporaneamente le esigenze di cittadini, investitori e turisti.

Se quelli appena descritti sono gli elementi costitutivi della "visione" del Piano, la parte più specificamente pianificatoria e, per taluni aspetti, programmatica è invece rappresentata dal *planning* che si traduce, infatti, nell'individuazione degli assi strategici che devono guidare lo sviluppo urbano e all'interno dei quali vanno inserite ed integrate le diverse linee di azioni (progetti ad elevato contenuto operativo).

Il piano strategico MTB è articolato in 5 assi strategici che riguardano: la competitività dei sistemi economici e produttivi; il miglioramento dell'accessibilità e la mobilità sostenibile; le infrastrutture urbane e territoriali; l'inclusione sociale, la formazione e le politiche attive del lavoro; il sistema delle risorse naturali.

[38] La Capitale Europea della Cultura (*European Capital of Culture*) è una città designata dall'Unione Europea che, per il periodo di un anno, ha la possibilità di manifestare il proprio fermento e sviluppo culturale attraverso l'organizzazione di eventi e manifestazioni culturali e di avviare rapporti di cooperazione con altri operatori culturali dei Paesi europei. Il percorso di candidatura di Bari a Capitale della Cultura Europea 2019 è stato avviato con l'approvazione da parte della Giunta Comunale della Delibera n. 980 del 23 dicembre 2010.

A questi cinque assi corrispondono 20 programmi strategici che si concretizzano in 674 azioni progettuali per un investimento complessivo pari a 4.845 milioni di euro[39].

TABELLA 21
Articolazione del Piano Strategico Metropoli Terra di Bari

Programma	Obiettivo
1. Mobilità sostenibile	Incrementare l'uso del trasporto collettivo su ferro e gomma
2. Periferie	Riqualificare e riconnettere le aree urbane marginali
3. Lame	Potenziare e connettere le infrastrutture verdi e storiche (lame)
4. Costa	Promuovere processi di riqualificazione della costa come fronte sull'Adriatico
5. Città storiche	Valorizzare la città storica e i centri urbani
6. Sviluppo rurale	Valorizzare il paesaggio rurale e il mercato agricolo/agroindustriale
7. Risorse idriche	Pianificare l'uso e il riuso della risorsa idrica
8. Energia	Incrementare l'offerta e la domanda di tecnologie e servizi energetici innovativi
9. Rifiuti	Migliorare la gestione del ciclo dei rifiuti
10. Accessibilità	Potenziare l'accessibilità di MTB dall'esterno e verso l'esterno
11. Competitività/politiche industriali	Progettare aree produttive di qualità integrate e sicure
12. Commercio e artigianato	Consolidare e innovare la tradizione commerciale e artigianale
13. Ricerca e innovazione	Stimolare il settore di ricerca e l'innovazione
14. Migranti	Favorire i processi di integrazione e di accesso alla cittadinanza per gli immigrati
15. Inclusione sociale	Qualificare il sistema di welfare metropolitano a garanzia delle categorie vulnerabili
16. Formazione e lavoro	Connettere domanda e offerta di lavoro
17. Creatività e spazi culturali	Integrare e accrescere il patrimonio culturale esistente
18. Turismo e marketing	Favorire il posizionamento competitivo sui mercati internazionali
19. Politiche giovanili e conoscenza	Consolidare le identità metropolitane e proiettarle su scala internazionale
20. Comunicazione	Sviluppare un modello di governance metropolitano trasparente e partecipato

FONTE: www. BA2015.it

Il Piano, anche come conseguenza di una *vision* che appare eccessivamente complessa ed articolata, presenta uno spettro troppo ampio ed eterogeneo di programmi strategici, cercando peraltro di bilanciare due diverse esigenze: da un lato, promuovere il processo di internazionalizzazione della città al fine di favorire l'attrazione di risorse esterne e la proiezione internazionale della relativa base economico-produttiva; dall'altro, creare le condizioni sociali ed ambientali per rendere perseguibile questo obiettivo e sostenere il miglioramento delle condizioni di benessere della comunità locale.

Diversamente da quanto si afferma nell'analisi condotta dalla RUR in collaborazione con il CENSIS, la critica non può riguardare la presenza di un numero eccessivamente ampio e diversificato di obiettivi – anche in considerazione del fatto che questi appaiono di fatto interdipendenti e non disgiungibili – ma deve semmai concentrarsi sulla scarsa attenzione che riceve all'interno del piano il problema della loro consequenzialità e, di riflesso, delle azioni che sono ad essi collegate.

Si sostiene, infatti, nella ricerca precedentemente richiamata che i piani strategici oscillino quasi sempre "tra un'attenzione alla proiezione esterna della città e alla individuazione di nuove opportunità di crescita economica ed una preoccupazione per i temi legati alla vivibilità, alla sostenibilità ambientale e alla coesione sociale" (RUR/CENSIS 2006: 25), ma non v'è dubbio che, perché si possano attrarre risorse

[39] Si consideri, a titolo comparativo, che l'articolazione del Piano strategico di Torino del 2000 prevedeva sei linee strategiche, 20 obiettivi e 84 azioni.

dall'esterno, è necessario creare le adeguate condizioni attrattive, intervenendo sulle dinamiche sociali, ambientali, culturali ed economiche.

Il piano strategico propone come primo programma la "Mobilità sostenibile" con una priorità attribuita all'incremento del trasporto su ferro, evidenziando una continuità con le linee strategie di pianificazione urbana, prima, e di area vasta, poi, che si sono succedute a partire dalla metà del secolo scorso.

Infatti, già al Piano Quaroni, la cui idea di sviluppo era basata principalmente sullo sviluppo del sistema infrastrutturale e in particolare sull'asse Nord-Sud che in previsione avrebbe accompagnato l'espansione della città verso l'unica direttrice possibile, ovvero verso Sud, si deve il merito "di aver interpretato con capacità di visione e di anticipazione, scenari di sviluppo di tipo sovralocale" (Cirillo, 2005, p.31).

Allo stesso modo il "piano del ferro" degli anni Novanta incentrato sul Nodo Ferroviario, di cui si parlerà più approfonditamente nel proseguio, ha avviato una politica di rango metropolitano (cfr. Cassese 2005) portando nel 1998 alla sottoscrizione del *Programma strategico per la mobilità nell'area metropolitana*, poi confluito nel recente Piano Regionale dei Trasporti (PRT).

Altro tassello, che ha segnato la gestione territoriale integrata dell'area barese, è rappresentato dal Progetto Integrato Territoriale PIT n.3 denominato "Area metropolitana – s.p.l. Bari" individuato nell'ambito della Programmazione Integrata del POR Puglia 2000-2006. Come evidenziato bene da Cassese (2005: 116) in questo programma "il sistema metropolitano dei trasporti è l'aspetto di rilevanza della filosofia del Pit e riguarda la strategia di riordino del sistema della mobilità a livello metropolitano e del nodo ferroviario in particolare, per ridefinirne, a scala metropolitana, ruoli e centralità".

Il Pit 3, classificato tra i progetti a contenuto logistico-infrastrutturale[40], è stato pensato sull'idea-forza del "consolidamento del polo di reti e nodi di servizi presente nell'area metropolitana sia rispetto alle infrastrutture di logistica e trasporto, sia rispetto ai servizi innovativi di rete basati sull'offerta di prestazioni della Società della Conoscenza" (Regione Puglia 2004).

Questo piano ha visto coinvolti in azioni di partenariato 16 comuni[41], la Provincia ed elementi significativi del tessuto socio-economico; ha, inoltre, contribuito, pur in presenza di notevoli limitazioni[42], al potenziamento del sistema metropolitano proprio

[40]In Puglia sono stati individuati dieci Piani Integrati Territoriali (1.Tavoliere; 2. Nord Barese; 3. Area Metropolitanadi Bari; 4. Area della Murgia; 5.Valle d'Itria; 6. Area Taranto; 7. Area Brindisi; 8. Area jonico-salentina; 9. Area salentino-leccese; 10. Sub-Appennino Dauno), secondo i dieci principali sistemi produttivi locali e distinti in tre differenti categorie: agricolo, manifatturiero, logistico-infrastrutturale. Le risorse finanziarie pubbliche previste ammontavo a circa 650 milioni di euro.

[41] I comuni che hanno aderito al PIT sono: Adelfia, Bari, Binetto, Bitetto, Bitritto, Capurso, Casamassima, Cellammare, Modugno, Mola di Bari, Noicattaro, Palo del Colle, Rutigliano, Sannicandro, Triggiano, Valenzano.

[42] Si è trattato, in particolare, di limiti riconducibili più alle difficoltà incontrate dalla governance locale nella gestione di programmi integrati di sviluppo territoriale, che "all'approccio a matrice gerarchica assunto dalla regia regionale, nonché alla scelta di «mappatura» delle aree obiettivo sulla

in ragione della sua idea-forza di una "rete di città fortemente connessa". Per quanto sopra affermato, si può dunque legittimamente intravedere una continuità di *visioning* nelle linee strategiche di sviluppo territoriale tra la programmazione territoriale integrata del Pit 3 e quella del Piano Strategico MTB2015.

Tra i programmi che assumono maggiore significatività e valore distintivo all'interno del Piano MTB – e che per certi aspetti si riallaccia al tema della mobilità –, va sicuramente annoverato il programma n.4 relativo ai processi di riqualificazione della fascia costiera. L'obiettivo è quello di valorizzare e rendere fruibile entro il 2020 la fascia costiera del territorio di MTB con la realizzazione del grande sistema integrato del *waterfront* lungo 70 chilometri.

Il progetto denominato "Collana di Perle Costiera" investe tutti i porti dell'ampio arco costiero ed i relativi centri storici con un'attenzione specifica alla creazione di una rete di interconnessione, individuata nella costruzione di una linea tranviaria costiera e preordinata a promuovere l'integrazione dell'arco costiero, senza peraltro isolarlo dal resto dell'area metropolitana che pure annovera notevoli fattori di attrazione turistica.

È in questo senso che va letto l'obiettivo di connettere l'arco costiero alla fascia interna e, più nello specifico, all'Altopiano delle Murge con il suo Parco Nazionale (Parco Nazionale Alta Murgia, già individuato come *area di reperimento* ad elevato contenuto naturale nella Legge Quadro sulle Aree Protette n.394 del 1991 art.34, ma formalmente istituito con il DPR del 10 marzo 2004 n.152)[43] nei cui confini ricadono ampie sezioni del territorio dei comuni di Acquaviva delle Fonti, Bitonto, Cassano Murge, Corato, Grumo, Ruvo e Toritto.

Il progetto del *waterfront* è particolarmente importante per il Capoluogo, in quanto promette di migliorare la fruibilità dell'arco costiero rafforzando la proposta e l'immagine turistica della città, recuperando altresì il valore identitario del legame con il mare. Si tratta peraltro di un progetto che ha ricevuto il sostegno di insigni urbanisti e amministratori pubblici che vedono proprio nella valorizzazione della fascia costiera e nello sviluppo di un sistema turistico costiero di livello internazionale la strada maestra per un'idea "forte" della città di Bari.

Il miglioramento dell'accessibilità (programma n.10 di BA2015) rappresenta un altro importante asse strategico che si collega al precedente. L'incremento del traffico passeggeri nel porto di Bari (di linea e croceristici), il potenziamento dei servizi aeroportuali, la promozione della intermodalità nei trasporti vengono, infatti, individuati come obiettivi prioritari in grado di accrescere e qualificare l'accessibilità del territorio metropolitano e, conseguentemente, la sua affermazione competitiva in ambito internazionale.

base di indicatori quantitativi e l'esclusione dai Pit delle componenti immateriali/culturali dei potenziali processi di sviluppo locale, confinate all'azione dei Pis" (Giorgio 2008: 84).

[43] Il Parco Nazionale dell'Alta Murgia si estende nelle province di Bari e Barletta-Andria-Trani ricoprendo una superficie complessiva di 68.077 ettari. L'area protetta è caratterizzata da un paesaggio prevalentemente carsico (avvallamenti doliniformi, puli, inghiottitoi) e da una vegetazione substeppica tra le più vaste d'Italia (cfr. www.parks.it e www.parcoaltamurgia.it).

Proprio in merito all'accessibilità va segnalato quanto riportato nel Rapporto Svimez 2009, laddove si evidenzia come Bari e Catania siano le aree urbane del Sud che presentano i più elevati livelli di accessibilità e che sono state oggetto di interventi di infrastrutturazione e adeguamento dei rispettivi aeroporti, finanziati con i Fondi strutturali dell'Unione Europea.

Altrettanto significativa per lo sviluppo del settore logistico nell'area metropolitana di Terra di Bari appare anche la funzione svolta dalla piattaforma intermodale per il trasporto combinato ferro-gomma non accompagnato (Bari Scalo Ferruccio) e le strutture dell'Interporto Regionale della Puglia. Quest'ultimo può aspirare a divenire uno dei sistemi intermodali all'avanguardia nel Mezzogiorno, grazie alla propria localizzazione, esattamente nella parte ovest di Bari, al centro di un triangolo tra l'aeroporto "Karol Wojtyla" a Ovest, il porto a Est e la zona industriale (ASI) a Sud, rivestendo un ruolo strategico a scala regionale e macroregionale. Attualmente la superficie interessata è di 50 ettari di cui 90 mila mq di superficie coperta sono occupati da magazzini logistici ed edifici direzionali. Le imprese che operano nell'interporto ad oggi sono circa una trentina. Il terminal intermodale è dotato inoltre di 4 binari operativi per la formazione di treni blocco per il trasporto di ogni tipologia di container e casse mobili su direttrici nazionali e internazionali e di un'area destinata al deposito dei container. Al di là di un generale ritardo in Italia, e ancor più nel Mezzogiorno, nello sviluppo del trasporto intermodale delle merci su ferro, a causa di un deficit infrastrutturale in termini di linee ad alta capacità e prive di vincoli strutturali – come i limiti di carico (cfr. Nuzzolo e Coppola 2006) -, con riferimento all'Interporto Regionale di Puglia si registrano alcune criticità dovute al mancato collegamento con il porto e la rete ferroviaria – è collegato con la stazione centrale attraverso la recente linea metropolitana di superficie Bari-Quartiere San Paolo – e all'insufficienza di spazi per la movimentazione delle merci (cfr. SRM, 2009).

Pur riflettendo sul piano nell'approccio metodologico e nei contenuti strategici i principi e le metodologie proprie di questa forma di pianificazione, il Piano Strategico della Metropoli Terra di Bari presenta alcuni aspetti peculiari ed innovativi. In primo luogo gli orizzonti del Piano sono stati allineati a quelli della programmazione comunitaria 2007-2013 permettendo di tracciare così una linea di coerenza tra la *vision* della MTB e gli indirizzi strategici degli organi sovraordinati (UE, Stato, Regione) e, nondimeno, di convogliare le risorse finanziarie disponibili in modo da consentire il raggiungimento dei diversi obiettivi; in secondo luogo è stato avviato un "modello di governance multilivello composto da una governance istituzionale, da un partenariato di soggetti pubblico-privati e da un processo di partecipazione estesa" (Papa 2009: 2).

È possibile, infatti, distinguere, nel percorso che ha portato dalla costituzione di comitati scientifici e tecnici all'approvazione del *metaplan* da parte del Consiglio Metropolitano dei Sindaci, tre momenti principali:

1. il primo, propriamente istituzionale, che ha visto l'istituzione di una Cabina di Regia a indirizzo politico, costituita da cinque sindaci (a rotazione) e il Presidente della Provincia e di un Consiglio Metropolitano dei Sindaci (31);

2. il secondo, di natura essenzialmente tecnica, cha ha portato alla formalizzazione di un'Assemblea dei tecnici/dirigenti, di un Comitato Scientifico Senior e di uno Staff Ricerca & Sviluppo e Comunicazione costituito da 16 giovani ricercatori;
3. il terzo, infine, incentrato sul coinvolgimento attivo della comunità locale, che è stato caratterizzato da azioni di partenariato pubblico-privato, coordinate da tre Assemblee istituzionali (CNEL, Istituzioni, Associazioni), nonché da consultazioni preliminari di ascolto e da forum urbani e circoscrizionali.

Tuttavia, gli aspetti appena descritti, pur costituendo un'innovazione che ha caratterizzato in maniera positiva le prime fasi del processo di pianificazione – dall'analisi dei bisogni locali alla definizione delle linee strategiche – ed ha stimolato la partecipazione collettiva e la condivisione della *vision* e degli obiettivi ad essa collegati, hanno portato ad un eccessivo appesantimento del Piano con il rischio di rendere estremamente improbabile la sua piena realizzazione. Infatti, molti dei progetti non sono stati ancora cantierizzati proprio perché fortemente dipendenti dalla programmazione comunitaria e dunque legati alle quote di finanziamento da questa previste (Fondi per le Aree Sottoutilizzate).

Tale ritardo evidenzia la scarsa dinamicità sia da parte del governo centrale che regionale nella capacità di gestione e di utilizzazione dei finanziamenti pubblici, incidendo negativamente sulla capacità competitiva di tutto il territorio regionale Allo stesso modo la concretizzazione nei progetti della sinergia interistituzionale e dei partenariati tra soggetti pubblici e privati, precedentemente avviati, risulta ad oggi alquanto problematica nella fase di attuazione del Piano, soprattutto per quel che attiene il ruolo della componente politica, a dimostrazione del fatto che il piano strategico, essendo a carattere volontario e non regolativo, assume prevalentemente una valenza di indirizzo e, dunque, non vincolante.

Il Piano MTB, ormai giunto nella piena fase di attuazione, sembra presentare un calo di tensione dei soggetti direttamente coinvolti nella gestione operativa dei singoli progetti, con il rischio di notevoli ritardi nel raggiungimento dei risultati attesi rispetto all'arco temporale per cui il Piano è stato pensato e che può considerarsi di medio-lungo periodo.

La mole di programmi e azioni induce inoltre ad una ulteriore riflessione critica del Piano che si traduce nella mancanza di un approccio "forte" e "selettivo" alla pianificazione di area vasta. Infatti, pur nel rispetto della creazione di sinergie e meccanismi d'integrazione tra le politiche di settore – aspetto che risulta imprescindibile per il successo di un'esperienza di pianificazione strategica – , il Piano non privilegia alcuna idea/progetto che abbia un effettivo impatto innovativo con ricadute significative sul territorio (cfr. RUR/CENSIS 2006).

Infatti, se da un lato la volontà di inserire nella programmazione tutti gli ambiti che concorrono allo sviluppo di un'area metropolitana potrebbe interpretarsi come una scelta precauzionale finalizzata a dotarsi di uno strumento operativo flessibile e dinamico, in grado di adeguarsi all'evoluzione dello scenario di riferimento e alle "reazioni" del contesto locale, dall'altro, la mancata selettività degli *asset* cruciali per lo sviluppo e la propensione del Piano alla genericità dei temi e delle problematiche

urbane ad essi connesse, prefigurerebbe una visione di sviluppo metropolitano di certo omnicomprensiva, ma alquanto ideale e retorica. Infine, si deve evidenziare come talune azioni previste dal Piano dovrebbero rientrare in quella che potrebbe definirsi come una programmazione (o pianificazione) "ordinaria" *per* la Città, assolutamente indispensabile perché vengano garantiti livelli soddisfacenti di vivibilità e qualità della vita.

Sarebbe invece può opportuno indirizzare le risorse economiche su interventi territoriali mirati che, attraverso il potenziamento e la valorizzazione delle componenti strutturali e relazionali specifiche del territorio, possano imprimere alla città metropolitana una leadership internazionalmente riconosciuta. Probabilmente la scelta di concentrare la maggior parte delle risorse finanziarie disponibili su tre programmi strategici: "politiche industriali" – con particolare riferimento ai settori della meccanica, delle costruzioni, dell'agro-industria e del multimediale –, "mobilità" e "ricerca e innovazione", va interpretata proprio nell'ottica appena descritta.

5.3. Gli ostacoli allo sviluppo: problematiche sociali ed ambientali

Lo sviluppo economico di una città, così come la sua affermazione competitiva, sono obiettivi indissolubilmente legati alla sostenibilità sociale e ambientale, ovvero al soddisfacimento di una domanda ambientale e di bisogni dei cittadini, in termini di benessere e qualità della vita (cfr. Miani 2009). Pertanto, la mancata risoluzione di criticità di ordine sociale e ambientale, che inevitabilmente si concentrano nelle città dove gli aspetti ambientali, sociali ed economici sono maggiormente interconnessi, costituiscono degli ostacoli per l'avvio di significativi processi di sviluppo. Tra le determinanti della competitività urbana occupano un ruolo di assoluto rilievo il livello di qualità della vita e l'assenza di significative tensioni sociali (cfr. Vanolo 2002).

Queste ultime si ascrivono a problemi derivanti da convivenza urbana a seguito di migrazioni, da conflitti sociali nel mercato del lavoro, da marginalità sociale di categorie vulnerabili e dalla criminalità. Tali problematiche sociali, insieme a quelle ambientali, di cui si tratterà più avanti, seppur con differenti livelli di criticità si riscontrano anche nel contesto territoriale barese e sono state ampiamente analizzate nella fase diagnostica del Piano Strategico della MTB, divenendo poi oggetto di specifici programmi d'azione[44].

Come si è affermato nei paragrafi precedenti, a Bari è concentrato oltre il 50% della popolazione straniera presente nell'area metropolitana con buoni livelli di integrazione che non hanno fatto emergere fino ad oggi fenomeni di discriminazione, come quelli che si registrano, ad esempio, in alcune città del Nord d'Italia. Con riferimento "ai dati ufficiali si evince di fatto una presenza di stranieri immigrati regolari, distribuita nell'area metropolitana secondo una molteplicità di etnie relativamente contenuta, non ancora percepita dalla popolazione autoctona come assunto problematico, e ciò in spontaneo antagonismo rispetto alla diffusione del sentimento di emergenza indotto dai

[44] Ci si riferisce nell'ordine ai programmi: 1. Mobilità sostenibile, 2. Periferie, 7. Risorse idriche, 8. Energia, 9. Rifiuti, 14. Migranti, 15. Inclusione sociale.

media e dalle politiche nazionali in materia" (Piano Strategico BA2015, Programma Migranti: 25).

Tale situazione, dunque, favorisce l'idea di una città accogliente e multiculturale che offre agli immigrati opportunità di inserimento sociale e lavorativo e rende possibile il dialogo e lo scambio interculturale.

Bari, ad esempio, ospita una fra le più anziane comunità di stranieri d'Italia, quella mauriziana, che costituisce una *enclave* etnica, sia per la modalità di inserimento lavorativo segmentato (nei settori del lavoro domestico, alberghiero e della ristorazione), che per i forti vincoli di comunità. Il forte legame con le proprie tradizioni culturali e la presenza a Bari di un luogo di culto hindu l'hanno resa nel tempo un importante punto di riferimento per le comunità mauriziane presenti in altre città (CENSIS 2005). Al di là del dato meramente numerico, che seppur contenuto colloca i mauritani al secondo posto dopo gli albanesi in termini di stranieri residenti a Bari (Piano Strategico BA2015, Programma Migranti: 7), l'esperienza della comunità mauriziana dimostra la possibilità di poter costruire modelli efficaci di integrazione non solo sociale ed economica, ma anche di "convivenza" di culture ed etnie diverse. Tuttavia, nonostante questa situazione apparentemente favorevole, nella graduatoria del VII Rapporto *Indici di integrazione degli immigrati in Italia* stilata dal ONC-CNEL (2010)[45] sul potenziale di integrazione nei territori italiani, tra le province italiane rispettivamente con condizioni più o meno favorevoli ai processi di integrazione (*indice finale assoluto* riferito ai soli immigrati) e con condizioni di inserimento socio-occupazionale più o meno paritarie tra italiani ed immigrati (*indice finale differenziale-comparativo* tra immigrati e italiani), Bari presenta sia un basso potenziale di integrazione in termini assoluti (99° posto) che comparativi (58° posto). Questa analisi, certamente non esaustiva in quanto privilegia un'accezione "funzionalista" del concetto d'integrazione incentrata sul rapporto di interazione economica e sociale che si crea tra l'immigrato e la comunità di accoglienza (cfr. Pollice 2007), conferma il trend secondo cui tutte le province con capoluogo metropolitano, e dunque anche Bari, si collocano in posizioni medio-basse della graduatoria e che più favorevoli all'integrazione risultano essere i contesti territorialmente e amministrativamente più circoscritti, rispetto ai grandi agglomerati urbani o metropolitani, dove i processi di inserimento sono molto più difficoltosi a causa della maggiore concentrazione demografica e le conseguenti complessità (rapporti meno immediati con enti e strutture, maggiore burocratizzazione dei servizi e delle procedure, accentuata competizione, vita più frenetica, senso di anonimato nelle relazioni umane).

[45] Il Rapporto annuale é realizzato dal CNEL attraverso l'Organismo Nazionale di Coordinamento delle politiche di integrazione degli immigrati e il supporto dell'èquipe di redazione del *Dossier Statistico Immigrazione Caritas/Migrantes*. Il Rapporto è strutturato in tre indici territoriali (ciascuno sulla base di cinque indicatori): *attrattività territoriale* (incidenza sui residenti, densità per km quadrato, stabilità/nascite, ricettività/saldo anagrafico, ricongiungimenti familiari); *inserimento lavorativo* (assorbimento del mercato del lavoro, reddito da lavoro dipendente, differenziale retributivo di genere, lavoro in proprio); *inserimento sociale* (dispersione scolastica, accessibilità al mercato immobiliare, concessioni di cittadinanza, coinvolgimento nella criminalità, costitutività familiare).

Più difficile da monitorare e da arginare risulta essere invece il fenomeno dell'immigrazione irregolare. Bari si colloca, infatti, ai vertici della graduatoria delle città italiane con i maggiori tassi di irregolarità dopo Napoli, Catania e Palermo. Altrettanto difficili da monitorare – a causa della difficoltà di accedere a fonti di rilevamento statistico – sono i fenomeni relativi alla povertà e alla esclusione sociale di categorie svantaggiate che sono strettamente connessi alle dinamiche del mercato del lavoro. L'indigenza, e di riflesso la marginalità sociale urbana, sono fenomeni che tendono a manifestarsi in talune aree dove il tessuto sociale è più debole e colpiscono sia la popolazione nativa che quella immigrata.

Purtroppo la povertà – come, più in generale, tutti i fenomeni che connotano il disagio sociale – è strettamente legata, non solo alla disoccupazione (secondo le rilevazioni Istat del 2009, il tasso di disoccupazione in provincia di Bari è del 11,1% superiore di circa 3,3 punti percentuali rispetto alla media nazionale e con un'incidenza maggiore per la componente femminile), ma anche all'inattività e al più recente fenomeno della sotto-occupazione, cioè di coloro che pur avendo un'attività retribuita vivono ai limiti della soglia di povertà, i cosiddetti *working poor*.

TABELLA 22

Rilevazioni sulle forze lavoro in Puglia e in Provincia di Bari (Anno 2009)

	Persone in cerca di occupazione (migliaia)			Tasso di disoccupazione (%)		
Territorio	**Maschi**	**Femmine**	**Maschi e femmine**	**Maschi**	**Femmine**	**Maschi e femmine**
Provincia di Bari	37	28	65	9,7	13,9	11,1
Puglia	101	78	179	10,8	16,2	12,6
Italia	1.000	945	1.945	6,8	9,3	7,8

FONTE: Provincia di Bari su dati Istat

Per quel che attiene il tasso di inattività, Bari registra un valore pari a 46,8 nella fascia di età compresa tra i 15-64 anni, che lo colloca in una posizione migliore rispetto alle altre province metropolitane del Mezzogiorno, ma decisamente peggiore rispetto a quelle del Centro-Nord.

TABELLA 23

Tasso di inattività per classe di età nelle province metropolitane - Media 2009

Provincia	**15-24 anni**	**25-34 anni**	**35 -44 anni**	**45-54 anni**	**55 anni e oltre**	**Totale 15-64 anni**	**Totale**
Bari	**71,2**	**34,5**	**33,5**	**38,7**	**83,8**	**46,8**	**56,9**
Torino	67,6	15,1	11,0	15,9	86,1	31,6	48,1
Milano	68,0	12,2	10,6	14,8	82,2	29,0	44,6
Venezia	65,8	16,8	17,0	19,1	86,5	34,2	49,4
Genova	67,5	13,4	11,9	17,3	84,1	31,2	50,6
Bologna	75,6	12,1	7,4	10,9	84,4	27,4	46,0
Firenze	72,5	14,2	10,8	11,2	82,3	28,5	46,9
Roma	70,5	20,0	15,2	19,9	81,4	32,6	47,1
Napoli	79,1	48,7	42,6	45,7	83,9	55,4	62,8
Reggio di Calabria	83,1	42,7	37,7	40,2	85,5	52,5	52,8
Palermo	73,8	39,1	33,4	35,2	83,6	47,8	58,2

FONTE: Svimez su dati Istat, Statistiche in breve, *Rilevazione sulle forze di lavoro*

Da una recente ricerca sulla dimensione e sulle caratteristiche della povertà nella provincia di Bari, condotta nell'ambito del POR Puglia 2000-2006 – Misura 3.4 "Inserimento e reinserimento lavorativo di gruppi svantaggiati" –, emerge che nel comune capoluogo a una diffusione di poveri relativamente scarsa fa riscontro una maggiore gravità della loro situazione di povertà relativa. Utilizzando come indicatore la soglia nazionale al 50% del reddito mediano dei dichiaranti d'imposta (2004) pari a € 8.658,58, Bari presenta una popolazione povera di 15.676 abitanti con una diffusione del 10,4% e un intensità del 40,2% (cfr. Peragine 2008)[46].

Accanto ad azioni importanti per ridurre la marginalità, quali sono certamente la creazione di una rete integrata di servizi territoriali, di condizioni accettabili di sicurezza o, ancora, di strumenti di sostegno economico, si ritiene altrettanto fondamentale la riqualificazione edilizia e urbanistica delle aree in cui essa si annida. Infatti, la rigenerazione urbana non dovrebbe esaurirsi semplicemente in una trasformazione fisica degli spazi vissuti, ma dovrebbe attivare anche una rigenerazione sociale della popolazione che li abita (cfr. Vicari Haddock, Moulaert 2009).

Bari rappresenta, sotto questo specifico aspetto, un modello in termini di "pianificazione integrata" se si considerano alcuni interventi di rigenerazione urbana che sono stati avviati a partire dagli anni Novanta con il Programma Urban[47] che prevedeva per l'appunto di "promuovere un miglioramento durevole delle condizioni di vita delle città, in particolare dei quartieri più poveri e socialmente degradati, mediante l'attivazione integrata di progetti innovativi".

Tale iniziativa ha interessato il centro storico della città denominato "Bari Vecchia", una parte della città in cui erano maggiormente evidenti fenomeni di devianza, disoccupazione, micro-criminalità. Il successo di quell'iniziativa risiede proprio nel recupero simbolico del patrimonio storico-monumentale della città e nella ritrovata accessibilità dei luoghi da parte degli abitanti, nonché nella trasferibilità dell'iniziativa in altri contesti urbani (cfr. Barbanente, Tedesco 2002).

In questa direzione si muovono anche i Programmi Integrati di Riqualificazione delle Periferie (P.I.R.P)[48] di Iapigia e di S. Marcello (quartiere San Pasquale) per la realizzazione dei quali il Comune di Bari beneficerà del finanziamento della Regione di

[46] L'analisi ha utilizzato due indici per misurare la povertà: *l'indice di diffusione* che misura la povertà in termini della quota della popolazione il cui reddito è inferiore o al massimo uguale alla soglia della povertà e l'*indice di intensità* che è pari al rapporto tra *poverty gap* medio e linea della povertà.

[47] Ci si riferisce nello specifico al Programma di Iniziativa Comunitaria URBAN I (1994-1999) a favore della rigenerazione di quartieri in crisi e dello sviluppo sostenibile di città dell'Unione europea, sostenuto dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR).

[48] I Programmi Integrati di Riqualificazione delle Periferie (P.I.R.P) della Regione Puglia (Bando pubblicato sul B.U.R.P. n. 81 del 29/06/2006 successivamente modificato ed integrato con D.G.R. n. 1542 del 13/10/2006) sono finalizzati alla rigenerazione delle periferie – intese nel senso più ampio di luoghi della marginalità e del disagio sociale - con interventi diretti sugli aspetti fisici del degrado urbano attraverso il risanamento del patrimonio edilizio e la riqualificazione degli spazi pubblici, e indiretti su quelli sociali ed economici con la promozione dell'occupazione e dell'iniziative imprenditoriale locale, il contrasto all'esclusione sociale e il miglioramento della qualità ambientale ed ecologica.

circa 7 milioni di euro. Nel primo caso si tratta di una delle aree "difficili" della città dove convivono criminalità e fenomeni di degrado sociale, accompagnato da elevati livelli di disoccupazione; nel secondo caso, invece, l'area è connotata da gravi problemi di degrado fisico-ambientale che determinano condizioni insediative di assoluta marginalità.

La criminalità costituisce uno dei principali vincoli per lo sviluppo di un territorio sia perché inibisce i processi di accumulazione del capitale sociale, riducendo il livello di relazionalità – elemento costitutivo del tessuto economico e sociale – , sia perché incide negativamente sulla qualità della vita degli abitanti. Essa può essere dunque letta come un'esternalità negativa che produce rilevanti costi sociali e che incide profondamente sul livello di benessere, ma soprattutto di sviluppo economico dell'area in cui si manifesta.

La criminalità inibisce l'imprenditorialità e gli investimenti produttivi e costituisce altresì un vincolo allo sviluppo del tessuto economico-produttivo, gravando direttamente – si pensi ai costi per la sicurezza sostenuti dalle imprese private o agli effetti sull'incoming turistico – o indirettamente sulle imprese presenti. Questo spiega perché il livello di criminalità viene utilizzato come indicatore della competitività di un territorio: più alto il livello di criminalità più basso il livello di competitività.

Particolarmente significativi sul piano economico – e, soprattutto, rispetto a quelli che sono gli obiettivi strategici della città – sono gli effetti negativi che gli alti tassi di criminalità mostrano di avere sull'attrazione di investimenti esterni; mentre, sul piano sociale, lo scarso livello di sicurezza percepito incide sulle condizioni di benessere della popolazione e, sia pure indirettamente, sui comportamenti di acquisto e di consumo.

Tra ritardo economico e criminalità esiste un evidente relazione di reciprocità e di interdipendenza, in quanto se la disoccupazione, conseguenza diretta della debolezza strutturale del tessuto economico, determina condizioni di disagio sociale e conseguentemente fenomeni di devianza e di criminalità, allo stesso modo la criminalità impedisce lo sviluppo di attività economiche e corrompe il sistema sociale, determinando un aumento del ritardo economico.

Non stupisce dunque che a Bari come nel più ampio contesto meridionale la criminalità venga considerata uno dei fattori territoriali che maggiormente ostacola il processo di sviluppo economico e sociale.

Nella mappatura della presenza della criminalità organizzata nelle regioni del Meridione che si trovano in condizioni di ritardo di sviluppo secondo i parametri delle politiche regionali europee, la Puglia risulta essere la seconda regione, dopo la Sicilia (52,3%), con il 43% dei Comuni che presenta almeno un indicatore di criminalità[49]. Nella provincia di Bari i comuni coinvolti sono 32 e rappresentano l'86,0% della popolazione provinciale e il 76% della superficie complessiva (CENSIS, 2010).

[49] Gli indicatori utilizzati sono: 1. i Comuni in cui sono presenti sodalizi criminali; 2. gli enti locali in cui si trovano beni immobili confiscati alle organizzazioni criminali; 3. i Comuni sciolti per infiltrazioni mafiose.

TABELLA 24
Numero di azioni criminali per tipologia in provincia di Bari

Descrizione reato	2004	2005	2006	2007	2008
Omicidi volontari consumati	17	11	21	9	15
Tentati omicidi	52	64	46	49	42
Omicidio preterintenzionale	1	0	2	2	1
Omicidi colposi	38	50	53	43	41
Lesioni dolose	1.650	1.804	1.848	1.897	1.924
Percosse	352	317	345	354	373
Minacce	1.997	2.031	2.131	2.217	2.189
Violenze sessuali	86	103	98	99	107
Furti	36.769	37.334	36.898	37.842	35.789
Ricettazione	926	798	745	790	657
Rapine	1.576	1.373	1.101	1.242	1.235
Estorsioni	209	253	216	253	216
Sequestri di persona	31	56	53	56	58
Associazione per delinquere	77	33	30	17	18
Associazione di tipo mafioso	3	2	2	3	2
Riciclaggio e impiego di denaro	22	36	38	57	49
Truffe e frodi informatiche	1.629	1.764	2.264	2.232	2.180
Danneggiamenti	5.206	5.995	6.566	7.351	8.405
Contrabbando	23	49	101	41	27
Stupefacenti	631	708	650	551	597
Delitti informatici	12	28	47	49	78
Contraffazione di marchi e prodotti industriali	57	77	57	72	53
Violazione alla proprietà intellettuale	206	214	166	124	106
Violenza / resistenza a Pubblico Ufficiale	636	739	771	767	795
Falsità	1.376	1.646	1.675	1.637	1.578
Violenza privata	185	201	279	304	266

FONTE: Ministero degli Interni (SDI/SSD)

Dal confronto con le altre province metropolitane (Tabella 25) emerge la migliore posizione di Bari rispetto all'area napoletana e alle principali province metropolitane del Centro-Nord (Milano, Torino, Roma), e un numero di azioni criminali quasi sempre superiore sia rispetto a Reggio Calabria – che la supera solo nel numero dei tentati omicidi e delle associazioni a delinquere – che a Palermo che la supera per il numero dei reati di contrabbando.

TABELLA 25
Numero di reati per tipologia nelle province metropolitane (Anno 2008)

Provincia	Omicidi	Tentati omicidi	Lesioni dolose	Violenze sessuali	Furti e Rapine	Ricettazione e Estorsioni	Associazione per delinquere	Contrabbando	Stupefacenti
Bari	**56**	**42**	**1.924**	**107**	**2.031**	**873**	**18**	**27**	**597**
Milano	151	105	4.416	502	4.918	2.225	30	9	2.567
Torino	56	60	3.077	208	3.285	1.057	18	0	1.660
Venezia	24	13	955	70	1.025	617	9	14	408
Bologna	30	19	1.557	144	1.701	680	7	7	888
Genova	44	20	963	84	1.047	850	8	138	912
Firenze	24	11	1.243	104	1.347	888	10	3	876
Roma	148	128	3.602	325	3.927	2.783	65	127	3.032
Napoli	116	144	3.382	184	3.566	3.794	84	369	1.971
Reggio Calabria	54	52	444	33	477	431	22	23	275
Palermo	37	27	1.046	92	1.138	566	14	61	474

FONTE: Ministero degli Interni (SDI/SSD)

A livello comunale invece, se, da un lato, diminuisce il numero dei reati più gravi, dall'altro, aumenta la micro-criminalità, infatti, nel periodo 2004-2007 si è registrato nella città di Bari un aumento delle rapine del 33%, mentre l'andamento degli omicidi ha avuto una tendenza alla diminuzione (Ministero degli Interni, 2009). Altri ostacoli che impediscono ai territori di svilupparsi sono le criticità connesse alle questioni ambientali, che nelle città si acuiscono maggiormente per effetto della concentrazione insediativa. Infatti, se, da un lato, l'ambiente urbano offre esternalità positive, come economie di scala nell'uso di energia (illuminazione pubblica, trasporti, riscaldamento domestico) o fattori di localizzazione per le attività avanzate, dall'altro, presenta esternalità negative legate ai rendimenti decrescenti nel trasporto privato, alla congestione, all'inquinamento dell'aria, all'inquinamento acustico, all'inquinamento delle falde. Come sostiene Camagni (1996: 107), "la città è sicuramente il maggiore responsabile di varie forme di inquinamento (a livello locale ma anche globale), in quanto centro primario di attività economiche e residenziali con un ingente fabbisogno energetico e un'altissima densità di uso del suolo, ma allo stesso momento rappresenta anche il soggetto più efficacemente in grado di contrastare gli effetti negativi conseguenti ai processi di sviluppo che la riguardano offrendo anche un quadro istituzionale più adatto alla stesura e alla messa in atto operativa di politiche «su misura»". Anche a Bari, come in altre aree metropolitane, si riscontra la presenza di forti problematiche ambientali che incidono negativamente sulle condizioni di vita della comunità locale e sull'attrattività dell'area nel suo complesso. Tali problematiche sono relative all'inquinamento atmosferico – addebitabile più al traffico veicolare e agli impianti di riscaldamento che non al settore industriale – , all'inquinamento acustico da fonti rumorose, all'inquinamento delle acque di falda e delle acque costiere, causato dai rilasci agricoli e dagli sversamenti industriali e civili, all'eccesso di consumi idrici ed elettrici e, non ultimo, al difficile smaltimento dei rifiuti, aggravato dall'assenza di un'efficace raccolta differenziata. Nella graduatoria stilata dall'Istat nel 2009 dei comuni capoluogo di provincia in termini di maggiore attenzione all'eco-compatibilità Bari occupa la 61° posizione sul totale delle 115 città italiane considerate. La città perde sei posizioni in graduatoria rispetto al 2008 e precede sia pure di poche posizioni le altre città metropolitane del Mezzogiorno. L'intera Provincia di Bari, invece, si posiziona al 56° posto nella pagella ecologica de Il Sole 24 Ore (Indice Legambiente Ecosistema, 2010), precedendo tutte le altre province pugliesi: Brindisi (63), Taranto (66), Lecce (74), Foggia (90). Di seguito vengono analizzati i principali indicatori ambientali (acqua, aria, rifiuti, trasporto e verde urbano) che incidono maggiormente sulla qualità dello sviluppo urbano di Bari ed alcune delle "misure" adottate o da adottare per il conseguimento di standard ambientali ottimali. Infatti, oltre l'adesione della città di Bari ai programmi riguardanti nello specifico l'ambiente contenute nel documento di programmazione strategica BA2015, per tradurre in azioni concrete i principi fondamentali dello sviluppo sostenibile, la Città ha sottoscritto nel 2001 la Carta di Aalborg e ha intrapreso nel 2002 il processo di adozione di Agenda 21 Locale, avviando numerose iniziative di protezione dell'ambiente, a dimostrazione di un impegno forte dell'Ente nella risoluzione di tali criticità. La gestione dell'acqua, che da bene libero ha assunto il carattere di risorsa scarsa, costituisce uno degli ambiti di sviluppo più

interessanti della *green economy* e nello specifico dei cardini della politica ambientale dell'area metropolitana barese. Tra i comuni capoluogo Bari si colloca al 107° posto come entità dei consumi idrici per uso domestico e presenta, con riferimento al confronto tra il triennio 2009-2007 e il triennio 2000-2002, una contrazione dei consumi nel decennio (-13,7%) superiore, sia pur di poco, alla media nazionale (-10,3%).

Nettamente migliore è invece il posizionamento del capoluogo (36° posto) con riferimento alla percentuale della popolazione residente servita da impianti di depurazione delle acque reflue. A tale riguardo è opportuno sottolineare che questa percentuale è aumentata di ben otto punti dal 2000 al 2009, passando dal 90 al 98%.

TABELLA 26

Consumo di acqua per uso domestico nelle città metropolitane (m^3/ab)(Anni 2001-2009)

Città	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bari	**65,4**	**65,7**	**61,5**	**59,8**	**58,1**	**57,6**	**57,7**	**56,2**	**56,1**
Torino	111,9	101,3	94,0	88,0	87,0	88,8	82,6	81,5	80,7
Milano	91,3	90,4	87,3	80,4	81,3	82,2	81,6	84,5	85,8
Venezia	66,4	77,3	79,5	68,6	69,8	65,4	66,9	64,1	63,4
Genova	86,5	81,7	79,5	75,7	71,1	73,0	71,9	68,9	67,8
Bologna	66,4	66,1	66,9	65,3	67,6	65,1	64,6	65,7	64,9
Firenze	61,7	58,5	57,2	56,7	55,3	54,1	54,6	55,7	54,6
Roma	99,6	96,4	92,5	92,7	92,3	89,6	87,0	86,5	85,5
Napoli	74,4	74,7	74,3	72,2	74,2	75,8	63,9	61,9	60,2
Reggio di Calabria	64,9	63,8	62,4	63,3	63,1	63,2	61,0	61,1	69,8
Palermo	58,2	55,6	57,4	59,2	61,1	61,7	59,6	58,8	58,1
Italia	77,6	75,6	74,2	72,5	71,8	71,4	69,5	68,6	….

FONTE: nostra elaborazione su dati Istat

A ridurre i consumi idrici ad uso domestico è stato tuttavia anche il razionamento nell'erogazione dell'acqua che, ad eccezione del 2000, ha caratterizzato tutto l'ultimo decennio. Va sottolineato, a riguardo, che Bari, come tutto il Mezzogiorno, continua a risentire delle carenze del sistema infrastrutturale esistente, con perdite anche ingenti lungo la rete acquedottistica. La Puglia e l'Abruzzo sono le regioni del Sud dove si registra la maggiore differenza tra l'acqua immessa in rete e quella effettivamente erogata. E la situazione è ancora più critica per Bari che rispetto a questo indicatore si posiziona all'ultimo posto tra i comuni italiani con una popolazione superiore ai 200.000 abitanti. Infatti, nonostante negli ultimi anni si sia avuta una forte riduzione degli sprechi e dei disservizi per una più assidua opera di manutenzione da parte dell'AQP, a tutt'oggi per erogare 100 litri di acqua è necessario immetterne nella rete più del doppio (cfr. Rapporto CENSIS 2010). Ciò comporta non solo costi aggiuntivi e disagi per l'utenza, ma anche la necessità di un aumento dei prelievi e dunque maggiori impatti sugli ecosistemi. Pertanto, ridurre gli sprechi rimane una delle priorità della gestione della risorsa idrica non solo a Bari ma in tutta la Puglia, accanto ad altri obiettivi come: diminuire la pressione esercitata dagli scarichi sulla qualità delle acque – soprattutto di falda e di balneazione –; migliorare l'efficienza del servizio di depurazione delle acque reflue, aumentando la quota di utenza servita; incrementare i progetti e le iniziative per il risparmio idrico. Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, il settore dei trasporti è il principale responsabile di inquinamento dell'aria

nella città di Bari, seguito dal settore residenziale e da quello energetico. La città, per fronteggiare tale problematica, si è dotata di una rete di monitoraggio della qualità dell'aria composta da centraline poste in zone considerate strategiche e che rilevano giornalmente tutti i principali inquinanti, tra i quali le polveri sottili (PM_{10}) che sono anche quelle che registrano la più alta concentrazione. Tra i comuni capoluogo Bari occupa il 62° come numero di centraline per 100mila abitanti (2,5); una posizione migliore di quella occupata dalle altre aree metropolitane del Mezzogiorno, ma peggiore di quella che fanno registrare altri capoluoghi pugliesi come Brindisi, Lecce, Foggia e la stessa Taranto. Tale classifica muta tuttavia significativamente se il luogo della popolazione si considera la superficie comunale. In questo caso, infatti, Bari occupa la 15° posizione ben al di sopra di tutte le province pugliesi e sostanzialmente in linea con quanto si riscontra nelle altre metropoli meridionali (Napoli 11° e Palermo 19°). Come numero di inquinanti rilevati dalle centraline, Bari si colloca nel 2009 all'85° posto (6 inquinanti contro i 17 di Venezia che occupa la prima posizione. Va detto, tuttavia che il 2009 è stato un anno estremamente positivo; negli anni precedenti, infatti, si sono registrati valori mediamente compresi tra i 9 e i 10 inquinanti, e se si considera la media dell'ultimo triennio Bari sale al 69° (Istat, 2009). Alcuni quartieri, a causa della maggiore congestione del traffico urbano, presentano livelli più alti di inquinamento atmosferico rispetto ad altri e registrano un maggior numero di superamenti del limite giornaliero di qualità dell'aria PM_{10} (cfr. Arpa Puglia, 2010). La produzione e la gestione dei rifiuti rimane un'altra delle criticità delle aree metropolitane e delle aree ad elevata densità insediativa ed industriale e nonostante gli sforzi profusi, ancora oggi non esistono significativi meccanismi fiscali che consentano di ridurre la produzione di rifiuti ed incoraggiarne il riciclo e il riutilizzo. Relativamente alla produzione – che rappresenta certamente uno degli indicatori di maggiore pressione nelle città italiane, non solo in termini ambientali ma anche in termini economici (Ispra, 2009) – , Bari registra nel 2009 una media pro capite di RSU che si attesta intorno ai 601,5 Kg per abitante con un lieve aumento sul 2000 (+2,2). La raccolta differenziata (RD), rispetto al totale raccolto di RSU, se rapportata ai valori del 2000 è in forte espansione, ma si è ancora lontani dalla pur non elevata media italiana del 30,4%. La percentuale dei rifiuti raccolti in maniera selezionata si è, infatti, attestata nel 2009 intorno ad una media del 20%.

TABELLA 27
Raccolta differenziata per tipologia nel comune di Bari

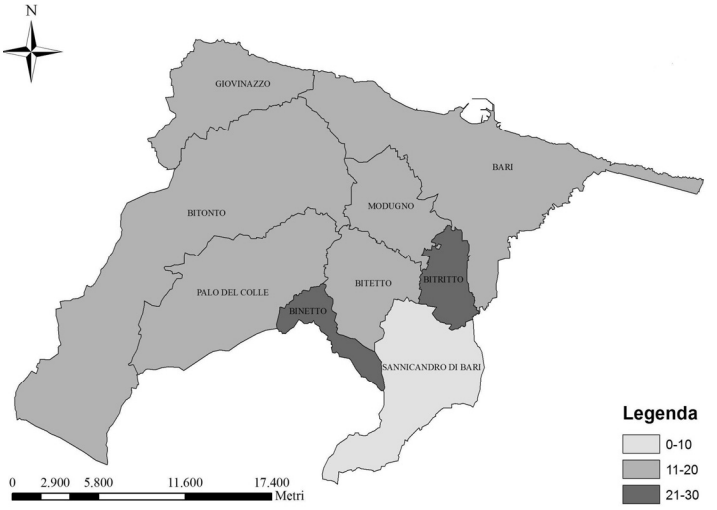
Tipologia	2001	2002	2003	2004	2005	2005	2007	2008	2009
Carta	36,0	39,4	43,8	42,4	49,6	66,5	48,4	66,7	69,0
Vetro	5,5	5,9	6,3	6,3	6,5	6,6	6,4	8,2	9,1
Materie plastiche	2,5	3,1	3,9	3,9	2,9	3,2	4,5	7,6	9,4
Metalli	0,7	0,8	0,7	0,8	0,7	0,6	0,3	0,2	2,8
Organici - verde - legno	14,2	20,6	18,4	17,6	16,0	32,6	28,7	18,1	25,6
Altro	2,0	5,8	1,3	0,5	0,3	5,4	10,1	8,1	12,9

FONTE: Istat, *Dati ambientali nelle città*, 2009

Anche le modalità di trattamento e smaltimento dei rifiuti urbani presentano ancora delle limitazioni dovute alla loro mancata riduzione quantitativa e al conferimento degli

stessi in discarica – problema pressoché generale in tutta l'Italia meridionale –; e, questo, nonostante sin dal 2002 il Comune di Bari operi congiuntamente ad altri otto Comuni (Bitonto, Bitritto, Binetto, Giovinazzo, Palo del Colle, Grumo Appuro, Sannicandro di Bari, Bitetto), attraverso l'Autorità per la gestione dei rifiuti urbani BA/2, al fine di individuare soluzioni condivise e ottimali per la loro gestione.

FIGURA 6
Valori percentuali della Raccolta Differenziata nei comuni dell'ATO BA/2



FONTE: Consorzio ATO BA/2

Se al dicembre 2009 la percentuale di RD per i Comuni ricadenti nell'ATO BA/2 è stata del 18,5% (pari a poco meno di 26mila tonnellate), l'obiettivo del Piano d'Ambito è il raggiungimento del 65% di RD a partire dal 2014. Tornando all'inquinamento ambientale, uno delle cause principali del fenomeno è rappresentata dal traffico veicolare e la più efficace strategia di contenimento di quest'ultimo si basa sia su meccanismi di disincentivazione della circolazione privata, sia sullo sviluppo del trasporto pubblico, con particolare riferimento a quello caratterizzato da un basso impatto ambientale. Ed è proprio l'area dei trasporti pubblici quella in cui Bari ha da sempre mostrato forti carenze. In generale l'efficienza del sistema della mobilità urbana, e in particolare, il ruolo che in essa riveste il trasporto pubblico, rappresenta la più recente sfida delle città. Le pubbliche amministrazioni, per raggiungere gli obiettivi europei e internazionali sulla sostenibilità, sono chiamate a pianificare l'offerta di mobilità locale, incentivando l'uso del trasporto pubblico e migliorando soprattutto i collegamenti su ferro, per ridurre così la congestione urbana e gli impatti sull'ambiente delle emissioni clima-alteranti. A Bari il grado di congestione del traffico è legato principalmente agli ingenti flussi di veicoli e mezzi in entrata e in uscita dalla città, che contribuiscono all'inquinamento atmosferico e acustico, incidendo negativamente sulla qualità dell'ambiente urbano (Tabella 28).

TABELLA 28

Andamento dei flussi veicolari giornalieri sulle principali direttici stradali.

	Flussi veicolari in ingresso a Bari				Flussi veicolari in uscita da Bari			
Denominazione strada	**Veicoli leggeri**	**Mezzi pesanti**	**Veicoli leggeri HP**	**Mezzi pesanti HP**	**Veicoli leggeri**	**Mezzi pesanti**	**Veicoli leggeri HP**	**Mezzi pesanti HP**
SS16 Adriatica	50.983	4.657	4.021	629	51.774	5.225	2.510	341
SS96	13.573	1.081	1.385	132	12.780	890	552	51
SP1	4.821	190	609	35	4.227	202	167	10
SS271	9.847	608	1.202	133	10.283	638	497	45
SS100	25.882	4.287	2.393	139	27.165	4.837	1.651	188
SS98	7.027	1.047	586	105	9.493	1.448	494	104
SP156	3.543	244	554	35	3.367	243	155	16
SP91	4.792	150	311	9	5.010	178	328	17
A14	5.944	1.908	569	186	5.939	1.679	606	91
Totale	126.412	14.172	11.630	1.403	130.038	15.340	6.960	863

FONTE: Comune di Bari, DDP, 2009

L'ultimo rapporto del CENSIS sulla situazione sociale del Paese ribadisce che "i fenomeni di dispersione residenziale legati alla forte crescita di popolazione nei comuni esterni alle grandi città, caratterizzati da un'ampia offerta di nuova edilizia abitativa (spesso con tipologie a bassa densità) a prezzi più accessibili, hanno finito per perpetuare e aggravare un modello territoriale basato su un'accessibilità prevalentemente incardinata sull'uso del mezzo di trasporto individuale" (Censis 2010: 352). Questo fenomeno è particolarmente evidente a Bari, dove il ruolo dei trasporti pubblici nella mobilità urbana è alquanto marginale: il Capoluogo si colloca, infatti, al 37° posto tra i capoluoghi di provincia italiani come numero di passeggeri annui trasportati per abitante (76,1 nel 2009), con un forte distacco dalle città di eguale rango demografico e un valore di gran lunga più basso di quello che si registra con riferimento alla media dei capoluoghi di provincia italiani, pari a 228,7 passeggeri.

Nel corso dell'ultimo decennio la domanda di trasporto pubblico è tuttavia significativamente migliorata, come dimostra il fatto che nel 2000 il capoluogo pugliese occupava la 52° posizione con 56,2 passeggeri annui trasportati per abitante.

TABELLA 29

Domanda di trasporto pubblico nelle città metropolitane - (numero di passeggeri trasportati annualmente dai mezzi di trasporto pubblico per abitante) (Anni 2001-2009)

Città	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**% 2009 vs 2001**
Bari	**57,8**	**61,1**	**58,5**	**57,6**	**53,5**	**55,1**	**64,9**	**70,0**	**76,1**	**24,0**
Torino	196,0	201,5	186,7	182,3	184,2	193,2	194,2	199,9	202,5	3,2
Milano	629,8	644,7	640,9	624,7	626,0	631,4	653,2	696,1	702,3	10,3
Venezia	595,6	576,5	603,4	617,0	655,0	670,5	670,7	621,4	628,6	5,2
Genova	254,5	252,0	247,1	245,4	247,4	252,0	257,0	263,6	259,8	2,0
Bologna	241,3	249,0	244,9	247,8	248,2	248,5	255,4	254,7	249,2	3,1
Firenze	214,6	226,1	219,3	222,7	230,0	234,4	248,2	241,4	231,7	7,3
Roma	457,3	475,1	483,1	468,3	470,4	481,5	518,6	537,2	533,9	14,3
Napoli	232,1	235,6	234,7	231,3	232,4	236,6	245,7	235,6	223,7	-3,8
Reggio di Calabria	40,1	38,8	38,7	38,4	40,8	39,1	39,5	38,3	39,1	-2,5
Palermo	104,0	116,4	117,3	110,7	113,3	113,7	114,8	109,6	97,6	-6,5
Italia	208,6	212,9	212,6	208,8	210,3	215,0	225,2	230,3	228,7	8,7

FONTE: Istat, *Dati ambientali nelle città*, 2009

La bassa percentuale di uso dei mezzi di trasporto pubblico urbano non può certo attribuirsi ad una scarsa dotazione. Infatti, in base all'indicatore di densità di fermate, ossia il numero di fermate per kmq di superficie comunale, utilizzato dall'ISTAT come indicatore di densità del trasporto pubblico urbano, Bari risulta essere la prima città in Italia con 30,0 fermate, seguita da Torino (28,6) e Bergamo (26,0), mentre per il complesso dei capoluoghi di provincia si osserva una media di 4,2 fermate (Istat, 2010). L'elevato uso del mezzo privato, invece, è confermato dal tasso di motorizzazione pressoché uguale a quello della media degli altri capoluoghi di provincia italiani, con 571 autovetture su 1.000 abitanti (Istat, 2009). Allo stesso tempo, la necessità di ridurre i tempi di percorrenza negli spostamenti urbani ha indotto all'uso di mezzi di trasporto alternativi alle automobili (appare esemplificativo a riguardo il raddoppio del numero dei motocicli su 1.000 abitanti, che è passato da 53,2 del 2000 a 104,5 del 2009).

Bari dispone del Piano Urbano del Traffico (PUT) già dal 1989[50] ma, nell'ambito dell'elaborazione del Piano Strategico MTB, è stato elaborato il Piano Urbano della Mobilità (PUM) secondo le più recenti disposizioni normative nazionali e regionali in materia e la cui redazione rappresenta un traguardo importante della politica urbana di rango metropolitano. Uno degli obiettivi del PUM è la riduzione del traffico veicolare per ridurre sia l'inquinamento acustico che atmosferico attraverso misure specifiche come l'istituzione di ZTL – soprattutto nella città vecchia –, l'incremento della mobilità ciclo-pedonale e l'incentivo all'utilizzo di mezzi di trasporto collettivo. Gli interventi adottati per il raggiungimento di questi obiettivi si possono articolare in interventi a lungo e a breve termine. Tra i primi rientrano l'elaborazione e l'approvazione di tutti gli strumenti per la pianificazione e il governo del sistema integrato di trasporto, nei secondi, invece, le azioni di tipo organizzativo sul sistema della circolazione e della sosta (Papa, Decaro 2009). Significativa appare anche l'implementazione della mobilità lenta (aree pedonali, piste ciclabili) sempre prevista nell'ambito del PUM; attenzione questa, confermata sia da un incremento della disponibilità di aree pedonali che va da 9,3 mq per 100 abitanti del 2000 al 16,1 del 2008, che della densità – seppur ancora inferiore rispetto alla media nazionale – di piste ciclabili (6,3 km) (Istat, 2008).

Si prevede inoltre per i prossimi anni un notevole incremento del trasporto sia urbano che extraurbano su ferro. Le città del Mezzogiorno, in generale "risentono di uno scarso sviluppo dei servizi ferroviari di interesse urbano e metropolitano, fattore che ostacola il riequilibrio modale tra trasporto su ferro e trasporto su gomma; un dato che produce gravi effetti sull'ambiente urbano, anche in considerazione della vetustà dei veicoli circolanti" (Svimez 2010: 601).

Solo recentemente, in Puglia, la modalità ferroviaria inizia ad affermarsi come struttura potante della rete di trasporto pubblico regionale, pur essendo la Regione collocata al di sopra della media nazionale in termini di dotazione infrastrutturale, con 1507 km di linee ferroviarie[51]. Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) rafforza il ruolo

[50] Il Comune di Bari ha approvato in via definitiva un Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 460 del 27/04/1989.

[51] A livello regionale appena il 9% degli spostamenti intercomunali di natura sistematica utilizza i servizi ferroviari e la percentuale sale di poco (13%) anche considerando esclusivamente la domanda

di Bari come *porta e cerniera multimodale* del sistema dei trasporti regionale, attribuendo un ruolo centrale al nodo ferroviario su cui confluiscono sia le linee ferroviarie provenienti dalla dorsale appenninica, sia quelle dalla costa nord-adriatica e quelle che collegano il Salento al sistema ferroviario nazionale. Bari, infatti, è lo snodo di tre assi ferroviari fondamentali delle Ferrovie dello Stato: asse adriatico-tirrenico; asse Bari-Matera; asse Sud per il Salento)[52]. Il ruolo di Bari come "città di scambio" è legato all'importanza assunta dal Nodo Ferroviario il cui primo progetto, approvato nel febbraio del 1992, ma mai ratificato a seguito del rifiuto delle Ferrovie dello Stato che ne sottolineavano gli effetti negativi sui tempi di percorrenza dei treni e i problemi di finanziamento, prevedeva lo spostamento verso Sud del fascio di binari (cfr. Cassese 2005). La collocazione della stazione centrale nel corpo della città, ubicazione che in passato era vista come elemento di cesura del tessuto urbano e, dunque, un limite per lo sviluppo urbano e per il miglioramento della viabilità e della vivibilità del territorio, diviene oggi luogo privilegiato di nuove progettualità nel settore della mobilità urbana e opportunità di potenziamento dell'intera rete dei trasporti pubblici e di miglioramento urbano delle aree comprese tra la ferrovia e il porto, all'interno dei quartieri Murat, Libertà e Madonnella.

Il progetto di nodo ferroviario di Bari prevede a Nord della stazione centrale, la sostituzione di 6,2 km di linea ferroviaria e il progetto di interramento del tratto ferroviario compreso tra Santo Spirito e Palese – che si configura come forte elemento di cesura urbana; a Sud, invece la realizzazione di una variante al tracciato attuale, detta "collo di bottiglia", che, utilizzando in parte il sedime delle Ferrovie Sud Est, sanerà la frattura urbana esistente tra i quartieri di Madonnella e Japigia e convergerà verso Torre a Mare passando a cavallo dei territori comunali di Bari e Triggiano (cfr. Comune di Bari DPP 2009a).

L'assetto del sistema ferroviario verrà integrato e migliorato anche attraverso una serie di interventi che riguarderanno le ferrovie metropolitane di cui la recente realizzazione di un nuovo ramo ferroviario, che serve e collega il quartiere San Paolo all'Ospedale Regionale, ne rappresenta un esempio significativo[53]. In fase di realizzazione e di completamento sono inoltre: 1) la linea metropolitana che collegherà il centro della Città con l'aeroporto "Karol Wojtyla" e proseguendo verso Nord si riallaccerà al tracciato per Corato, Andria, Foggia; 2) il tracciato metropolitano che metterà in collegamento i quartieri di Santa Rita e Loseto ed il comune di Bitritto direttamente al centro di Bari[54]. Ma determinate e prioritario per lo sviluppo del

tra comuni direttamente serviti dalla ferrovia (Fonte: Piano Regionale del Trasporti, Puglia, 2009-2013).

[52] Oltre alle Ferrovie dello Stato (FS) gravitano inoltre su Bari le linee della Ferrotramviaria – Ferrovie del Nord Barese (FBN), le Ferrovie del Sud Est (FSE) e le Ferrovie Appulo Lucane (FAL).

[53] Il collegamento metropolitano, entrato in esercizio nel dicembre 2008, è gestito dalla Ferrotramviaria, ha una lunghezza di 9,2 km con 6 fermate: Bari Centrale, Bari Lamasinata, Tesoro, Cittadella della Polizia, San Gabriele e Ospedale San Paolo.

[54] La linea metropolitana Bari-Bitritto è di competenza delle Ferrovie Appulo Lucane che stanno provvedendo ai lavori di ristrutturazione dell'esistente e della progettazione del tratto di raccordo con la linea FS.

sistema ferroviario barese resta comunque la realizzazione dell'Alta Capacità ferroviaria Bari-Foggia-Napoli – indispensabile per lo sviluppo del settore logistico – e il collegamento diretto Bari-Napoli (*Daily Urban System intermetropolitano*), che rafforzerebbe le relazioni interne tra le due aree metropolitane - riducendo notevolmente i tempi di percorrenza –, e consentirebbe a tutta la regione Puglia di connettersi al sistema dell'Alta Velocità Italiana verso Firenze, Bologna, Milano (Torino-Venezia).

Infine, l'ultimo indicatore analizzato, ma non meno rilevante dei precedenti per valutare la qualità dell'ambiente urbano riguarda la disponibilità e la gestione del verde urbano. Il comune di Bari, al pari di quanto si registra con riferimento agli altri capoluoghi pugliesi e meridionali, non dispone di un piano del verde urbano. A livello nazionale, invece, cresce l'interesse per la pianificazione delle aree verdi in ambiti urbani e il numero dei capoluoghi di provincia che hanno approvato il piano del verde urbano è passato dai 13 del 2000 ai 28 del 2009. La realizzazione del censimento del verde pubblico induce tuttavia a ritenere che anche a Bari stia crescendo l'attenzione alla tutela e alla valorizzazione del patrimonio naturale, così come avviene a livello nazionale (nel 2009 erano 85 i capoluoghi ad averlo realizzato). A Bari il verde urbano, riferito al patrimonio di aree verdi e terrestri di particolare interesse naturalistico o storico-culturale esistente nel territorio comunale e gestito – direttamente o indirettamente – da enti pubblici, copre poco meno del 4% del territorio comunale ed è rimasto pressoché invariato nell'ultimo decennio. Tale valore è relativamente basso se si considera che a livello nazionale l'incidenza del verde urbano nei comuni capoluogo, pur rimanendo pressoché invariata in questi ultimi anni, si attesta invece intorno al 9,3%.

Bari dispone di appena 14,2 mq di verde urbano per abitante rispetto al dato medio italiano di 105, 9 mq, classificandosi al 91° posto tra i capoluoghi italiani di provincia (Istat, 2009). Gli altri capoluoghi pugliesi mostrano valori assai diversi e occupano di conseguenza posizioni assai diverse in classifica; se, infatti, Taranto è addirittura ultima e Foggia e Barletta occupano rispettivamente il 109 e il 107 posto, Brindisi è invece in 8° posizione e Lecce e Andria si posizionano rispettivamente al 22° e al 23° posto (Istat, 2009). La lieve crescita che si è registrata nel corso dell'ultimo decennio è addebitabile più alla flessione della popolazione residente che ad un effettivo incremento delle aree verdi. A differenza di altre metropoli italiane ed europee, Bari non possiede un parco urbano "contemporaneo", carenza questa a cui si sta cercando di ovviare con l'inserimento di interventi di infrastrutturazione verde di spazi pubblici sia nel Piano Strategico di MTB che nel Documento Programmatico Preliminare (DPP) per la redazione del Piano Urbanistico Generale (PUG); lo strumento di governo del territorio che dovrebbe sostituire il vigente Piano Quaroni. Uno dei progetti, inserito nel Piano MTB, riguarda la progettazione di un parco urbano multifunzionale attraverso la riqualificazione della ex caserma Rossani che, a seguito della realizzazione di un sistema di luoghi a diversa destinazione funzionale (piste ciclopedonali, impianti sportivi, centro polifunzionale ed espositivo, orti urbani, casa delle associazioni) dovrebbe assurgere a "nuovo luogo della collettività urbana" (cfr. Ippoliti 2006).

Inoltre, interventi di miglioramento ambientale e valorizzazione delle risorse naturalistiche sono previsti per il Parco Regionale Naturale di Lama Balice, la cui area

di pertinenza (circa 500 ha) si estende per 125 ettari a ridosso della lama omonima alla periferia nord-ovest di Bari.

Quest'ultimo intervento si pone in linea con la recente pianificazione territoriale della regione Puglia in materia di paesaggio e i principi ecologici che l'hanno ispirata. Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)[55], oltre a prevedere la valorizzazione e il miglioramento ambientale e paesaggistico dei parchi e delle aree protette, pone, tra gli obiettivi prioritari della nuova stagione pianificatoria, la realizzazione della Rete ecologica regionale, finalizzata sia alla "conservazione della natura residua (che rimane il fondamento per la definizione dei punti di appoggio del sistema), ma anche alla ricostituzione di unità ecosistemiche (neoecosistemi) in grado di svolgere funzioni polivalenti utili ad un nuovo modello di sviluppo che eserciti minori livelli di pressione sull'ambiente naturale ed antropico e fornisca risorse rinnovabili" (Magnaghi 2009: 18).

Nel sistema della Rete ecologica pugliese, le Lame – che dal punto di vista estetico-percettivo rappresentano le emergenze naturalistiche di maggior pregio del paesaggio della Terra di Bari[56] -, assumono la funzione ecologica di collegamento tra diverse tipologie di habitat che si sviluppano dalle Murge nord-occidentali fino all'Adriatico. Esse rappresentano un sistema di corridoi ecologici a "pettine", trasversale alla linea di costa, che si frappone alla frammentazione ecologico-ambientale e all'urbanizzazione diffusa ad elevata densità di talune aree.

TABELLA 30
Superficie urbanizzata sul totale nelle città metropolitane (Anno 2009)

Città	Superficie comunale (Km^2)	Superficie urbanizzata (Km^2)	Superficie urbanizzata (%)
Bari	**116,8**	**63,5**	**54,4**
Torino	130,6	113,6	87,0
Milano	181,6	142,0	78,2
Venezia	416,1	68,8	16,5
Genova	237,1	75,2	31,7
Bologna	141,2	87,7	62,1
Firenze	102,3	64,6	63,3
Roma	1287,6	570,7	44,3
Napoli	118,5	105,7	89,1
Reggio di Calabria	238,5	47,0	19,7
Palermo	160,0	87,7	54,8

FONTE: ISPRA, 2009

La diffusa e continua espansione della città dovuta a motivi di carattere abitativo-residenziale e produttivo-infrastrutturale, determina il consumo di suolo agricolo e di aree naturali che sono al contrario indispensabili per il mantenimento degli equilibri ecosistemici. Dal confronto con le altre città metropolitane Bari risulta avere una percentuale di superficie urbanizzata inferiore a quella che si riscontra per città come Torino, Milano, Bologna e Firenze, ma comunque superiore al 50%. Sia, da un lato, l'edificato – concentrato in particolare nella parte nord-orientale della Città –, che,

[55] Approvato dal Consiglio Regionale della Puglia nella seduta del 11 gennaio 2010.

[56] Le lame sono profondi solchi nel terreno generatesi dall'azione millenaria di dissoluzione dell'acque di precipitazione sulle rocce carbonati; costituiscono le più evidenti forme del carsismo epigeo nella Terra di Bari ed oltre ad avere una funzione idraulica di regimazione delle acque meteoriche sono importantissimi serbatoi di biodiversità .

dall'altro, l'eccessiva infrastrutturazione dell'area, incidono negativamente sulla connessione ecologico-funzionale degli habitat e sulla conservazione della biodiversità. Pertanto, il DPP di Bari (2009), proprio al fine di contenere il consumo di suolo e di garantire la continuità ecologico-ambientale delle aree verdi, prevede la realizzazione di una rete ecologica locale costituita da un sistema di corridoi ecologici primari e secondari a carattere prevalente di naturalizzazione e di aree di riqualificazione mista ecologico-fruitiva, finalizzate alla formazione di grandi parchi urbani.

6. CONCLUSIONI[57]

Se la città "deve avere sia ali che radici" (Beck 2010) – *ali* per proiettarsi nello spazio globale e divenire nodo di interazioni sovra-regionali, e *radici* per assolvere alla propria funzione di nodo locale capace di intessere e consolidare relazioni interattive e sinergiche con il proprio intorno geografico –, Bari sembra possederle entrambe, anche se si tratta di ali che non hanno mai effettivamente volato e di radici che non hanno mai svolto appieno la propria funzione di alimentatore dello sviluppo locale.

Seguendo l'immagine metaforica appena richiamata, le ali di Bari non possono che essere rappresentate dal suo mare, quel mare a cui ha da sempre affidato le proprie ambizioni internazionali e in cui ha costantemente ricercato la propria essenza identitaria; le radici, al contrario, sono identificabili nella fitta trama di relazioni che la legano al territorio circostante con la sua corona di centri urbani (la terra), creando uno spazio metropolitano policentrico ed integrato che ne rafforza il primato regionale, contribuendo – peraltro significativamente – ad orientare e strutturare il tessuto economico e produttivo della città.

È dallo sviluppo congiunto e coordinato di ali e radici che dipendono le prospettive competitive della città di Bari. Le une, infatti, non possono prescindere dalle altre e si alimentano reciprocamente: la proiezione internazionale di una città è, infatti, favorita, quando non addirittura determinata, dal radicamento territoriale del suo tessuto economico-produttivo e dalla capacità di mettere a sistema l'insieme delle risorse territoriali, a partire dagli attori che ne costituiscono la soggettualità attiva; allo stesso modo una proiezione internazionale, in presenza di un sistema autopoietico – capace cioè di adattarsi alle perturbazioni dell'ambiente esterno mantenendo inalterata la propria organizzazione – può contribuire al rafforzamento del tessuto economico-produttivo e delle reti di cui questo si compone. Le strategie di sviluppo dell'area metropolitana devono dunque perseguire due indirizzi strategici, opposti nella direzione ma convergenti negli obiettivi: da un lato, proiettarla nello spazio globale, con una prospettiva spiccatamente regionale che ne valorizzi la posizione geografica (il Mediterraneo orientale), dall'altro, promuoverne l'integrazione sistemica, favorendo lo sviluppo di reti locali dinamiche ed innovative, incentrate sulla valorizzazione del potenziale endogeno.

[57] Il paragrafo è stato redatto da Fabio Pollice.

Dall'analisi dei documenti strategici e delle iniziative sin qui realizzate si comprende quanto questi due obiettivi siano stati al centro dell'agenda politica e quanto siano stati determinanti nella costruzione di una vision condivisa intorno alla quale ricercare ed ottenere la necessaria convergenza strategica tra gli attori locali. Eppure, a giudicare dalle più recenti tendenze evolutive, gli sforzi politici non sembrano riusciti ad imprimere un'effettiva svolta nelle dinamiche di sviluppo della città e del suo intorno metropolitano. In questi ultimi anni la competitività del capoluogo barese sembra essersi addirittura ridotta e il livello di qualità della vita – elemento centrale di ogni valutazione sull'efficacia dell'azione di governo – pone Bari agli ultimi posti in Italia tra i capoluoghi di provincia. In base all'indice elaborato da Il Sole 24 Ore, su 106 province Bari occupa, infatti, il 93° posto, con risultati anche peggiori con riferimento ai dati relativi alla sicurezza e all'ordine pubblico; segno evidente delle condizioni di disagio che caratterizzano una parte non marginale del suo tessuto sociale. Certo, sotto il profilo economico-produttivo, il capoluogo barese ha risentito del generale arretramento sociale ed economico del Mezzogiorno, il cui divario dalle altre circoscrizioni territoriali è ripreso ad aumentare in questo primo scorcio di secolo – così come ha del resto risentito della crisi di competitività del nostro Paese che ha avuto ripercussioni ancor più negative sulle aree già caratterizzate da livelli di produttività inferiori alla media nazionale ed europea – ma i divari restano o si acuiscono e questo è un dato da cui non si può prescindere nell'elaborazione delle strategie di sviluppo di questo contesto metropolitano. Al contrario, si ha l'impressione che le politiche di sviluppo urbano non abbiano tenuto in debita considerazione l'impedenza complessiva del sistema socio-economico – in larga misura addebitabile alle problematiche sociali ed ambientali che affliggono l'area metropolitana – ed abbiano eccessivamente enfatizzato il ruolo propulsivo dell'infrastrutturazione materiale del territorio. Se, infatti, la configurazione-obiettivo è quella di una città incentrata sull'economia della conoscenza, allora accanto alle strategia di infrastrutturazione materiale del territorio – di cui non si vuole di certo disconoscere in questa sede l'importanza – , bisogna prevedere una strategia di infrastrutturazione immateriale, investendo non soltanto nei processi di produzione e riproduzione della conoscenza, ma anche e soprattutto nello sviluppo di quelle condizioni territoriali che costituiscono il fondamento dei sistemi economici locali e concorrono a determinare il livello di qualità della vita. Ma si tratta di due obiettivi intrinsecamente collegati in quanto la qualità della vita incide non soltanto sull'attrattività territoriale – attrazione di investimenti e di risorse umane – , ma anche sullo sviluppo del potenziale endogeno. Come suggeriscono i più recenti approcci comportamentali alla localizzazione industriale, l'imprenditore nelle sue scelte localizzative tende a massimizzare il suo profitto vitale (*life profit*) che discende dalla sommatoria dei benefici tangibili o economici e dei benefici intangibili o psichici. La città consente di beneficiare di un insieme di vantaggi di natura sociale e culturale che agiscono quali attrattori di iniziative imprenditoriali e, non di meno, quale condizione per la riproduzione del tessuto imprenditoriale di matrice endogena. Un obiettivo fondamentale delle politiche di sviluppo urbano deve essere quello di riattivare i processi di accumulazione del capitale sociale, inteso come patrimonio relazionale collettivo in grado di sostenere i meccanismi relazionali interni al sistema produttivo

locale e tra quest'ultimo e le altre componenti territoriali. E questo può avvenire solo ripristinando le condizioni di legalità e il rispetto delle regole – fattori essenziali per sostenere e promuovere l'iniziativa imprenditoriale – ; migliorando l'efficienza delle istituzioni locali e la loro capacità di governo dell'economia e delle dinamiche di sviluppo urbano; e, non ultimo, investendo sulla coesione sociale in quanto fondamento ineludibile di una competitività territoriale socialmente sostenibile. La sostenibilità sociale di una strategia competitiva risiede, infatti, nella capacità di affiancare ai meccanismi di produzione della ricchezza dei meccanismi redistributivi (Cfr. Keil, 2009) volti ad assicurare che il miglioramento delle condizioni di benessere – obiettivo ultimo e troppo spesso negletto della competitività territoriale – investa diffusamente tutte le componenti sociali e divenga fondamento di una rinnovata attrattività territoriale incentrata proprio sulle qualità distintive del tessuto sociale, culturale ed economico.

Un progetto così ambizioso richiede un notevole sforzo innovativo che investa tanto la componente economico-produttiva quanto quella politico-sociale. Per quel che attiene lo spazio economico occorre ampliare e rafforzare il sistema produttivo locale, investendo in settori strategici legati alla dimensione metropolitana della città e ai suoi vantaggi competitivi, come la forte concentrazione di *know-how* tecnologico o la posizione geografica, attualizzandone il potenziale attraverso un concreto sviluppo del suo sistema infrastrutturale. Sul piano politico, invece, occorre consolidare le esperienze di concertazione pubblico-pubblico e pubblico-privato che hanno caratterizzato l'ultimo decennio, dando concreta attuazione ad un modello di governance metropolitano che favorisca i processi di integrazione territoriale e rafforzi politicamente il territorio nei processi di contrattazione con i livelli istituzionali sovraordinati. Un obiettivo assolutamente prioritario per il ruolo che la città vuole assumere nel quadro economico euro-mediterraneo e per la necessità, funzionalmente collegata, di connettersi a reti di rilevanza nazionale ed internazionale.

Bari non è il Mezzogiorno ma una componente essenziale di questa regione geografica; il nodo strategico di una rete urbana che non si è mai pienamente sviluppata, ma che solo a partire da questi nodi può esserlo in futuro. Sostenere la proiezione competitiva di questa città, come delle altre metropoli meridionali, è l'unico modo per sottrarre il Mezzogiorno ad una progressiva quanto irreversibile marginalizzazione e restituirlo ad una dignità economica e culturale che rispecchi – si badi bene – non la sua storia ma le sue reali potenzialità.

FABIO POLLICE
ANNALISA ZACHEO
ANTONELLA RICCIARDELLI
GIULIA URSO

BIBLIOGRAFIA

AA.VV. (1913), *BARI MDCCCXIII-MDCCCXIII*, Bari, Laterza.

AA.VV. (1977), *Bari. Questione urbana e piano regolatore. Ricerca su una città meridionale*, Atti del convegno *Bari. Questione urbana e piano regolatore generale*, Istituto Gramsci, Bari, 6-7 maggio 1977.

AA.VV. (1985), *Segni & evidenze. Atlante sociale di Bari*, Bari, Dedalo.

AA.VV. (1990), *Bari moderna 1790-1990*, Milano, Electa.

AA.VV. (2004), "Dinamiche di Urbanizzazione" in *Italia. Atlante dei tipi geografici,* Istituto Geografico Militare, Firenze.

AA.VV. (2008), *BA2015 Metropoli Terra di Bari*, Documenti di Piano Strategico.

AA.VV. (2008), "Programma Migranti" in *BA2015 Metropoli Terra di Bari*, Documenti di Piano Strategico.

AA.VV. (2008), *Identità culturale dell'Area Metropolitana di Bari": la terra e il mare*, Studio e ricerca sul tema "Identità culturale della Metropoli Terra di Bari" affidato dal Comune di Bari – Ufficio del Piano Strategico MTB – all'Università degli Studi di Bari.

AA.VV. (2009), *Le frontiere della Geografia*, Novara, De Agostini Scuola.

ALIBERTI G. (1977), "Organizzazione dello spazio e struttura del territorio nel Mezzogiorno del primo Ottocento", in DE ROSA G., CESTARO A., *Territorio e società nella storia del Mezzogiorno*, Napoli, pp.840-874.

AMATO G., VARALDO R., LAZZERONI M., (a cura di) (2006), *La città nell'era della Conoscenza e dell'innovazione*, Milano, FrancoAngeli.

AMATO V. (2004), *L'identità meridionale tra permanenze culturali e innovazione,* Roma, Aracne.

AMATO V. (2010), *Global. Trasformazioni e persistenze nella geografia dell'economia globale*. Roma. Aracne.

AMENDOLA G. (a cura di) (1997), *La città postmoderna. Magie e paure della metropoli contemporanea*, Bari, Laterza.

AMENDOLA G. (a cura di) (2000), *Scenari della città nel futuro prossimo venturo*, Bari, Laterza.

AMIN A., THRIFT N. (2002), *Cities. Reimagining the Urban*, Cambridge, Polity Press.

AMORUSO O. (1992), "Traffico urbano, inquinamento e salute: il caso di Bari", in PALAGIANO C., DE SANTIS G., SCIFONI M. G. (a cura di), *Atti del Quarto Seminario Internazionale di Geografia Medica "La Geografia Medica e gli ecosistemi"* (Roma, 4-6 dicembre 1991), RUX, Perugia, 293-302.

AMORUSO O. (1993), "L'area metropolitana di Bari. Problemi metodologici e ipotesi di delimitazione", in MORGESE W. (a cura di), *La città metropolitana. Problematiche ed evidenze*, Cacucci, Bari, 19-33.

AMORUSO O. (1997), "Bari: il non governo della complessità", in *La città invivibile*, a cura di (B. Cori), Bologna, Pàtron, pp. 49-62.

AMORUSO O. (2002), "Un equilibrio instabile", in RINELLA A. (a cura di), *Le tre città di Bari*, Bari, Progredit, pp. 1-16.

ANCI (2009), *Rapporto Cittalia 2009. Città mobili*, TORTORELLA W., ANDREANI V. (a cura di), Roma, Fondazione Anci Ricerche.

ARPA PUGLIA (2010), *Monitoraggio della qualità dell'aria nella Regione Puglia,* Report settembre 2010, pp.1-17.

ARTI PUGLIA (2007), *Il Distretto pugliese della Meccatronica MEDIS*, Quaderno 2, Bari.

ARTI PUGLIA (2008), *La fabbrica dei Cervelli. L'istruzione universitaria in Puglia,* Quaderno 12, Bari.

AUTORITÀ PORTUALE DI BARI, (2007), *Piano operativo triennale 2007-2009,* Bari.

BAGNASCO A., LE GALÈS P. (1997), *Les villes européennes comme société et comme acteur*, in Idd. (a cura di), *Villes en Europe*, Paris, La Découverte, pp. 7-43.

BARBANENTE A., TEDESCO C. (2002), *The European Urban Initiative: Multi-Level Learnin Processes Between Successes and Failures***,** Relazione presentata a EURA Conference Urban and Spatial European Policies Levels of Territorial Government, Torino aprile 2002.

BARRACANE C. I. (1998), "La qualità dell'ambiente urbano", in RINELLA A. *Leggere Bari. Appunti di geografia urbana*, Bari, Progedit, 76-87.

BAUMAN Z. (2001), *La solitudine del cittadino globale*, Bari, Laterza.

BECHERI E. (a cura di) (2009), *Sedicesimo rapporto sul turismo italiano 2007-2008*, Milano, Franco Angeli.

BECK U. (2010), *Potere e contropotere nell'era globale*, Bari, Laterza.

BEGG I. (1999), "Cities and Competitiveness" in *Urban Studies*, n.5-6, pp.795-809.

BERRY B.J. (1976), *Urbanization and counterurbanization,* Beverly Hills, Sage.

BIANCHI G., NIGRO G. (a cura di) (2003), *Politiche, programmi, piani nel governo della città*, Roma, Gangemi.

BISSANTI A.A. (1973), "Geografia economica e spazio urbanizzato", *Economia e Commercio*, nn. 1-2, pp. 5-10.

BISSANTI A.A. (1975), "Recenti studi sulla regione pugliese", *Rivista Geografica Italiana*, pp.510-524.

BISSANTI A.A. (1983), "Vecchi e nuovi problemi di assetto territoriale (della Puglia)", *La Geografia nelle Scuole*, 28, pp. 97-110.

BORJA J., CASTELLS M. (1997), *Local & Global,* London, Earthscan Publicationostra

BORRI D., BARBANENTE A. (1992), "Area metropolitana di Bari. Spunti analitici per l'organizzazione spaziale", in COSTA P., TONIOLO M. (a cura di) *Città metropolitane e sviluppo regionale*, Milano, Angeli, 309-329.

BORRI D. (1994), "Città e «piano» tra Illuminismo e riforma sociale", in AA.VV., *Storia di Bari Nell'Ottocento*, DELL'AQUILA M., SALVEMINI B. (a cura di), Laterza, Bari, 1994.

BOTTAZZI G. (1990), "I sud del Sud. I divari interni e il rovesciamento delle gerarchie spaziali", in *Meridiana*, n.10, pp. 141-181.

BOVONE L. (2002)*, Intraprendere cultura : rinnovare la città*, Milano, F. Angeli.

BOZZO G. (2006), "L'insicurezza urbana: Bari città di frontiera", in *Sociologia urbana e rurale*, n.79, pp. 57-62.

BRENNER N. (2003), "Standortpolitik, State Rescaling and the New Metropolitan Governance" in *Western Europe,* DISP 152: 15-25.

CAMAGNI R. (a cura di) (1996), *Economia e pianificazione della città sostenibile*, Bologna, Società editrice il Mulino.

CAMAGNI R. (2004), "Aree metropolitane e sviluppo imprenditoriale", in *Impresa e Stato*, Anno 2004, n 68.

CARLONE G. (a cura di) (2005), *Il porto di Bari: progetto città (1855-2005)*, Bari, Adda.

CARRINO A. (a cura di) (2002), *Territorio e identità regionali. La storia della Puglia*, Mediterranea, Collana di Studi Storici, Bari-S. Spirito, Edipuglia.

CARTA M. (2002), *L'armatura culturale del territorio. Il patrimonio culturale come matrice di identità e strumento di sviluppo*, Milano, Franco Angeli.

CASSANO F. (1997), *Mal di Levante*, Bari, Laterza.

CASSESE U. (2005), *Trasformazioni a Bari. Percorsi istituzionali e dinamiche metropolitane*, Milano, F. Angeli.

CECCHINI D. (1990), "Il Mezzogiorno urbano tra passato recente e futuro prossimo", in *Meridiana*, maggio-settembre.

CENSIS (1994), *La dislocazione dei poteri, oggi. Mese del sociale,* Milano, Franco Angeli.

CENSIS (2005), *L'immigrazione nel Sud è in movimento?*, Palermo 18 novembre 2005, Fondazione Censis.

CENSIS (2010), *Rapporto sulla situazione sociale del Paese,* Milano, FrancoAngeli.

CESARONI F., PICCALUGA A. (2003), *Distretti industriali e distretti tecnologici. Modelli possibili per il Mezzogiorno,* Milano, FrancoAngeli.

CIRILLO M. (2005), "Una metropoli in viaggio", in CONTIN A., *Bari. Studi per la metropoli*, Firenze, Alinea, pp. 23-32.

COMMISSIONE EUROPEA (2007), *Schéma de Développement de l'Espace Communautaire* (Sdec).

COMPAGNA F. (1967), *La politica della città*, Bari, Laterza.

COMUNE DI BARI (2001), *Programma Iniziativa Urban-Bai 1994-1999*, Bari, Corcelli.

COMUNE DI BARI (2006), *Rapporto sullo stato dell'ambiente,* Assessorato all'Ambiente e Sviluppo Sostenibile, Bari.

COMUNE DI BARI (2009a), *Documento Programmatico Preliminare (DPP) per il Piano Urbanistico Generale,* Relazione Generale, Bari.

COMUNE DI BARI (2009b), *Bilancio di fine mandato 2004-2009,* disponibile on line: http//www.issuu.com.

COMUNIAN R., SACCO P., (2006), *Newcastle-Gateshead: riqualificazione urbana e limiti della città creativa*, Università Iuav di Venezia, Giugno 2006.

CONTIN A. (2005), *Bari. Studi per la metropoli*, Firenze, Alinea.

COSTA P., TONIOLO M. (1993), *Città metropolitane e sviluppo regionale*, Milano, Franco Angeli.

CREATIVITY GROUP EUROPE (2005), *L'Italia nell'era creativa*, Luglio 2005.

CURTI F., GIBELLI M.C. (a cura di) (1996), *Pianificazione strategica e gestione dello sviluppo urbano,* Firenze, Alinea.

D'ALESSANDRO L. (2000), "Le tre grandi fiere del Mezzogiorno ("Fiera del Mediterraneo", "Mostra d'Oltremare" e "Fiera del Levante"): il rilancio sul territorio degli Enti fiera, l'impatto e le ricadute nel Mezzogiorno", in *Rivista Giuridica del Mezzogiorno*, a. XIV, 2000, n. 4, pp.1465-1471.

D'APONTE V. (2007), "L'ICT come «fattore» di «innovazione territoriale». Il «caso» Campania", in *Bollettino della Società Geografia Italiana*, Roma, Serie XII - Volume XII, pp.411-431.

D'APONTE T. (2008), "La città mediterranea in una prospettiva di integrazione virtuosa", in *Città Euro-mediterranea tra immigrazione, sviluppo, turismo. Atti della giornata di studi. Napoli, 30 novembre 2007,* (a cura di) D'APONTE T., FABBRICINO G.; Roma, Aracne Editrice.

DA MOLIN G. (2008), "La società pugliese nell'area metropolitana di Bari agli albori della società moderna: popolazione, mestieri, condizioni di vita e onomastica nel XVIII e XIX secolo", in AA.VV., *Identità culturale dell'Area Metropolitana di Bari": la terra e il mare*, Studio e ricerca sul tema "Identità culturale della Metropoli Terra di Bari" affidato dal Comune di Bari - Ufficio del Piano Strategico MTB - all'Università degli Studi di Bari, pp. 13-38.

DAGRADI P. (2006), *Geografia della Popolazione,* Bologna, Patron Editore.

DAL PIAZ S. (2004), "La dispersione insediativi meridionale", in AA.VV., *Metropoli in transizione – Innovazioni, pianificazioni e governance per lo sviluppo delle grandi aree urbane del Mezzogiorno*, INU, "Urbanistica informazioni".

DEBERNARDI L., ROSSO E. (2007), *Governance e sistemi urbani*, Roma, Carocci.

DECARO A., PAPA E. (2009), *Sistema della sosta e mobilità sostenibile nella città di Bari*, TeMA Vol 2, No 1, marzo 2009, pp. 49-56.

DELL'AQUILA M., SALVEMINI B. (a cura di) (1994), *Storia di Bari Nell'Ottocento*, Roma-Bari, Laterza.

DEMATTEIS G., (1988), "Valorizzazione e trasformazioni territoriali. Problemi teorico-metodologici con riferimento all'Italia settentrionale", in LEONE U. *Valorizzazione e sviluppo territoriale in Italia,* Milano, Angeli, pp.27-48.

DEMATTEIS G., BONAVERO P. (a cura di) (1997), *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, Bologna, Il Mulino.

DE RITA G. (2002), "La condizione del Mezzogiorno – ieri, oggi e domani – vista da un sociologo", in *Informazioni Svimez*, n.16, pp.35.

DIOGUARDI G. (1994), *Sistemi di imprese. Le nuove configurazioni dell'impresa e dei mercati*, Milano, Etas.

DIOGUARDI G. (2001), *Ripensare la città*, Roma, Donzelli Editore.

DCMS (1998), *Creative industries Mapping Documents*, London, Department for Media, Culture and Sport.

EVANS G. (2009), *Creative Cities, Creative Spaces and Urban Policy*, in "Urban Studies", vol.46, n 5-6, pp.1003-1040.

FADINI U., ZANINI A. (a cura di) (2001), *Lessico postfordista. Dizionario di idee della mutazione*, Milano, Feltrinelli.

FLORIDA R. (2002), *The Rise of the Creative Class and How it's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*, New York, Basic Books.

FLORIDA R. (2005), *Cities and the Creative Class*, Routledge, New York.

FORMEZ (2006), *Città e sviluppo urbano*, Dossier Aprile 2006.

FORTE F. (a cura di) (2003), *Il ruolo delle aree metropolitane costiere del Mediterraneo*, Firenze, Alinea.

GADDONI S. (a cura di) (1997), *Il sistema delle città europee*, Bologna, Patron Editore.

GALDINI R. (2008), *Reinventare la città. Strategie di rigenerazione urbana in Italia e Germania*, F.Angeli, Milano.

GAMBI L. (1975), "Il reticolo urbano in Italia nei primi vent'anni dopo l'unificazione", in Caracciolo A. (a cura di), *Dalla città preindustriale alla città del capitalismo*, Bologna, pp.176-180.

GATTULLO M., RINELLA F. (1998), Qualità della vita e criminalità: il caso di Bari, in RINELLA A. *Leggere Bari. Appunti di geografia urbana*, Bari, Progedit, 87-95.

GIBELLI M.C. (1996), "La pianificazione della città sostenibile: alcune riflessioni a partire dai casi di studio", in CAMAGNI R. (a cura di), *Economia e pianificazione della città sostenibile*, Bologna, Il Mulino.

GIDDENS A. (1994), *Le conseguenze della modernità. Fiducia e rischio, sicurezza e pericolo*, Bologna, Il Mulino.

GIDDENS A. (2000), *Il mondo che cambia: come la globalizzazione ridisegna la nostra vita*, Bologna, Il Mulino.

GIORGIO A.G. (1999), "Potenzialità delle infrastrutture nello sviluppo di un'area metropolitana: il caso di Bari", in LAGO L. (a cura di) *La geografia delle sfide e dei cambiamenti. Atti del XXVII Congresso Geografico Italiano, Trieste 21-25 Maggio 1996,* Bologna, Patron, pp. 289-292.

GIORGIO R. (2008), "Il modello della progettazione integrata in Puglia. Focus sul Pit 3 – Area metropolitana di Bari", in SOMMELLA R. (a cura di), *Le città del Mezzogiorno. Politiche, dinamiche, attori,* Milano, FrancoAngeli, pp. 70-85.

GODIN B., GINGRAS Y. (2000), "The place of universities in the system of knowledge production", in *Research Policy, 29,* Elsevier Science*,* pp.273-278.
GOVERNA F. (1997), *Il milieu urbano. L'identità territoriale nei processi di sviluppo*, Milano, Franco Angeli.
GRAHAM B. (2002), "Heritage as Knowledge: Capital or Culture?"*,* in *Urban Studies*, vol.39 (5), pp.1003-1017.
GUY S., HENNEBERRY J., ROWLEY S. (2002), *Development Cultures and Urban Regeneration*, in "Urban Studies", vol. 39 (6), pp.1181-1196.
HALL P. (2000) "Creative cities and economic development", in *Urban Studies*, vol. 37 (4), pp.639-649.
HALL P. (2001), "Megacittà, città mondo e città globali", in *Urbanistica*, n.116, pp. 11-21
HARVEY D. (1998), *L'esperienza urbana. Metropoli e trasformazioni sociali*, Milano, Il Saggiatore.
HEALEY P. (1997), *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies*, Basingstoke, MacMillan.
IPPOLITI A. (2006), *Il parco urbano contemporaneo*, Firenze, Alinea Editrice.
IPRES (2010), *Puglia in cifre 2009,* Bari, Cacucci Editore.
ISPRA (2010), *VI Rapporto sulla Qualità dell'ambiente urbano,* Rapporto annuale, edizione 2009.
ISTAT (2009), *Rapporto Annuale. La situazione del Paese nel 2009*, Roma, Istat.
ISTAT (2010), *Indicatori sui trasporti urbani. Anno 2008,* Roma.
JUDGE D., STOKER G., H. WOLMAN (a cura di) (1994), *Theories of Urban Politics*, Londra, Sage.
KAVARATZIS M., ASHWORTH G.J. (2005), "City Branding: An Effective Assertion of Identity or a Transitory Marketing Trick?", in *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 96, 5, pp. 506-514.
LANDRY C. (2000), *The Creative City: a Toolkit for Urban Innovators*, London, Earthscan.
LAZZERONI M. (2004), *Geografia della conoscenza e dell'innovazione tecnologica. Un'interpretazione dei cambiamenti territoriali,* Milano, FrancoAngeli.
LIM H. (1993), *Cultural strategies for revitalizing the city: a review and evaluation*, in "Regional Studies", vol.27 (6), pp.589-594.
LYNCH K. (1960), *The Image of the City, Cambridge*, Mass. MIT Press, (trad. it. *L'immagine della città*, Venezia, Marsilio, 1964).
MAGNAGHI A. (2009), *Lo scenario strategico del PPTR*, Regione Puglia.
MARTINELLI N., LA MACCHIA M.R. (2008), "Bari due governi urbani elementi di persistenza e discontinuità", in *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, n.39 (93), pp. 161-181.
MARTINOTTI G. (1993), Metropoli, Bologna, Il Mulino.
MIANI F. (2009), "Dalla insostenibilità alla qualità urbana. Politiche urbanistiche e scenari per lo sviluppo territoriale e l'equilibrio sociale" in *Bollettino della Società Geografia Italiana*, Roma, Serie XIII – Volume II, pp.99-111.
MININNO A. (1983), "Attività innovativa, organizzazione industriale e crescita terziaria. Il caso di Bari" (in coll. con CARPARELLI S. e NOVELLI G.), *Economia e Commercio*, n. 1, Bari, pp. 37-59.
MINISTERO DELL'INTERNO - UNIVERSITÀ CATTOLICA (2009), *Processi migratori e integrazione nelle periferie urbane*, Report disponibile on line: http//www.cestim.it
NUZZOLO A., COPPOLA P. (2006) (a cura di), *Limiti e prospettive di sviluppo del trasporto ferroviario delle merci*, Milano, FrancoAngeli.
OECD (2000), *The reform of metropolitan governance,* Ottobre 2000.

ONC-CNEL (2010), *Indici di integrazione degli immigrati in Italia. Il potenziale di integrazione nei territori italiani. Analisi dell'occupazione e della criminalità per collettività*, VII Rapporto, Roma, 13 Luglio 2010.

OSSERVATORIO TURISTICO REGIONALE (2009), *Rapporto sul turismo pugliese 2009*.

PALMA E., RINELLA A. (2006), *La città visionaria. Lezioni di Piano strategico,* Bari, Progedit.

PALMER-RAE ASSOCIATES (2004), *European Cities and Capitals of Culture: Study prepared for the European Commission*, 2 voll., http://ec.europa.eu/culture/key-documents/doc926_en.htm (conostra Gennaio 2011).

PAPA E. (2009), *Il ruolo della politica nella pianificazione strategica: l'esperienza di Metropoli Terra di Bari*, relazione presentata alla V Giornata di Studi INU "Urbanistica e Politica", Napoli, Ottobre 2009.

PAPA F. (2008), "Il percorso storico della formazione dell'identità moderna tra la terra e il mare", in AA. VV., *Identità culturale dell'Area Metropolitana di Bari": la terra e il mare*, Studio e ricerca sul tema "Identità culturale della Metropoli Terra di Bari" affidato dal Comune di Bari – Ufficio del Piano Strategico MTB – all'Università degli Studi di Bari pp. 43–55.

PASQUI G. (2001), *Il territorio delle politiche. Innovazione sociale e pratiche di pianificazione*, Milano, FrancoAngeli.

PERAGINE V. (a cura di) (2008), *Povertà e politiche di inclusione sociale in Provincia di Bari,* Bari, Edizioni di Pagina.

PERTSIMERIS P.(1991), (a cura di) *Le trasformazioni sociali dello spazio urbano. Verso una nuova geografia della città europea*, Bologna, Patron Editore.

PETERSON P. (1981), *City Limits*, Chicago, Chicago University Press.

PIERRE J. (1999), "Models of Urban Governance. The Institutional Dimension of Urban Politics", in *Urban Affairs Review* 34 (3), pp. 372-396.

PIRRO F. (2008), "Identità e cultura dello sviluppo in Terra di Bari dall'Unità d'Italia ai giorni nostri", in AA. VV., *Identità culturale dell'Area Metropolitana di Bari": la terra e il mare*, op. cit., pp. 49-55.

PIRRO F. (2007), "Linee di indirizzo, proposte operative, obiettivi e strumenti di una politica per la crescita e l'occupazione nell'area di Bari e nell'hinterland metropolitano", draft paper.

POLLICE F., SPAGNUOLO F. (2009), "Branding, identità e competitività", in GEOTEMA, n°37, pp. 49-50.

POLLICE F. (2007), *Popoli in fuga*, Napoli, CUEN.

POLLICE F. (2007), "L'industria. Dalla localizzazione industriale alla competitività territoriale", in Leone U. (a cura di), *Produrre, Consumare, Comunicare. Temi di Geografia economica*, Giappichelli, Torino, pp.133-178.

POLLICE F. (2005), "Il ruolo dell'identità territoriale nei processi di sviluppo locale", in "Boll. Soc. Geogr. Ital.", vol.X, n.1, 2005, pp.75-92.

PORTER M.E. (1995), "The competitive advantage of the inner city" in *Harward Business Review*, n.3, pp.55-71.

PUGLIESE T., SPAZIANTE A. (a cura di) (2003), *Pianificazione strategica per le città: riflessioni dalle pratiche*, Milano, FrancoAngeli.

RAFFESTIN C. (2003), "Immagini e identità territoriali", in Dematteis G. e Ferlaino F., *Il Mondo e i Luoghi: geografie delle identità e del cambiamento*, IRES, Torino, pp.3-12.

REGIONE PUGLIA – POR 2000-2006 (2004), *Progetto Integrato Territoriale n.3 – Area Metropolitana – s.p.l. Bari*, documento finale, 14 Dicembre 2004.

REGIONE PUGLIA (2006), *Documento strategico della Regione Puglia 2007-2013*, Bari, BURP n. 102, 9 agosto 2006.

REGIONE PUGLIA, (2009), *Piano Regionale dei Trasporti 2007-2013,* Bari, Regione Puglia.

RINELLA A. (1998), Il Piano Urban e la 'città che non c'è': un'ipotesi alternativa di riqualificazione urbana per la città di Bari, in VIGANONI L. (a cura) *Temi e problemi di geografia. In memoria di Pietro Mario Mura*, Roma, Gangemi Editore, 177-184.

RINELLA A., RINELLA F., (2001), "Evoluzione della funzione commerciale e nuove gerarchie urbane nella terra di Bari", in BULLADO E., BUZZETTI L. (a cura di), *La rivoluzione terziaria. Riorganizzazione geografica del commercio*, Trento, Artimedia, pp. 117-131.

RUPPERT E. S. (2001), "Re-visioning the City", in *Political Geography*, Vol. 20 (1), pp.131-134.

RUR/CENSIS (2006), *Strategie per il territorio. Nova cultura della programmazione o retorica del piano?*, Milano, Franco Angeli.

RUR (2009), *Metropoli per la ripresa. Il sistema urbano italiano al 2009*. Roma, 16 Dicembre 2009.

SACCO P.L., TAVANO BLESSI, G. (2009), "The Social Viability of Culture-led Urban Transformation Processes: Evidence from the Bicocca District, Milan" in *Urban Studies*, 46, 1115-1135.

SANTAGATA W. (2005), "I distretti culturali nei paesi avanzati e nelle economie emergenti", in *Economia della cultura*, 2.

SANTAGATA W. (a cura di) (2009), *Il libro bianco sulla creatività. Per un modello italiano di sviluppo*, Milano, Egea, Università Bocconi Editore.

SANTANDREA R. V. (1993), L'area metropolitana di Bari: progetto e istituzione, in Morgese W. (a cura), *L'area metropolitana di Bari. Problematiche ed evidenze*, Bari, Cacucci, 179-195.

SASSEN S. (2001), "Economie urbane e distanze che svaniscono", in *Urbanistica*, n.116, pp. 29-35.

SASSEN S. (1997), *Le città nell'economia globale*, Bologna, il Mulino.

SAVARESE N. (2005), *Valorizzazione del patrimonio e sviluppo locale*, in "Economia della cultura", Vol. XV, n.4, pp.455-472.

SCOTT A. (2000), *The Cultural Economy of Cities*. London, Sage.

SGI (2008), *Rapporto Annuale 2008. L'Italia delle città. Tra malessere e trasfigurazione*, Roma.

SOMMELLA R. (a cura di) (2008), *Le città del Mezzogiorno. Politiche, dinamiche, attori,* Milano, FrancoAngeli.

SRM (2007), *L'economia pugliese e le nuove sfide dell'internazionalizzazione produttiva,* Napoli, Giannini Editore

SRM (2009), *Porti e territorio. Scenari economici, analisi del traffico e competitività delle infrastrutture portuali del Mezzogiorno*, Napoli, Giannini Editore.

SVIMEZ (2010), *Rapporto Svimez 2010 sull'economia del Mezzogiorno*, Bologna, Il Mulino.

TALIA I. (1998), *Competizione globale tra città. I casi di Napoli, Palermo e Bari*, Napoli, Liguori.

TALIA I. (2007), *Ambiente, uomini, Città nell'organizzazione territoriale del Mezzogiorno*, Napoli, Liguori.

TATEO F. (a cura di) (1989), *Storia di Bari. L'Ottocento*, Bari, Laterza.

TATEO F. (a cura di) (1997), *Storia di Bari. Il Novecento*, Bari, Laterza.

THRIFT N. (2005), *Knowing Capitalism*, London, Sage.

TORTORELLA W., CHIODINI L. (2008), *Rapporto Cittalia 2008. Ripartire dalle città*, Cittalia - Fondazione Anci Ricerche.

TORTORELLA W., a cura di (2010), *Città d'Italia: le aree urbane tra crescita, innovazione ed emergenze*, Bologna, il Mulino.

TRIGILIA C. (2004), "Distretti Industriali e Distretti High-tech", in BELLANCA N., DARDI M. e RAFFAELLI T. (a cura di), *Economia senza gabbie: studi in onore di Giacomo Becattini*, Bologna, Il Mulino, pp. 27-48.

TURCO A., VALLEGA A., DE MATTEIS G., RAFFESTIN C. (1984), *Regione e regionalizzazione*, Milano, Angeli.

VANOLO A. (2002), "Torino nella competizione europea: una proposta metodologica per l'analisi della competitività urbana", in *Bollettino della Società Geografia Italiana*, Roma, Serie XII – Volume VII, pp.249-266.

VANOLO A., ROSSI U. (2010), *Geografia politica urbana,* Bari, Editori Laterza.

VICARI HADDOCK S., MOULAERT F., a cura di (2009), *Rigenerare la città: pratiche di innovazione sociale nelle città europee,* Bologna, il Mulino.

VIESTI G. (1998), *Bari. Economia di una città*, Roma-Bari,Laterza.

VIGANONI L. (1992a), *Città e metropoli nell'evoluzione del Mezzogiorno*, Milano, Franco Angeli.

VIGANONI L. (1992b), *Il Mezzogiorno della città: tra Europa e Mediterraneo,*Milano, Franco Angeli.

VIGANONI L., a cura di (1999), *Percorsi a Sud. Geografie e attori nelle strategie regionali del Mezzogiorno*, Torino, Fondazione Agnelli.

VILLANI P. (1974), *Mezzogiorno tra riforme e rivoluzione*, Bari, Laterza.

VIRNO P. (2001), "General Intellect", in Fadini U., Zanini A. (a cura di), *Lessico postfordista. Dizionario di idee della mutazione*, Milano, Feltrinelli, pp. 146-152.

ZANCHINI E., NANNI G., EROE K. (a cura di) (2010), *Rapporto Pendolaria 2010,* Legambiente.

WAITT GORDON, GIBSON CHRIS (2009), Creative Small Cities: Rethinking the Creative Economy in Place, in "Urban Studies", vol.46 (5-6), pp.1223-1246.

WIRTH L. (1938), "Le phénomène urbain comme mode de vie", in GRAFMEYER Y. and JOSEPH I., 1979, *L'Ecole de Chicago, naissance de l'écologie urbaine,* Paris, Aubier-Montaigne.