

# **Un'analisi degli effetti del PON Metro 2014-2020 della Città di Bari**

21/05/2024

## Sommario

Premessa.....	4
1. La metodologia.....	6
1.1 Il percorso metodologico .....	6
1.2 Analisi della resilienza .....	10
1.3 Le tavole di input-output .....	11
1.4 La survey sul sentiment.....	13
2. La programmazione .....	15
2.1 Il PON Metro: opportunità per un “salto” nella programmazione territoriale .....	15
2.2 La strategia di intervento del PON Metro .....	17
2.3 Quale resilienza nella programmazione.....	20
2.4 Il PON Metro negli schemi di bilancio .....	22
3. Gli effetti della spesa comunale .....	23
3.1 La spesa realizzata.....	23
3.2 L’impatto della spesa.....	27
4. L’implementazione del PON Metro.....	32
4.1 I progetti caratterizzanti .....	32
4.2 I risultati raggiunti .....	33
4.2.1 <i>Rigenerazione urbana e mobilità</i> .....	33
4.2.2 <i>Welfare, innovazione sociale e sicurezza</i> .....	37
4.2.3 <i>Cultura, sport e turismo</i> .....	39
4.2.4 <i>Verde, ambiente e rifiuti</i> .....	40
4.2.5 <i>Economia, lavoro e impresa, digitale</i> .....	41
5. Come è cambiato il contesto territoriale .....	42
5.1 Rigenerazione urbana e mobilità .....	42
5.2 Welfare, innovazione sociale e sicurezza .....	43
5.3 Cultura, sport e turismo .....	50
5.4 Verde, ambiente e rifiuti .....	52
5.5 Economia, lavoro e impresa .....	56
6. Il sentiment dei cittadini .....	60
Considerazioni conclusive .....	63



**UNIONE EUROPEA**  
Fondi Strutturali e di Investimento Europei

Allegati .....	65
Allegato 1: Programma di mandato 2014-2019 .....	65
Allegato 2: Programma di mandato 2019-2024 .....	68

## Premessa

Il presente rapporto costituisce un contributo alla determinazione degli effetti prodotti dall'attuazione del Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane (PON METRO 2014-2020)<sup>1</sup>, inquadrato nella più ampia cornice delle politiche implementate dall'amministrazione comunale di Bari tra il 2014 e il 2023.

L'analisi si basa su una metodologia perfezionata da Intellera Consulting e Luiss School of Government, che verrà dettagliata nel paragrafo a seguire e si caratterizza per avere un approccio "terzo". Tale approccio prevede una fase di confronto con il cliente solo nella fase finale del percorso; un confronto utile per validare i risultati ottenuti, approfondire la comprensione delle dinamiche intercorse, ridurre le aree di più difficile interpretazione e integrare la lettura dove possibile.

La disanima della metodologia utilizzata è sviluppata nel capitolo 1.

Successivamente viene analizzato il quadro della programmazione dell'Ente, attraverso - in primo luogo - l'articolazione del PON Metro e la connessione con la programmazione dell'Ente, di cui viene restituita una rassegna nel paragrafo 2.1; nel paragrafo successivo viene restituita una rilettura degli obiettivi dell'Ente sotto il profilo della resilienza (paragrafo 2.2), accompagnata da una ricognizione delle connessioni della programmazione con la struttura del bilancio (paragrafo 2.3).

Segue una ricostruzione degli effetti della spesa realizzata, attraverso i pagamenti erogati nelle diverse missioni che compongono il bilancio comunale (paragrafo 3.1). Nel paragrafo successivo sono poi stimati gli effetti della spesa riferibile all'attuazione del PON Metro e alle decisioni dell'Ente durante il periodo di interesse, in termini di valore aggiunto e occupazione, considerando gli effetti diretti dovuti alla domanda di beni e servizi dell'Amministrazione, così come quelli indiretti e indotti. I primi generati dalle interdipendenze settoriali attivate dai fornitori dell'Amministrazione; i secondi dall'occupazione e relativi redditi stimolati dalla domanda pubblica.

La componente finanziaria è successivamente declinata attraverso i principali progetti contenuti nel PON Metro (paragrafo 4.1) e associato a indicatori di risultato (paragrafo 4.2), grandezze che restituiscono quanto effettivamente realizzato attraverso le poste di bilancio impiegate.

Inoltre, viene proposta una lettura del contesto cittadino e dei cambiamenti intercorsi durante il periodo di attuazione del PON Metro, tenendo conto degli ambiti tematici individuati (capitolo 5). Per fare ciò sono presi in esame indicatori di impatto, ovvero variabili che non sono esclusivamente riconducibili all'azione amministrativa, ma che possono esserne influenzati. L'evoluzione del contesto locale è quindi messa a confronto con quella di altri ambiti territoriali per evidenziare le possibili peculiarità della Città di Bari rispetto, in particolare, ad altri capoluoghi metropolitani, piuttosto che alle altre città metropolitane, alla regione Puglia, al Mezzogiorno o all'intero Paese.

---

<sup>1</sup> Come previsto dal PON Città Metropolitane 2014-2020, l'Autorità di Gestione ha effettuato le attività diagnostiche e di valutazione ex ante richieste dall'art. 37.2 del Reg. CE n. 1303/2013 per l'identificazione delle specifiche tipologie e dotazioni finanziarie adeguate con l'obiettivo di perseguire strumenti più efficaci (per i settori di investimento interessati, ad es. in ambito di risparmio energetico) ed efficienti (in relazione alla tempistica attuativa) valorizzando le lezioni da recenti esperienze sostenute con fondi nazionali e/o comunitarie.



**UNIONE EUROPEA**  
Fondi Strutturali e di Investimento Europei

Conclude il contributo, l'analisi del sentiment dei cittadini (capitolo 6), rilevato attraverso una indagine demoscopica finalizzata ad acquisire la percezione dei residenti sulle condizioni di vita attuali e i cambiamenti intercorsi nel quotidiano, con un approfondimento che comprende gli ambiti tematici su cui è intervenuto il PON Metro.

# 1. La metodologia

## 1.1 Il percorso metodologico

La metodologia applicata da Intellera e Luiss School of Government si articola su sei ambiti di analisi, declinati nella figura a seguire.

Fig. 1.1 Il percorso metodologico: ambiti e strumenti di analisi



Nella sua applicazione al caso del Comune di Bari ha significato, nello specifico, focalizzare l'analisi sul periodo compreso tra il 2014, anno di approvazione del Dossier strategico del PON Metro, e il 2023 o l'ultima annualità intera di cui si hanno informazioni.

Il percorso metodologico ha preso avvio dal confronto tra il PON Metro e uno strumento programmatico quale il Documento Unico di Programmazione (D.U.P.), in qualità di strumento di riferimento per la guida strategica e operativa del Comune. Di entrambi i documenti sono stati considerati gli obiettivi nelle diverse edizioni, anche al fine di rilevarne le modificazioni nel corso del periodo di analisi.

Contestualmente alla programmazione è stato preso in esame il Rendiconto di gestione, quale strumento di rilevazione dei risultati di amministrazione, nelle annualità comprese tra il 2014 e il 2023. Del rendiconto si è registrato il totale pagato ogni anno, comprensivo del c/competenza e del c/residui, per ogni missione. Le spese per missione sono state declinate anche tra parte corrente e c/capitale, isolando la parte di investimento dal totale.

Questa attività costituisce la fase 1 del percorso metodologico di cui alla Figura 1.1 nonché il punto 1 del *framework* metodologico riportato nella Figura 1.2.

Individuati gli interventi previsti nel PON Metro e nei Programmi di mandato, il passaggio successivo è stato quello di determinare strumenti di misurazione statistica, attraverso la fase 2 del percorso metodologico di cui alla Figura 1.1.

Ciò attraverso l'acquisizione di informazioni disponibili presso l'Ente e l'elaborazione di indicatori di risultato, principalmente attraverso la piattaforma M.U.S.I.C.A. (Monitoraggio Urbano attraverso Soluzioni Innovative per Città Agili), un sistema di ricezione dei dati, con informazioni che possono confluire da fonti differenti, quali Bari Partecipa, Città Connessa, Bari Pulita, Opendata e piattaforme informative sulla mobilità. Si è così ricostruito un primo sistema di indicatori di output, attività riconducibile al punto 2 del *framework* metodologico, integrato con informazioni elaborate autonomamente dai diversi servizi.

Dall'analisi degli obiettivi di mandato e delle missioni che compongono il bilancio dell'Ente è emerso un secondo set di indicatori prevalentemente di impatto, attività afferente al punto 3 del *framework* metodologico. Gli indicatori sono stati selezionati in coerenza con due documenti programmatici a cui ha aderito l'Amministrazione: il Patto per lo sviluppo della città metropolitana di Bari e l'Agenda per lo sviluppo sostenibile della città metropolitana di Bari. Più specificatamente sono stati recepiti gli indicatori in essi menzionati, integrati con quanti reputati utili alla misurazione dello sviluppo sostenibile. Tra questi, quelli previsti per l'analisi dei Sustainable Development Goals (SDGs) di Agenda 2030 e il sistema di indicatori per misurare il Benessere equo e sostenibile dei Territori (BesT) predisposto da Istat.

L'insieme degli indicatori di risultato (output)<sup>2</sup> e impatto (outcome) è stato ricondotto a una tassonomia articolata su cinque ambiti tematici, in coerenza con gli ambiti strategici del PON Metro e della programmazione dell'Ente:

1. Rigenerazione urbana e mobilità;
2. Welfare, innovazione sociale e sicurezza;
3. Cultura, sport e turismo;
4. Verde, ambiente e rifiuti;
5. Economia, lavoro e impresa, digitale.

---

<sup>2</sup> Indicatori non necessariamente coincidenti con quelli previsti dal PON Città metropolitana 2024-2020.

Gli indicatori di risultato (output) rappresentano l'esito più immediato del programma di spesa, come il numero di beneficiari di un intervento o gli utenti di un servizio, piuttosto che gli interventi infrastrutturali realizzati. Pertanto, si tratta di variabili la cui dimensione deriva esclusivamente da precise scelte dell'Ente e sono una diretta conseguenza delle decisioni di spesa messe a bilancio.

Gli indicatori di impatto (outcome) esprimono invece l'impatto che il programma di spesa, congiuntamente ad altri enti e a fattori esterni, produce sulla collettività e sull'ambiente<sup>3</sup>. Si tratta di indicatori caratterizzati da forti interdipendenze con fattori esogeni all'azione dell'amministrazione. Pertanto, tali grandezze possono essere state condizionate dall'azione dell'Ente, ma non in maniera esclusiva, essendo soggette anche a fattori di contesto.

Completato il sistema di indicatori si è proceduto ad un'analisi longitudinale dei dati, al fine di restituire i mutamenti avvenuti a Bari Città, contestualmente all'espletamento del duplice mandato amministrativo, quindi tra il 2014 e l'ultimo anno disponibile. Attenzione specifica è attribuita al 2019, considerando che il periodo successivo è stato fortemente segnato dall'evento pandemico scatenato dal Sars-Cov-2, soprattutto negli ambiti maggiormente soggetti a restrizioni sanitarie, quali (ad esempio) il commercio, i pubblici esercizi, le attività turistiche, culturali e per il tempo libero. Attività questa di cui al punto 4 del *framework* metodologico. Infine, attraverso il punto 5 del *framework* metodologico, viene realizzato un confronto con altri territori comparabili, quali la città metropolitana di Bari e le altre città metropolitane italiane, e i rispettivi comuni capoluogo<sup>4</sup>. Un confronto è inoltre realizzato rispetto alla Puglia, al Mezzogiorno e al quadro nazionale laddove le informazioni disponibili lo permettono.

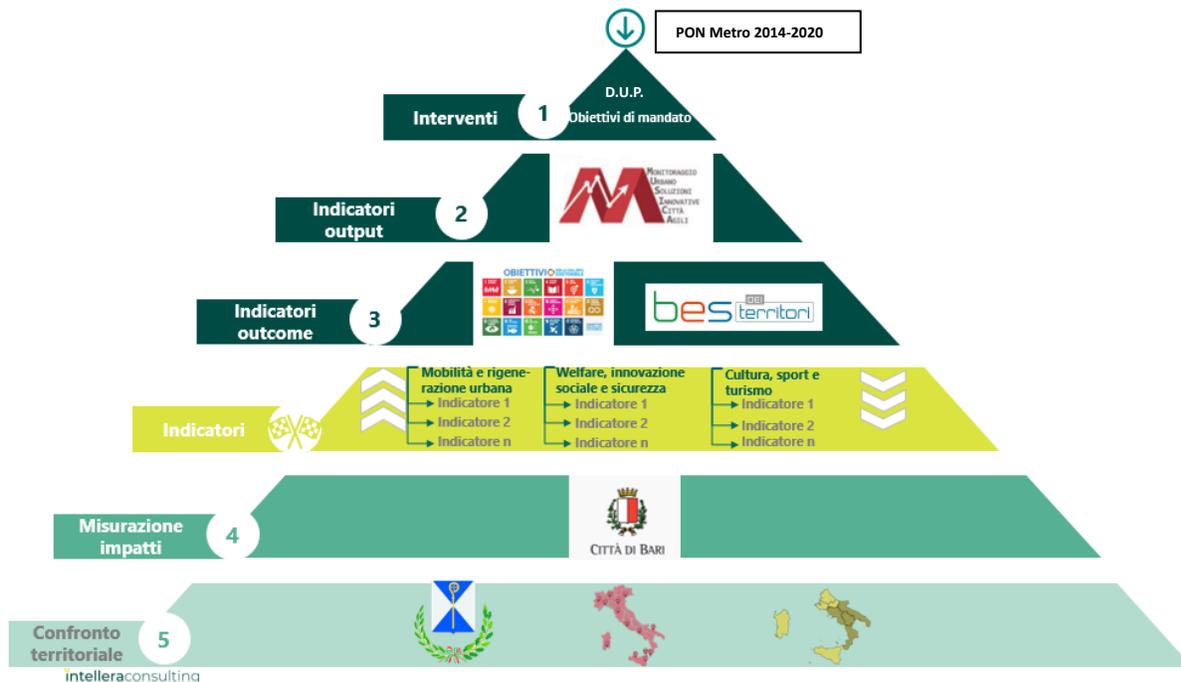
L'insieme delle attività svolte per l'analisi statistica è stata strumentale alla redazione del paragrafo 4.2 e del capitolo 5.

---

<sup>3</sup> Indicatori che rappresentano una coniugazione di quanti presenti nell'Agenda metropolitana e quanti desumibili dalle priorità strategiche previste nella nei documenti di programmazione del Comune, pertanto non necessariamente coincidenti con quelli previsti dal PON Città metropolitane 2024-2020.

<sup>4</sup> Oltre a Bari: Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Reggio Calabria, Cagliari, Messina, Palermo, Catania.

Fig. 1.2 Framework metodologico dell'analisi statistica



Il percorso metodologico ha previsto inoltre una determinazione degli impatti quantitativi della spesa dell'Ente in termini economici e occupazionali (fase 3), facendo ricorso all'uso delle tavole Input-Output, mediante un processo dettagliato nel paragrafo 1.3. Attraverso la metodologia input-output è stato possibile determinare quanto la spesa per investimenti, piuttosto che per l'acquisto di beni, forniture o servizi, o ancora per l'erogazione di misure di sostegno può avere attivato nell'economia in termini di valore aggiunto e occupazione. Questo in termini diretti, ovvero attivando imprese fornitrici, così come in maniera indiretta, attraverso le forniture che le ditte appaltatrici a loro volta attivano. La metodologia ha consentito, inoltre, la stima degli effetti indotti, ovvero attraverso la domanda di beni e servizi che vengono dall'occupazione coinvolta e dai redditi che ricevono grazie al lavoro svolto.

La fase 4 del percorso metodologico, relativa all'individuazione di eventuali effetti qualificanti, ha previsto ulteriori approfondimenti. In primo luogo, una rilettura degli interventi attuati classificati adottando la tassonomia del modello di resilienza proposto dal Joint Research Centre della Commissione europea, come dettagliato nel paragrafo 1.2. In secondo luogo, ulteriori approfondimenti documentali finalizzati a rilevare innovazioni positive che non prevedono o non hanno avuto ancora effetti in termini economici.

La fase 5 è stata espletata attraverso una survey sulla percezione dei cittadini, secondo le modalità descritte nel paragrafo 1.4. Il questionario è stato strutturato in cinque ambiti, tali da rilevare il giudizio sul contesto della città e della zona di residenza, chiedendo un parere sulla evoluzione del contesto di lungo periodo, tale da superare le logiche contingenti. Per meglio contestualizzare i giudizi espressi sulla qualità della vita rispetto alla congiuntura attuale, sono state somministrate anche domande finalizzate a cogliere l'umore circa la situazione personale attuale. Parimenti, sono state somministrate domande

specifiche circa l'operato del sindaco e dell'amministrazione per cogliere eventuali influenze sui giudizi di tipo politico. Da ultimo, è stata introdotta una batteria di domande sul profilo sociale e demografico dell'intervistato, utile a declinare più puntualmente l'articolazione dei giudizi rilevati.

A completamento del percorso metodologico la fase 6, quella di confronto con l'Ente, che ha portato a recepire nuova documentazione utile a perfezionare l'analisi, come la Relazione di fine mandato non ancora formalmente approvata.

## 1.2 Analisi della resilienza

Il rapido susseguirsi delle crisi che hanno caratterizzato l'inizio della terza decade di questo secolo, a partire dalla pandemia Covid 19, passando per la crisi energetica generata dall'invasione russa dell'Ucraina sino alla attuale crisi medio orientale e i contestuali effetti dei mutamenti climatici hanno dimostrato come lo stato emergenziale non rappresenti più l'eccezione bensì la norma. L'impatto asimmetrico di queste crisi, e i maggiori costi da affrontare per ridurre gli effetti, impone anche al decisore politico locale di abbracciare quanto prima un "modello resiliente", laddove per resilienza si intende, in estrema sintesi, la capacità non solo di resistere alle sfide e farvi fronte, ma anche di attraversare le transizioni in modo sostenibile, giusto e democratico<sup>5</sup>.

Si parla anche di *resilienza trasformativa* quale capacità di trasformarsi in modo giusto, sostenibile e inclusivo<sup>6</sup>, permettendo al tessuto economico e sociale e all'ambiente di un determinato territorio di resistere a shock sistemici prolungati.<sup>7</sup>

Più nello specifico, la *dimensione sociale ed economica della resilienza* si riferisce: "alla capacità di affrontare gli shock economici e conseguire cambiamenti strutturali a lungo termine in modo giusto e inclusivo. Significa costruire le condizioni sociali ed economiche per una ripresa orientata alle transizioni, promuovere la coesione sociale e regionale e sostenere i membri più vulnerabili della società, senza trascurare le tendenze demografiche e coerentemente con il pilastro europeo dei diritti sociali"<sup>8</sup>.

Volendo fare un esempio, appare di tutta evidenza, se si pensa al dissesto idrogeologico, come i costi per la prevenzione siano di gran lunga inferiori rispetto a quelli per la ricostruzione. Inoltre, è del pari evidente come sia più facile programmare nel medio termine le risorse per la prevenzione che reperire fondi emergenziali in una programmazione già in corso.

Un modello, quello della resilienza, che impone l'adozione di un approccio di pianificazione strategica della politica pubblica, basata sulla raccolta di dati quali e quantitativi che permettano di monitorare via via il raggiungimento di target prefissati.

---

<sup>5</sup> Commissione europea, Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio Relazione 2020 in materia di previsione strategica: tracciare la rotta verso un'Europa più resiliente COM (2020) 493 Final Bruxelles, 9.9.2020, p.2. Vedi anche JRC The challenge of resilience in a globalised world, Report by the Joint Research Centre the European Commission's in-house science service. 2015 e O. F. González Castillo et al, Urban Resilience: Methodologies, Tools and Evaluation Theory and Practice, Springer 2022.

<sup>6</sup> Manca A; Benczur P; Giovannini E. Building a Scientific Narrative Towards a More Resilient EU Society EUR 28548 EN. Luxembourg (Luxembourg): Publications Office of the European Union; 2017. JRC106265.

<sup>7</sup> Giovannini, E., Benczur, P., Campolongo, F., Cariboni, J. and Manca, A., Time for transformative resilience: the COVID-19 emergency, EUR 30179 EN, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2020, ISBN 978-92-76-18113-2, doi:10.2760/062495, JRC120489.

<sup>8</sup> Idem.

La metodologia qui utilizzata per misurare la coerenza delle policy con l'approccio della resilienza è quella sviluppata da Joint Research Centre per la Commissione europea<sup>9</sup> e prende a riferimento le assunzioni del modello, identificando cinque tipologie di interventi, quali:

1. le *misure di prevenzione* mirano a ridurre l'impatto e la dimensione degli shock e in taluni casi di circoscriverli<sup>10</sup>. Si pensi per esempio alla campagna vaccinale per il covid-19 oppure al cd "sisma bonus";
2. le *misure di preparazione*<sup>11</sup> hanno l'obiettivo di creare le migliori condizioni per affrontare gli shock aumentando le risorse per fronteggiare le emergenze. Si pensi per esempio all'adozione di piani di emergenza per fronteggiare calamità;
3. le *misure di protezione*<sup>12</sup>, invece, mirano a mitigare l'impatto degli shock, incrementando la capacità di assorbimento del tessuto economico e sociale. Si pensi agli aiuti economici forniti alle imprese con le attività sospese nel corso della pandemia e gli aiuti ai lavoratori autonomi;
4. le *misure di promozione*<sup>13</sup> incrementano le capacità adattive e la flessibilità. Si pensi ai crediti di imposta per sostenere gli investimenti volti al risparmio energetico, alla riduzione dei consumi, all'adozione di processi produttivi circolari;
5. infine, le *misure di trasformazione*<sup>14</sup> giocano un ruolo chiave quando è richiesto un vasto processo di adattamento (si pensi all'adattamento ai mutamenti climatici) e mira alla ridefinizione di processi e relativi investimenti. Si pensi, per esempio, alla reintroduzione di verde urbano, alla creazione di sistemi di trasporto multimodali, alla valorizzazione delle periferie e alla gestione delle aree costiere.

La programmazione del Comune di Bari è stata reinterpretata alla luce di questa tassonomia.

### 1.3 Le tavole di input-output

Il modello Input-Output, o delle Interdipendenze settoriali, oltre che per analisi strutturali, è utilizzato spesso per la valutazione dell'impatto di piani o programmi di investimento nonché per calcolare l'esposizione del sistema economico di un'area/regione all'attività di un particolare settore o unità locali di un determinato settore (caso in questione).

Il modello Input-Output consente, infatti, data l'esplicitazione/endogenizzazione dei legami multisettoriali e multiregionali, di tener conto in modo sistemico dei flussi generati direttamente ed indirettamente dai settori produttivi, e, in modo indotto, dal consumo delle famiglie che percepiscono reddito in virtù della partecipazione al processo produttivo generato dall'impatto. Nell'analizzare le risposte del modello I-O occorre tuttavia tener conto delle ipotesi costruttive, in particolare: i) è un modello *demand driven*, ossia il meccanismo dell'attivazione del sistema economico proviene esclusivamente da variazioni della domanda finale; ii) *supply unconstrained*, non si tiene conto nel corso

<sup>9</sup> Manca A; Benczur P; Giovannini E. op.cit.

<sup>10</sup> JRC The challenge of resilience in a globalised world, op cit, p 11.

<sup>11</sup> Idem.

<sup>12</sup> JRC The challenge of resilience in a globalised world, op cit, p 12.

<sup>13</sup> Idem.

<sup>14</sup> EPSON. "ECR2 Economic Crisis: Resilience of Regions, Final Report." European Commission, 2014.

della simulazione dei vincoli di capacità produttiva; iii) a prezzi dati, ossia i prezzi non cambiano al variare della produzione.

Il meccanismo causale viene generato dall'impulso di domanda finale esogeno (ad esempio: spesa PA o investimenti) che attiva output e quindi in modo recursivo: valore aggiunto ed occupazione. Spesso viene considerata la retroazione della spesa delle famiglie attivata dal reddito disponibile generato dal reddito da lavoro dipendente (induzione del consumo). La produzione attivata può essere scomposta in tre componenti: diretta, indiretta ed indotta. La produzione diretta è quella attivata direttamente dalla domanda finale, questo tipo di produzione si chiama anche primo round di attivazione. La produzione indiretta è generata dalla produzione di quei beni e servizi intermedi domandati dalle imprese "dal secondo round di attivazione" in poi, è generalmente inferiore alla produzione diretta e cresce all'aumentare delle sinergie (capacità integrativa) presenti nella regione. La produzione indotta è quella ricavata grazie agli acquisti di coloro che percepiscono redditi (lavoratori dipendenti ed autonomi) in quanto partecipanti al processo produttivo dei settori interessati all'attivazione.

Il modello non considera gli effetti di medio periodo supply side su: costi, produttività e quindi competitività. Tale limitazione, tuttavia, è più che compensata dal contenuto informativo che l'impatto I-O riesce a fornire in termini di estrema completezza dell'attivazione intersettoriale e spaziale delle grandezze macro/mesoeconomiche rilevanti.

La valutazione dell'esposizione economica del sistema regionale all'attività del Comune di Bari sarà svolta attraverso un modello Input-Output del tipo multiregionale che considererà la Puglia e le restanti regioni italiane, che per comodità espositiva, come "resto Italia".

Importante sottolineare che tale modello non è basato su una matrice multiregionale simmetriche (settore per settore) ma su di una tavola Supply and Use (SUT) multiregionale (modello SUT *based*). Le SUT costituiscono una ulteriore esplicitazione dei flussi fra agenti economici, già quantificati nelle tavole Input-Output, poiché permettono di tener conto, in modo più approfondito, degli scambi di beni e servizi da parte di: imprese, famiglie, pubblica amministrazione, resto del mondo (resto d'Italia).

In particolare:

- le imprese domandano prodotti intermedi e beni d'investimento;
- le famiglie domandano beni e servizi di consumo, investimento e collettivi;
- la pubblica amministrazione domanda beni d'investimento ed intermedi;
- il resto del mondo (resto d'Italia) domanda beni e servizi finali ed intermedi.

A loro volta:

- le imprese producono beni intermedi, d'investimento e di consumo;
- le famiglie offrono i servizi del fattore lavoro;
- la pubblica amministrazione produce servizi collettivi;
- il resto del mondo (resto d'Italia) fornisce beni e servizi finali ed intermedi.

Questi flussi sono quantificati in una tavola SUT che può essere considerata una struttura contabile costituita da due matrici. La prima (Use) esplicita la domanda di prodotti (finali ed intermedi) e servizi dei fattori produttivi espressa dai settori istituzionali ed in particolare dalle imprese aggregate in settori.

La somma della domanda di prodotti intermedi e del valore aggiunto (ovvero la remunerazione dei servizi dei fattori produttivi), rappresenta l'output di ciascun settore. La disaggregazione dei fattori produttivi permette di stimare inoltre la distribuzione primaria.

Nella parte "Supply" della tavola SUT è possibile enucleare la matrice "Make" nella quale la produzione di ciascun settore è scomposta nei diversi prodotti, ad esempio, il settore dell'agricoltura produrrà prodotti agricoli e biogas. La lettura della Make per colonna indica quanto i diversi settori concorrono alla produzione di beni e servizi.

La matrice "Make" fornisce la parte di domanda di prodotti soddisfatti dalla produzione locale (regionale o nazionale) mentre il resto viene soddisfatto da importazioni regionali ed estere concorrendo così a formare l'offerta complessiva di ciascun prodotto, che ex-post, deve coincidere con la domanda complessiva risultante dalla matrice "Use".

L'approccio di IRPET, qui adottato per la stima della tavola SUT multiregionale, è del tipo misto *bottom-up/top down*. In particolare, la procedura sfrutta quanto più possibile il set informativo disponibile a livello regionale di fonte ISTAT (ad esempio: FRAME territoriale), dati regionali forniti da altri Enti (ad esempio: Bilanci energetici regionali) e surveys accessibili condotti da altri istituti di ricerca. Tutte queste informazioni verranno quindi bilanciate per tener conto dei vincoli esterni: i) conti economici regionali ISTAT; ii) matrice SUT nazionale ISTAT, ed interni: i) eguaglianza risorse-impieghi per prodotti e formazione-destinazione output per i settori; ii) eguaglianza somma nazionale import-export interregionale.

Il risultato del bilanciamento simultaneo sarà quindi la SUT multiregionale<sup>15</sup>.

## 1.4 La survey sul sentiment

La rilevazione ha coinvolto 1.304 residenti a Bari, contattati tra l'ultima settimana di gennaio 2024 e la prima di febbraio dello stesso anno. Il contatto è stato realizzato telefonicamente per 1.000 di essi, attraverso la metodologia CATI<sup>16</sup>, via web per i restanti 304, utilizzando metodologia CAWI<sup>17</sup>.

Agli intervistati è stato sottoposto un questionario strutturato predisposto ad hoc.

Il questionario consta di cinque sezioni:

1. Giudizio su qualità della vita a Bari;
2. Giudizio qualità della vita nel quartiere dove si vive;
3. Sentiment sulla congiuntura economica;
4. Giudizio sull'operato dell'amministrazione Decaro;
5. Profilo dell'intervistato.

I rispondenti sono stati 1.292, il 99,1% del totale, avendo essi completato l'intervista.

<sup>15</sup> Per un approfondimento su tale metodologia si veda: <http://www.irpet.it/archives/51519>.

<sup>16</sup> Il termine CATI (Computer-Assisted Telephone Interviewing) indica una modalità di rilevazione diretta di unità statistiche realizzata attraverso interviste telefoniche, dove l'intervistatore legge le domande all'intervistato e registra le risposte su un computer, tramite un apposito software.

<sup>17</sup> CAWI è l'acronimo di Computer Assisted Web Interviewing. Si tratta di una metodologia di raccolta dei dati che si basa sulla compilazione di un questionario via web fornito attraverso un link, un panel o un sito web.



**UNIONE EUROPEA**  
Fondi Strutturali e di Investimento Europei

I risultati ottenuti hanno una significatività statistica con un margine di errore del 2,7% e un livello di confidenza del 95%, avendo come popolazione di riferimento i 316.136 abitanti rilevati da Istat a novembre 2023.

Il campione è stratificato secondo le seguenti dimensioni: sesso, età e ambito territoriale di domicilio.

## 2. La programmazione

### 2.1 Il PON Metro: opportunità per un “salto” nella programmazione territoriale

Il PON Metro 2014-2020 della Città di Bari si caratterizza come un passaggio sostanziale nella programmazione locale per l'entità delle risorse messe a disposizione, ma ancora di più per le caratteristiche stesse del Programma.

Tale considerazione trova il suo fondamento, innanzitutto, nel fatto che in qualità di Investimento Integrato Territoriale (ITI), il PON Metro ha consentito la realizzazione di interventi multi-dimensionali e intersettoriali, grazie alla possibilità offerta dal Programma di riunire le risorse di più assi prioritari di uno o più programmi operativi, permettendo di coniugare finanziamenti connessi a obiettivi tematici differenti, supportati nel caso specifico dal FESR, dall'FSE e, successivamente, dal ReactEU.

Un ulteriore elemento qualificante è stata la previsione di un regime di gestione ed attuazione integrato. Attribuire all'Ente il ruolo di Autorità Urbana, con funzioni di Organismo Intermedio del Programma, ha avuto effetti decisivi di *capacity building*. Questo perché il processo interno all'organizzazione è stato potenziato, sia sul fronte programmatico che gestionale, soprattutto attraverso l'utilizzo di capacità già esistenti. Nello specifico, il Funzionigramma e organigramma Comunale è stato modificato attribuendo al Direttore Generale la funzione di indirizzo strategico in ordine al procedimento di definizione dei criteri di selezione delle operazioni e di coordinamento della cabina di regia PON Metro e al personale in Staff al Direttore Generale le competenze relative alle attività delegate dall'Autorità di Gestione del PON Metro e del suo programma complementare (POC Metro)<sup>18</sup>.

Contestualmente, all'unità in Staff al Sindaco sono state attribuite funzioni di pianificazione strategica (definizione obiettivi strategici, *key indicators* e target)<sup>19</sup>, tra le quali rientra anche la programmazione e il controllo di coerenza degli interventi PON con gli Obiettivi di mandato.

Ne è scaturita una stagione di programmazione più prolifica e capace di produrre una progettazione qualificata, tanto da poter intercettare prontamente le disponibilità arrivate prima con ReactEU e poi NextGenerationEU, oltre che col nuovo ciclo di programmazione 2021-2027.

Ne è un esempio la Strategia del mare ideata all'interno del PON Metro, con progettualità poi approdate al PN Metro+ 2021-2027, come il completamento dell'Area San Cataldo-San Girolamo, la riqualificazione di Torre a Mare e il nuovo waterfront di Pane e Pomodoro e Torre Quetta. Altrettanti esempi sono rappresentati da progetti come D\_Bari start up, Un negozio non è solo un negozio e Bari Artigiana, in attuazione all'obiettivo di mandato 3.5 D\_Bari, nonché le Reti Civiche Urbane e Rigenerazioni creative (Obiettivo di mandato 4.1 Partecipazione civica e i patti di collaborazione).

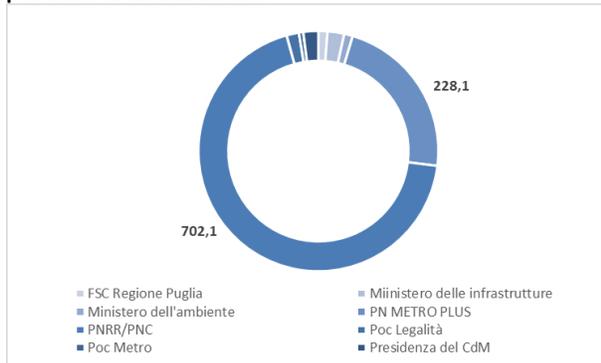
Una restituzione analoga si rileva attraverso il quadro degli investimenti in avviamento, non presi in esame nei paragrafi a seguire non avendo ancora dispiegato i loro effetti in termini di impatti misurabili.

<sup>18</sup> Comune di Bari, Deliberazioni della Giunta Comunale n. 155/2016 e 638/2016.

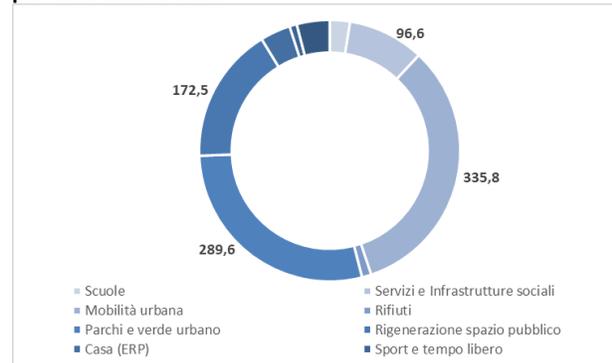
<sup>19</sup> Comune di Bari, Funzionigramma generale - Modificato con D.G.C. n. 519/2023, Pubblicato il 05 luglio 2023.

Si tratta di quasi cento iniziative che impegnano risorse per oltre 1 miliardo di euro, in gran parte in carico al PNRR/PNC (702,1 milioni di euro; 69% del totale) e quindi con un orizzonte attuativo che non può superare la prima metà del 2026, e al PN Metro Plus (228,1 milioni di euro; 22%). Ebbene dalla disamina emerge una continuità programmatica con quanto già attuato destinata a rafforzare alcune linee di intervento che hanno già dispiegato i loro effetti durante il decennio 2014-2023. Risultano in continuità gli investimenti a destinati a modificare radicalmente la mobilità, incentrati sul TPL, con l'introduzione del BRT e il rinnovo integrale del parco mezzi che diverrà elettrico, che concentrano risorse per quasi 386 milioni di euro, un terzo circa del totale. Parimenti conseguenti risultano gli investimenti dedicati al verde urbano, ai quali si aggiungono quelli dedicati al verde non urbano per la riqualificazione delle lame, con un importo vicino ai 290 milioni di euro (28% del totale) e che sono parte integrante delle grandi trasformazioni urbane in corso quali il Parco Costa Sud, l'area ex Fibronit per il Municipio 2, il nodo verde per l'area centrale insieme al Parco del Castello; trasformazioni che intercettano ulteriori 172,5 milioni di euro. A questi si sommano linee di intervento che hanno raggiunto una maturità progettuale nel tempo, come l'housing (38,3 milioni di euro) e le scuole (25,6 milioni).

**Fig. 2.1 Distribuzione degli interventi in fase di avviamento per fonte di finanziamento**



**Fig. 2.2 Distribuzione degli interventi in fase di avviamento per area di intervento**



Fonte: Elaborazioni su dati Comune di Bari

Altrettanto qualificante è stato il processo di “diffusione” verso altre istituzioni del territorio. Dalla co-progettazione delle azioni da prevedere nel PON Metro su scala comunale è scaturito un processo di pianificazione strategica su scala metropolitana, coinvolgendo tutti i comuni dell'area metropolitana, che prevede un modello di governance multilivello basato sulla partecipazione di tutti i portatori di interesse della città metropolitana di Bari, che ha portato alla sottoscrizione con la Presidenza del Consiglio dei Ministri del cd. Patto per la città metropolitana di Bari<sup>20</sup>.

Una co-progettazione che progressivamente si è accompagnata ad una co-programmazione, laddove (ad esempio) il Comune di Bari e la Città Metropolitana di Bari hanno avviato una fase di operatività sinergica per l'attuazione del Piano Strategico Metropolitan stabilendo, altresì, di coordinarsi nelle fasi di attuazione del PON Metro e del Patto per la città metropolitana di Bari per assicurare la massima efficacia degli interventi su tutti i comuni dell'area metropolitana. A tale scopo, si è stabilito di portare avanti congiuntamente nel Patto per la Città Metropolitana di Bari e nel PON Metro progetti di rango

<sup>20</sup> Comune di Bari, Deliberazioni della Giunta Comunale n. 155/2016 e 638/2016.

metropolitano in materia di agenda digitale, lavoro e inclusione sociale attiva, housing sociale, innovazione sociale e politiche giovanili<sup>21</sup>.

## **2.2 La strategia di intervento del PON Metro**

Il PON Metro 2014-2020 della Città di Bari ha subito numerose modifiche nel corso del periodo di attuazione, tanto da vedere approvata una versione 9 del Piano Operativo e una ulteriore riprogrammazione il 29 dicembre del 2023, per salvaguardare l'utilizzo della dotazione finanziaria del programma. La più rilevante innovazione è riconducibile alla strategia di contrasto alla pandemia e alla introduzione del fondo ReactEU tra le dotazioni, che ha portato ad un ampliamento del perimetro d'intervento e, contestualmente, dei progetti compresi nel piano e delle dotazioni finanziarie.

Gli Assi del PON Metro sono passati da 5 a 8, i progetti da 37 a 73, le risorse da circa 90 milioni di euro a quasi 160 milioni. Ad essi si sommano i progetti inseriti nel POC Metro che ammonta a 34,5 milioni di euro per gli ambiti I e III e a 8,1 milioni di euro per l'Ambito IV, concernente gli "Interventi ex delibera CIPE n. 36/2020".

Gli interventi per la mobilità sono una priorità della versione iniziale del PON Metro, concentrando l'Asse 2 oltre un terzo delle risorse (30,4 milioni di euro), seguiti dai servizi per l'inclusione sociale con il 28,5% delle risorse totali. Il tema della risposta allo shock pandemico entra con la versione 4 del Piano Operativo, accentrando il 40% delle risorse, con l'Asse 6 "Ripresa verde, digitale e resiliente" che ammonta a 63,3 milioni di euro. Una risposta che coinvolge più ampiamente anche il tema 'digitale' che nell'Asse 1 vede aumentare la dotazione di oltre 5 milioni di euro (+37%).

---

<sup>21</sup> Idem.

**Tab. 2.1 Evoluzione della dotazione finanziaria**

Asse	Titolo Asse	N. Progetti	Risorse assegnate (euro)	N. Progetti	Risorse assegnate (euro)
		<b>Piano Operativo v. 3.0</b>		<b>Piano Operativo v. 9.0 (come da riprogrammazione del 29.12.2023)</b>	
<b>Asse 1</b>	Agenda Digitale Metropolitana (Fesr)	8	14.547.654,94	11	19.959.177,60
<b>Asse 2</b>	Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana (Fesr)	5	30.357.290,50	6 <sup>22</sup>	29.128.187,08
<b>Asse 3</b>	Servizi per l'inclusione sociale (Fse)	17	25.213.043,69	16	23.660.262,55
<b>Asse 4</b>	Infrastrutture per l'inclusione sociale (Fesr)	5	16.945.344,54	9 <sup>23</sup>	9.434.684,27
<b>Asse 5</b>	Assistenza tecnica (Fesr)	2	1.250.000	2	1.206.940,81
<b>Asse 6</b>	Ripresa verde, digitale e resiliente (ReactEU-Fesr)	-	-	25 <sup>24</sup>	63.285.714,29
<b>Asse 7</b>	Ripresa sociale, economica e occupazionale (ReactEU-Fse)	-	-	3	4.571.428,57
<b>Asse 8</b>	Assistenza tecnica (ReactEU-Fesr)	-	-	1	6.910.519,88
<b>Totale</b>		<b>37</b>	<b>88.313.333,67</b>	<b>73</b>	<b>158.156.915,05</b>

*Fonte: Elaborazioni su dati Comune di Bari*

La strategia del PON Metro è estesamente connessa a quella più ampia dell'ente riportata nelle diverse edizioni del D.U.P. (Documento unico di programmazione), approvate ogni anno dal 2020 e derivanti dal programma di mandato, nonché in continuità con la strategia del mandato precedente 2014-2019<sup>25</sup>.

Come si evince dalla Tabella 2.2, dei 35 Obiettivi di mandato approvati, il PON Metro è direttamente connesso con 31 di essi, in alcuni casi attraverso il coinvolgimento di più di un asse; come è il caso del 2.2 "Potenziare il sistema della prima infanzia" e del 2.3 "Miglioramento servizi scolastici" che ricomprendono interventi dedicati ai servizi così come al potenziamento delle infrastrutture. Solo due Obiettivi non risultano beneficiare direttamente dell'attuazione del PON Metro, nello specifico: il 3.3 "Internazionalizzazione e attrazione di investimenti" e il 4.2 "Il meglio dei teatri".

Pertanto, l'Asse 1 del PON Metro è sostanzialmente coincidente con l'Obiettivo di mandato 5.2 "Agenda digitale metropolitana", concorrendo alla sua realizzazione in particolare attraverso il progetto "E-Gov 2: servizi interattivi per la Città Metropolitana di Bari" che rappresenta l'iniziativa più importante dell'Asse, impegnando 6,5 milioni di euro, quasi 1/3 del totale. Lo stesso Asse concorre ad altri Obiettivi di mandato, quali il 5.1 "Piano di rafforzamento amministrativo" e 5.6 "Bari Pulita".

L'Asse 2 concorre ad Obiettivi di mandato quali il 5.3 "Mobilità sostenibile" e 5.4 "Città a misura di ciclisti e pedoni", così come al 5.5 "Aziende pubbliche più efficienti", 1.9 "Sviluppo della rete metropolitana su ferro" e 3.1 "Governance metropolitana", relativamente alla adozione del PUMS.

L'Asse 3 contribuisce agli Obiettivi che vanno dal 2.2 al 2.6, nonché al e 2.8 "Piano straordinario per il lavoro".

<sup>22</sup> I 6 progetti si articolano in 14 sotto – interventi.

<sup>23</sup> I 9 progetti si articolano in 15 sotto – interventi.

<sup>24</sup> I 25 progetti si articolano in 36 sotto – interventi.

<sup>25</sup> Entrambi gli impianti strategici sono riportati nel rapporto, rispettivamente all'Allegato 1 e 2.

L'Asse 4 insiste su Obiettivi come l'1.4 "Sviluppo dei grandi contenitori urbani" l'1.6 "Rigenerazione urbana", 1.7 "Realizzazione dei presidi di prossimità (hub and spoke)", poi su quelli che vanno dal 2.1 al 2.3, nonché sul 3.6 "Hub dell'innovazione e delle start-up" e sul 4.3 "Rafforzare l'offerta culturale e per il tempo libero".

L'Asse 6 concorre a cinque Obiettivi di mandato, tra cui l'1.5 Greening urbano, l'1.10 "Realizzazione PAESC e tutela dell'ambiente", il 5.6 "Bari pulita", l'1.2 "Valorizzazione delle coste".

L'Asse 7 incide sull'Obiettivo 1.3 "Fiera del Levante: realizzazione polo del tempo libero" attraverso interventi impianti sportivi, come lo stadio Vittoria, e per il tempo libero.

L'Asse 8 concorre attraverso l'Obiettivo 3.1 "Governance metropolitana".

**Tab. 2.2 Matrice delle principali correlazioni tra DUP e PON Metro: Obiettivi di mandato e Assi**

OBIETTIVI DI MANDATO	Asse 1	Asse 2	Asse 3	Asse 4	Asse 5	Asse 6	Asse 7	Asse 8	POC
1.1 Nuovo Piano Urbanistico Generale									
1.2 Valorizzazione delle coste									
1.3 Fiera del Levante: realizzazione polo del tempo libero									
1.4 Sviluppo dei grandi contenitori urbani									
1.5 Greening urbano									
1.6 Rigenerazione urbana									
1.7 Realizzazione dei presidi di prossimità (hub and spoke)									
1.8 Patto dei municipi									
1.9 Sviluppo della rete metropolitana su ferro									
1.10 Realizzazione PAESC e tutela dell'ambiente									
2.1 Sviluppo Housing first									
2.2 Potenziare il sistema della prima infanzia									
2.3 Miglioramento servizi scolastici									
2.4 Tutela e integrazione disabili e anziani									
2.5 Contrasto alle povertà									
2.6 Innovazione sociale									
2.7 Antimafia sociale									
2.8 Piano straordinario per il lavoro									
3.1 Governance metropolitana									
3.2 Il polo logistico produttivo e industria 4.0									
3.3 Internazionalizzazione e attrazione di investimenti									
3.4 Marketing turistico									
3.5 D_Bari									
3.6 Hub dell'innovazione e delle start-up									
3.7 Bari città Universitaria									
4.1 Partecipazione civica e i patti di collaborazione									
4.2 Il miglio dei teatri									
4.3 Rafforzare l'offerta culturale e per il tempo libero									
4.4 Rafforzare il sistema ambientale e culturale di Bari									
5.1 Piano di rafforzamento amministrativo									
5.2 Agenda digitale metropolitana									
5.3 Mobilità sostenibile									
5.4 Città a misura di ciclisti e pedoni									
5.5 Aziende pubbliche più efficienti									
5.6 Bari pulita									

Fonte: Elaborazioni su dati Comune di Bari

## 2.3 Quale resilienza nella programmazione

I bilanci dei Comuni sono stati posti sotto pressione dagli effetti della pandemia COVID 19 per le maggiori spese necessarie a fronteggiare l'emergenza e per il calo delle entrate. Larga parte delle entrate proprie correnti ha risentito del blocco delle attività disposto per limitare il contagio e delle misure di esenzione a favore delle categorie di contribuenti maggiormente colpite dalla crisi. In controtendenza rispetto al resto del Paese, in Puglia l'incidenza della perdita di gettito già realizzata e di quella massima potenziale rispetto alle entrate correnti è più alta per i Comuni di medie dimensioni e minore per quelli piccoli e grandi.<sup>26</sup>

I primi provvedimenti del Comune di Bari, in tema prevalentemente di prevenzione e protezione sono stati adottati tempestivamente nel marzo 2020: tra questi, a titolo di esempio, la rimodulazione dei servizi di contrasto alla povertà estrema (11 marzo 2020); misure relative ai servizi a bassa soglia per limitare gli spostamenti delle persone accolte nelle Case di Comunità e nei dormitori cittadini (12 marzo 2020); il piano di azioni e misure dell'assessorato al Welfare a sostegno delle persone fragili e over 70 (12 marzo 2020); la raccolta straordinaria di beni di prima necessità per le famiglie in difficoltà e la sospensione il pagamento della sosta su strisce blu in tutta la città (20 marzo 2020).

Il primo DUP che prende in esame le misure di prevenzione e protezione è quello relativo al periodo programmatorio 2021-2023.

La rilettura degli Obiettivi di mandato secondo la metodologia descritta in precedenza (Paragrafo 1.1) consente di perfezionare un'analisi delle risposte di policy finalizzate a rafforzare la resilienza del sistema barese.

Emerge un quadro in cui a prevalere sono iniziative che sostengono la resilienza definibili di "promozione". Tra i 135 Obiettivi strategici previsti nei DUP dal 2019, il 54% appare teso a incrementare le capacità adattive del sistema territoriale barese. Seguono le azioni di "trasformazione", il 22% del totale, strumentali alla concretizzazione di processi di adattamento sistemici, caratterizzati da importanti investimenti e revisione dei comportamenti degli stakeholders, per evitare e prevenire alti costi di trasformazione e adattamento in tempi brevi e non programmati.

La rilettura delle misure per la resilienza attraverso i 35 Obiettivi di mandato evidenzia inoltre una pervasività tra gli stessi. Su 13 obiettivi agiscono due tipologie di intervento.

---

<sup>26</sup> Comune di Bari, DUP 2021-2023, p.59.

**Fig. 2.3 Distribuzione degli Obiettivi strategici dei DUP per tipologia di impatto sulla resilienza**


Fonte: Elaborazioni su dati Comune di Bari

**Tab. 2.3 Matrice delle correlazioni tra Obiettivi di mandato dei DUP e iniziative per la resilienza**

OBIETTIVI DI MANDATO	Prevenzione	Preparazione	Protezione	Promozione	Trasformazione
1.1 Nuovo Piano Urbanistico Generale					
1.2 Valorizzazione delle coste					
1.3 Fiera del Levante: realizzazione polo del tempo libero					
1.4 Sviluppo dei grandi contenitori urbani					
1.5 Greening urbano					
1.6 Rigenerazione urbana					
1.7 Realizzazione dei presidi di prossimità (hub and spoke)					
1.8 Patto dei municipi					
1.9 Sviluppo della rete metropolitana su ferro					
1.10 Realizzazione PAESC e tutela dell'ambiente					
2.1 Sviluppo Housing first					
2.2 Potenziare il sistema della prima infanzia					
2.3 Miglioramento servizi scolastici					
2.4 Tutela e integrazione disabili e anziani					
2.5 Contrasto alle povertà					
2.6 Innovazione sociale					
2.7 Antimafia sociale					
2.8 Piano straordinario per il lavoro					
3.1 Governance metropolitana					
3.2 Il polo logistico produttivo e industria 4.0					
3.3 Internazionalizzazione e attrazione di investimenti					
3.4 Marketing turistico					
3.5 D_Bari					
3.6 Hub dell'innovazione e delle start-up					
3.7 Bari città Universitaria					
4.1 Partecipazione civica e i patti di collaborazione					
4.2 Il meglio dei teatri					
4.3 Rafforzare l'offerta culturale e per il tempo libero					
4.4 Rafforzare il sistema ambientale e culturale di Bari					
5.1 Piano di rafforzamento amministrativo					
5.2 Agenda digitale metropolitana					
5.3 Mobilità sostenibile					
5.4 Città a misura di ciclisti e pedoni					
5.5 Aziende pubbliche più efficienti					
5.6 Bari pulita					

Fonte: Elaborazioni su dati Comune di Bari

## 2.4 Il PON Metro negli schemi di bilancio

Il PON Metro 2014-2020 si caratterizza anche per un'elevata pervasività all'interno degli schemi di bilancio del Comune di Bari.

Le Missioni 1, 9 e 10 del bilancio, e poi 12 risultano quelle più "sollecitate" nell'attuazione degli Obiettivi di mandato, risultando coinvolte in 14, 11 e 9 casi rispettivamente. Si tratta pertanto delle quattro Missioni su cui sono transitate le maggiori risorse di bilancio, come si dettaglierà nel capitolo a seguire.

Si tratta anche delle Missioni maggiormente coinvolte nell'attuazione della strategia del PON Metro che si connota pertanto per una elevata "sovrapponibilità" con la strategia complessiva dell'Ente sia in termini qualitativi (come visto sopra) sia in termini quantitativi, attraverso la spesa effettuata per la sua attuazione. Si fa riferimento nello specifico a Missioni destinate a: sviluppo sostenibile, trasporti e mobilità, Inclusione sociale e digitalizzazione. Un tema quest'ultimo ricompreso nella Missione 1.

**Tab. 2.4 Matrice delle correlazioni tra PON Metro, Obiettivi di mandato dei DUP e Missioni di Bilancio**

OBIETTIVI DI MANDATO/Missione	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1.1 Nuovo Piano Urbanistico Generale															
1.2 Valorizzazione delle coste															
1.3 Fiera del Levante: realizzazione polo del tempo libero															
1.4 Sviluppo dei grandi contenitori urbani															
1.5 Greening urbano															
1.6 Rigenerazione urbana															
1.7 Realizzazione dei presidi di prossimità (hub and spoke)															
1.8 Patto dei municipi															
1.9 Sviluppo della rete metropolitana su ferro															
1.10 Realizzazione PAESC e tutela dell'ambiente															
2.1 Sviluppo Housing first															
2.2 Potenziare il sistema della prima infanzia															
2.3 Miglioramento servizi scolastici															
2.4 Tutela e integrazione disabili e anziani															
2.5 Contrasto alle povertà															
2.6 Innovazione sociale															
2.7 Antimafia sociale															
2.8 Piano straordinario per il lavoro															
3.1 Governance metropolitana															
3.2 Il polo logistico produttivo e industria 4.0															
3.3 Internazionalizzazione e attrazione di investimenti															
3.4 Marketing turistico															
3.5 D_Bari															
3.6 Hub dell'innovazione e delle start-up															
3.7 Bari città Universitaria															
4.1 Partecipazione civica e i patti di collaborazione															
4.2 Il miglio dei teatri															
4.3 Rafforzare l'offerta culturale e per il tempo libero															
4.4 Rafforzare il sistema ambientale e culturale di Bari															
5.1 Piano di rafforzamento amministrativo															
5.2 Agenda digitale metropolitana															
5.3 Mobilità sostenibile															
5.4 Città a misura di ciclisti e pedoni															
5.5 Aziende pubbliche più efficienti															
5.6 Bari pulita															

Fonte: Elaborazioni su dati Comune di Bari

### 3. Gli effetti della spesa comunale

#### 3.1 La spesa realizzata

La spesa effettivamente erogata, misurata attraverso i pagamenti effettuati dall'amministrazione comunale, tra il 2014 e il 2023 è stata complessivamente pari a 4,14 miliardi di euro. Tale importo tiene conto del 2014, anno di avvio del PON Metro e di insediamento del sindaco in carica, condizionato dal rallentamento della 'macchina amministrativa' che usualmente si accompagna alle fasi elettorali e alle decisioni di spesa ricadono sull'amministrazione precedente.

All'interno del perimetro di spesa complessiva dell'Ente, il PON Metro, con suoi circa 160 milioni di euro di disponibilità, rappresenta il 3,8% del totale.

L'analisi temporale evidenzia come già nel 2015, primo anno di attuazione del PON Metro, si osserva un'accelerazione dei pagamenti rispetto all'anno precedente (+22,7% in termini monetari), passati da 386,1 milioni di euro a 493,2 milioni.

Si tratta di un'accelerazione determinata dalla liquidazione degli interventi realizzati grazie al ciclo di programmazione dei fondi europei 2007-2013, mentre l'impatto del PON Metro risulta concretizzarsi dal 2018, per concentrarsi nel 2023, anno di conclusione del ciclo di programmazione 2014-2020.

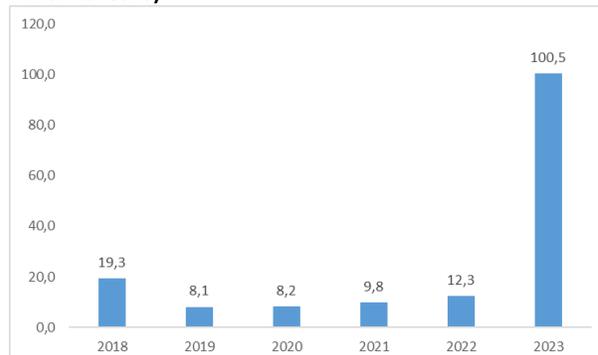
Dal report sullo stato di attuazione del PON Metro, a fine 2020, risultavano infatti pagati 35,6 milioni di euro sugli 88,3 milioni disponibili<sup>27</sup>, pari a circa il 40% del totale. L'attuazione del PON Metro dispiega i suoi principali effetti nel 2023, anno in cui vengono effettuati pagamenti per oltre 100 milioni di euro, pari al 64% delle risorse rese disponibili dalle modifiche intercorse.

Il contributo del PON Metro nel 2023 è stato essenziale nel determinare l'accelerazione dei pagamenti complessivi, partecipando con oltre 100 milioni sui 138 milioni di euro di maggiori spese, e rappresentando il 18% delle uscite dell'Ente nell'anno.

**Fig. 3.1 Andamento dei pagamenti totali e per tipologia (in milioni di euro)**



**Fig. 3.2 Andamento dei pagamenti del PON Metro (in milioni di euro)**



Fonte: Elaborazioni su dati Rendiconto di gestione del Comune di Bari

<sup>27</sup> Le disponibilità sono cambiate successivamente a partire dall'aggiornamento 5.0 del PON dell'Agosto 2021.

La spesa per investimenti si caratterizza per un andamento più erratico rispetto a quella corrente. Dopo un primo picco nel 2015, raggiunge nuovi massimi nel triennio 2017-2019, per poi declinare sino al 2022, chiudendo infine sul massimo storico. In valore assoluto si parte da 38,6 milioni di euro di uscite in conto capitale realizzate nel 2014, pari al 10% del totale, per toccare i 61,1 milioni nel 2015.

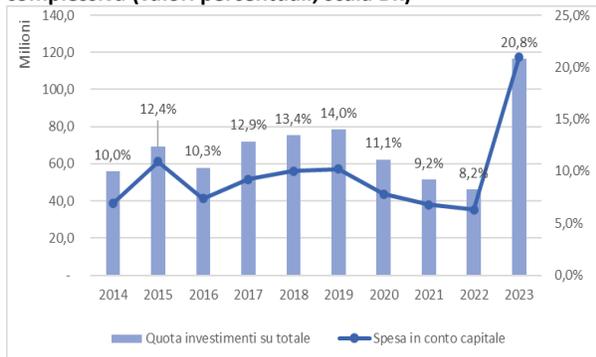
Il primo mandato del sindaco si chiude nel 2019 con 57,1 milioni di euro di spese per investimenti, pari al 14% dell'erogato complessivo oltre che la quota massima del periodo.

Dal 2020 si osserva un declino delle uscite in conto capitale, una voce che nel 2022 chiude oltre 9 punti percentuali al di sotto del valore del 2014.

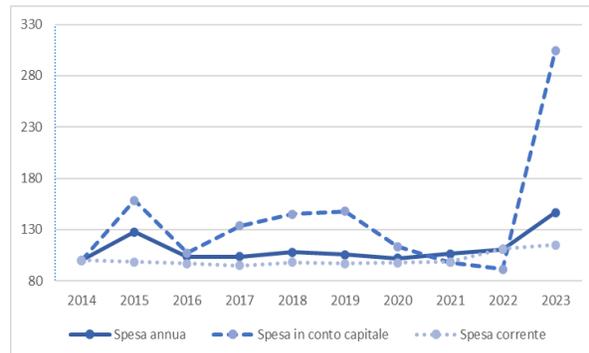
È quindi grazie alla notevole accelerazione del 2023 dei pagamenti in conto capitale (+87,4 milioni di euro rispetto al 2022, per un totale di 117,6 milioni) che gli investimenti consolidano un saldo 2014-2023 in aumento per complessivi 79 milioni di euro, pari ad una variazione media annua del 2%, contro lo 0,5% della spesa corrente.

Tra le diverse componenti di spesa appare quindi più stabile la parte corrente che, pur chiudendo nel 2023 su un valore del 15% circa sopra quello di nove anni prima, rimane al di sotto dei livelli del 2014 fino al 2021, per accelerare solo nell'ultimo biennio anche con il contributo dei trasferimenti previsti con PON Metro<sup>28</sup>.

**Fig. 3.3 Andamento dei pagamenti per investimenti in valore assoluto (milioni di euro, scala Sx) e in rapporto alla spesa complessiva (valori percentuali, scala Dx)**



**Fig. 3.4 Andamento dei pagamenti per tipologia tra il 2014 e il 2023 (2014=100)**

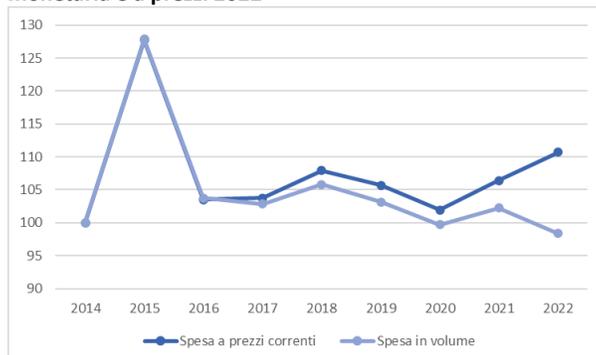


Fonte: Elaborazioni su dati Rendiconto di gestione del Comune di Bari

Da segnalare, inoltre, come l'effetto della spesa erogata risulti nel tempo declinante. Questo perché in termini reali, ovvero al netto della variazione del livello dei prezzi, la spesa registra invece un decremento dal 2018, particolarmente marcato nel 2022. In quell'anno l'ammontare dei pagamenti in termini monetari è risultato infatti superiore a quello del 2014 di 10,7 punti percentuali, mentre la spesa calcolata a prezzi costanti sul livello 2022 (ultimo disponibile) è risultata inferiore di 1,6 punti. Ciò è dovuto soprattutto per effetto della fiammata inflattiva del biennio 2021-2022, ma già dal 2018 si manifesta un gap tra le due misurazioni; tanto che nell'anno di avvento della pandemia, al netto dell'effetto dei prezzi, l'ammontare dei pagamenti è tornato sui livelli del 2014.

<sup>28</sup> Tra questi rientrano le misure con varia destinazione, tra cui spiccano quelle di sostegno alla domanda di mobilità sostenibile (6,2 milioni), concentrate nel 2023.

**Fig. 3.5 Andamento dei pagamenti (2014=100) in termini monetaria e a prezzi 2022**



**Fonte:** Elaborazioni su dati Rendiconto di gestione del Comune di Bari

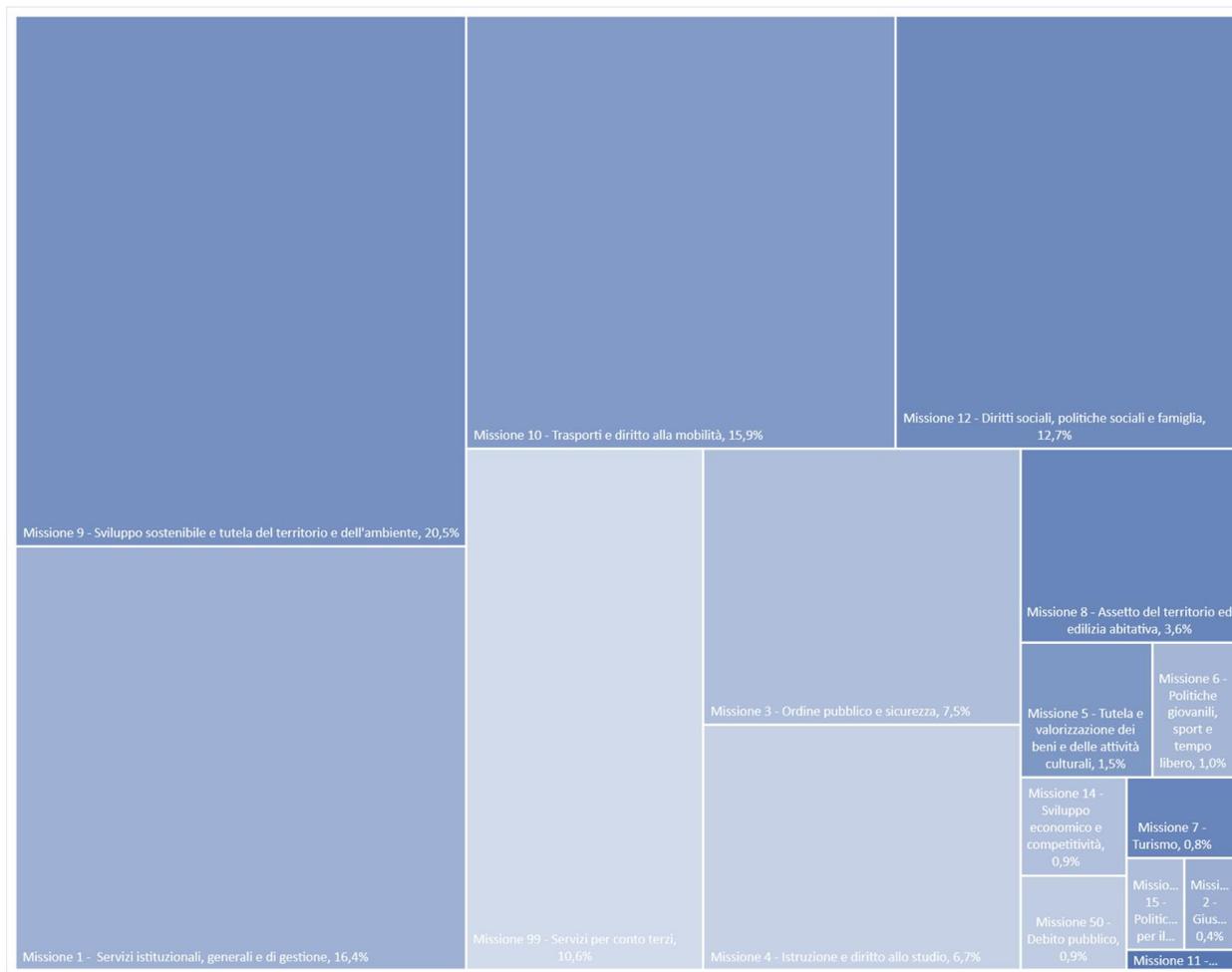
I pagamenti erogati nel periodo sono andati più frequentemente alla missione 9, destinati all'ambiente e tutela del territorio per oltre 1 euro ogni 5 spesi nei 9 anni di mandato analizzati (849,7 milioni di euro, 20,5% del totale).

Seconda destinazione di spesa è stata la missione 1 "servizi istituzionali, generali e di gestione" (677 milioni di euro, 16,4% del totale), seguita dalla missione 10, dedicata a trasporti e mobilità (659,6 milioni di euro, 15,9% del totale) e da quella destinata alle politiche sociali (525,1 milioni di euro, 12,7% del totale).

Complessivamente il capitolo 'inclusione sociale' ha concentrato pagamenti per 841,3 milioni di euro, pari al 20,3% del totale, interessando diritti sociali, politiche sociali e famiglia (missione 12), istruzione e diritto allo studio (missione 4) e politiche giovanili, sport e tempo libero (missione 6).

Le Missioni 1, 9, 10 e 12 rappresentano anche quelle su cui insiste più marcatamente l'attuazione del PON Metro.

**Fig. 3.6 Distribuzione dei pagamenti per missione di bilancio calcolata sull'ammontare del periodo 2014-2023 (valori percentuali)**



**Fonte:** Elaborazioni su dati Rendiconto di gestione del Comune di Bari

Nello periodo esaminato si osserva inoltre un incremento più deciso delle uscite destinate a trasporti e mobilità (+30,6%) ed alle politiche sociali (+26%). Risultano ugualmente aumentate, ma meno della media, le spese per sicurezza (+18%) e ambiente (+11,9%). In calo le spese generali (-4,6%) e quelle destinate a istruzione e diritto allo studio (-12,1%).

**Fig. 3.7 Andamento dei pagamenti tra il 2014 e 2023 nelle missioni che superano il 5% del valore erogato (2014=100)**



*Fonte: Elaborazioni su dati Rendiconto di gestione del Comune di Bari*

### 3.2 L'impatto della spesa

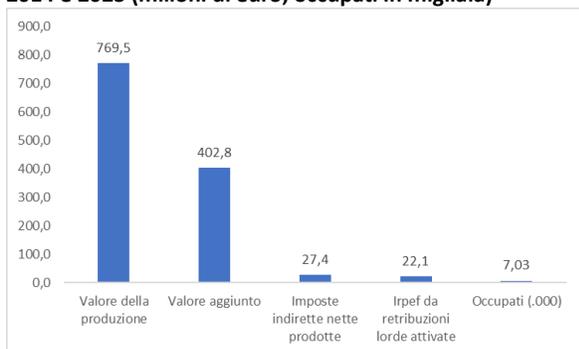
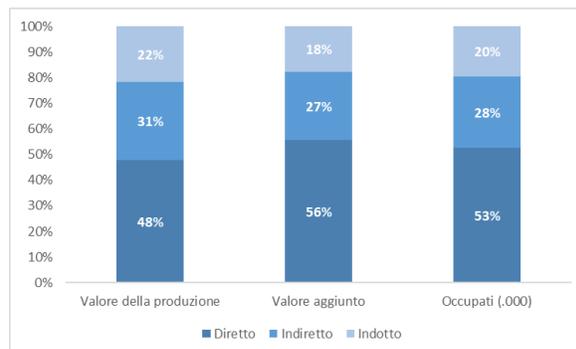
Tra il 2014 e il 2023, l'impatto della spesa del Comune di Bari sull'economia è misurabile nel suo complesso in circa 7,7 miliardi di euro, con un contributo medio annuo di circa 769,5 milioni, a fronte di pagamenti per 430,2 milioni.

Ciò per effetto della composizione della spesa del decennio che restituisce un effetto moltiplicativo di 1,79 euro generati nell'economia nazionale per ogni euro pagato dal Comune. Tale effetto è determinato dalle interconnessioni tra settori merceologici e dall'occupazione necessaria per corrispondere la richiesta di beni e servizi, come anticipato nella parte metodologica del rapporto, elementi colti attraverso le tavole Input-Output.

Tra gli effetti della spesa anche un valore aggiunto di 402,8 milioni di euro ogni anno e l'attivazione di oltre 7 mila occupati all'interno dei confini nazionali.

A ciò si sommano annualmente 27,4 milioni di euro imposte indirette nette sui prodotti e 22,1 milioni di Irpef generata dall'occupazione attivata.

Circa la metà dell'impatto economico (48%) interessa i rapporti diretti dell'Amministrazione, il 31% viene generato nell'indotto, il 22% deriva dai consumi delle persone impegnate nella filiera. In termini occupazionali, l'impatto diretto pesa per il 53%, con circa 3.700 addetti coinvolti all'interno dell'Amministrazione o nella rete di prima fornitura, quello indiretto per il 28% (2.000 addetti), quello indotto per il 20% (1.200 addetti coinvolti).

**Fig. 3.8 Impatto totale in media d'anno dei pagamenti tra il 2014 e 2023 (milioni di euro; occupati in migliaia)**

**Fig. 3.9 Distribuzione dell'impatto per tipologia**


*Fonte: Elaborazioni su dati Rendiconto di gestione del Comune di Bari*

Il settore merceologico maggiormente attivato è la Pubblica amministrazione, che concentra oltre il 26% degli effetti economici (203 milioni di euro) e quasi un quarto dell'occupazione (1.713 addetti), riferibile essenzialmente al personale in carico al Comune.

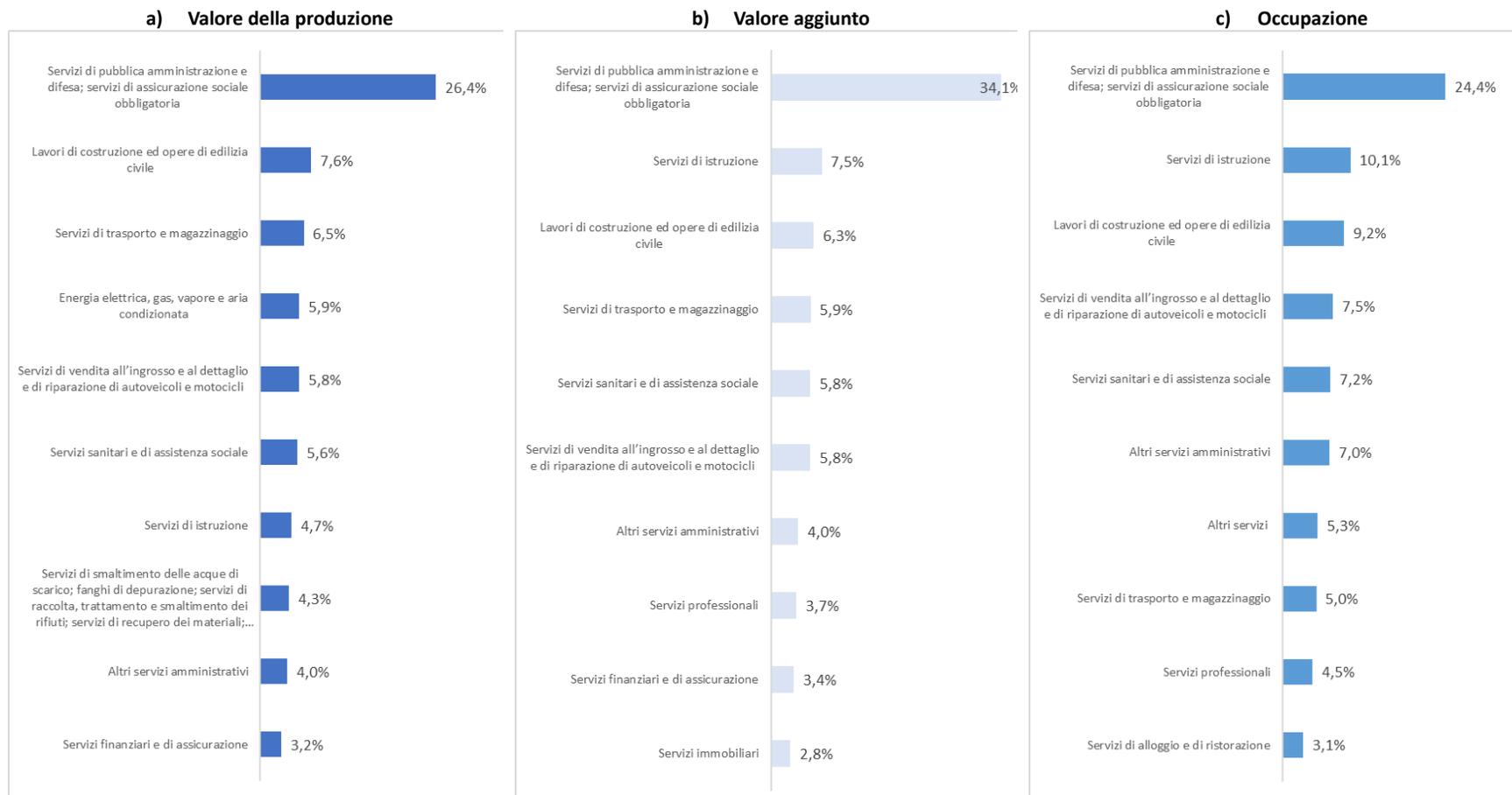
Seguono le costruzioni con 58,5 milioni di euro l'anno di impatto sul valore della produzione (7,6% del totale) e 649 addetti impegnati (9,2% del totale).

La scuola è il secondo settore beneficiario in termini occupazionale con 713 addetti, il 10,1% del totale, sebbene settimo per valore economico (36,3 milioni di euro).

Quello dei trasporti è il quarto settore attivato in termini economici con 50,3 milioni di euro di valore della produzione generata (6,5% del totale) e ottavo per occupazione, con 353 addetti coinvolti (5% del totale).

Tra i settori maggiormente interessati anche il commercio e le attività socioassistenziali.

**Fig. 3.10 Impatto totale dei pagamenti tra il 2014 e 2023: distribuzione per settore merceologico (primi 10 per rilevanza)**



Fonte: Elaborazioni su dati Rendiconto di gestione del Comune di Bari

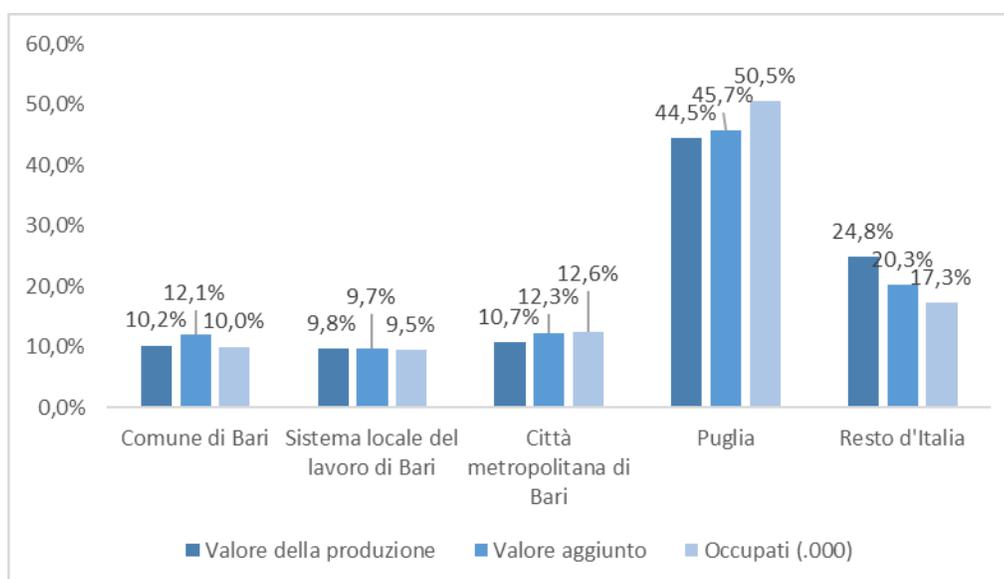
A livello territoriale, la spesa dell'Amministrazione genera l'1,2% del valore aggiunto comunale e lo 0,7% dell'occupazione.

Nel territorio comunale si concentra, in particolare, circa il 10% dell'impatto, con 78,8 milioni di euro di valore della produzione e 705 occupati annualmente impegnati. Una quota simile ricade sulla restante porzione del sistema locale del lavoro di Bari<sup>29</sup>.

Nella parte residua della Città metropolitana, poi, viene generato oltre il 10% del valore economico e oltre il 12% dell'occupazione e del valore aggiunto, così che circa 1/3 degli occupati attivati e quasi la metà del valore aggiunto originato dalla spesa comunale resta all'interno dei 41 comuni metropolitani.

Ma è nella restante parte della Puglia che si osservano i maggiori effetti di spesa, con quasi la metà del valore economico e dell'occupazione generata, tanto che oltre ¾ dell'impatto resta in Puglia.

**Fig. 3.11 Impatto totale dei pagamenti tra il 2014 e 2023: distribuzione territoriale**



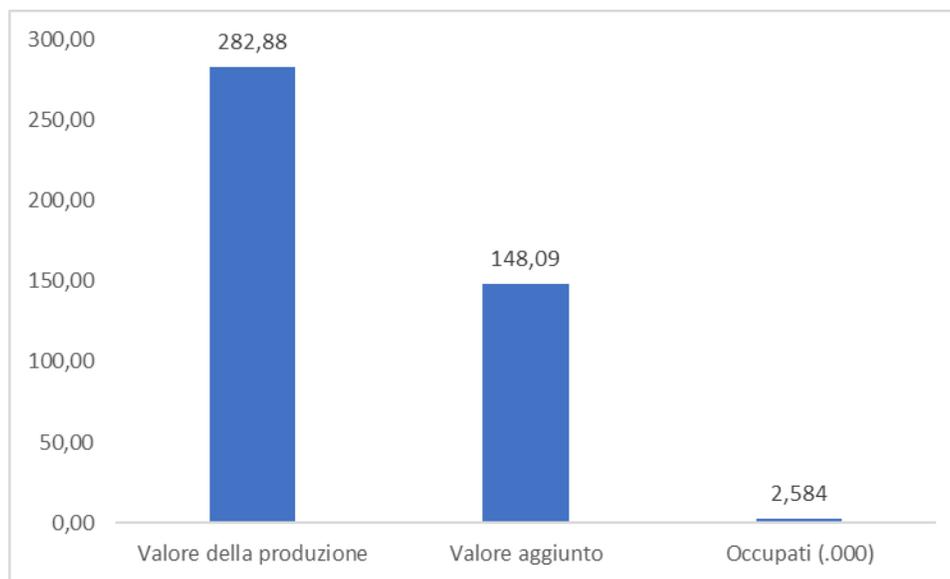
*Fonte: Elaborazioni su dati Rendiconto di gestione del Comune di Bari*

È possibile inoltre valutare gli effetti PON Metro utilizzando il medesimo moltiplicatore grazie all'elevata sovrapposibilità tra la spesa complessiva del Comune e quella pianificata attraverso il Programma evidenziata in precedenza.

Nel complesso, l'impatto del PON Metro in termini economici è così stimabile in quasi 283 milioni di euro, con oltre 148 milioni di euro di valore aggiunto generato e quasi 2.600 addetti coinvolti.

<sup>29</sup> I sistemi locali del lavoro (SLL) rappresentano una griglia territoriale i cui confini, indipendentemente dall'articolazione amministrativa del territorio, sono definiti utilizzando i flussi degli spostamenti giornalieri casa/lavoro (pendolarismo). Appartengono al sistema del lavoro di Bari 20 dei 41 comuni metropolitani: Adelfia, Altamura, Bari, Binetto, Bitetto, Bitonto, Bitritto, Capurso, Casamassima, Cellamare, Conversano, Grumo Appula, Modugno, Mola di Bari, Palo del Colle, Sannicandro di Bari, Santeramo in Colle, Toritto, Triggiano, Valenzano.

**Fig. 3.12 Impatto totale della spesa del PON Metro (milioni di euro; occupati in migliaia)**



*Fonte: Elaborazioni su dati Rendiconto di gestione del Comune di Bari*

## 4. L'implementazione del PON Metro

### 4.1 I progetti caratterizzanti

All'interno dei 73 progetti su cui insiste il PON Metro, alcuni appaiono di specifico rilievo data la loro portata e le ricadute attese.

Si tratta, in particolare, di progetti come E-Gov 2, che con 6,5 milioni di euro di budget concentra quasi 1/3 dell'Asse 1 e definisce l'azione dell'Amministrazione in tema di servizi IT, focalizzata sulla piattaforma E-Gov.

Tra i progetti di maggiore rilievo rientrano quelli per il rinnovo della flotta TPL per complessivi 16,8 milioni di euro, in relazione alla mobilità, pari al 57,6% delle risorse dell'Asse 2. Un tema quest'ultimo che include anche più di 6 milioni di euro per la realizzazione di percorsi ciclabili.

Spicca inoltre l'insieme delle progettuali destinata agli spazi di comunità, in tema di inclusione, che con 4,1 milioni di euro rappresenta quasi la metà delle risorse programmate sull'Asse 4.

Non mancano progetti caratterizzanti in tema di rifiuti (Tecnologie per il ciclo dei rifiuti e l'economia circolare), rigenerazione "green" (Azione sperimentale per il greening e la forestazione urbana), risparmio energetico (Smart Lightning) inclusione (Casa delle culture, Case di comunità), nonché azioni che favoriscono l'occupazione e l'imprenditorialità sociale (Porta Futuro Bari).

**Fig. 4.1 Elenco progetti caratterizzanti**

Asse	Codice progetto	Titolo progetto	Risorse assegnate	Incidenza su risorse di Asse
<b>Asse 1</b>	BA1.1.1.a	E-Gov 2: servizi interattivi per la Città Metropolitana di Bari	6.493.904,23 €	32,5%
<b>Asse 2</b>	BA2.2.1.a	Smart Mobility	4.497.000,00 €	15,4%
	BA2.2.2.a	Rinnovo flotta TPL	14.252.358,02 €	48,9%
	BA.2.2.3.a	Percorsi ciclabili	6.067.829,06 €	20,8%
	BA2.2.4.b	Adeguamento delle aree Park & Ride attraverso la dotazione di sistemi di automazione	778.000,00 €	2,7%
<b>Asse 3</b>	BA3.1.1.c	Casa delle Culture	1.313.110,31	5,5%
	BA3.1.1.e	Case di comunità	2.203.118,00	9,3%
	BA3.3.1.c	Porta Futuro Bari	1.463.675,34	6,2%
<b>Asse 4</b>	BA4.2.1.a	Spazi di comunità	4.104.664,70	43,5%
<b>Asse 6</b>	BA6.1.1.a	Transizione digitale: processo di dematerializzazione dei procedimenti amministrativi del Comune di Bari, realizzazione di isole digitali e big data modelling	4.300.000,00	6,8 %
	BA6.1.2.d.1	M.U.V.T. Misure di sostegno alla domanda di mobilità sostenibile	6.200.000,00	9,8%
	BA6.1.3.a	Bari Smart city: pubblica illuminazione adattativa e rete metropolitana di connettività urbana	3.680.000,00	5,8%
	BA6.1.3.c	Smart Lightning	8.045.000,00	12,7%
	BA6.1.4.a	Azione sperimentale per il greening e la forestazione urbana	3.154.463,60	5,0%
	BA6.1.4.c	Tecnologie per il ciclo dei rifiuti e l'economia circolare	14.200.000,00	22,4%
<b>Asse 7</b>	BA7.1.1.b	Casa delle culture 2.0	2.263.625,00	49,5%
	BA7.1.1.c	Case di comunità 2.0	1.721.955,57	37,7%

*Fonte: Elaborazioni su dati Comune di Bari*

## 4.2 I risultati raggiunti

### 4.2.1 *Rigenerazione urbana e mobilità*

Sulla base delle informazioni rese disponibili dall'Amministrazione, emerge che la sinergia tra risorse destinate dal bilancio e quelle previste dal PON Metro hanno portato a decidere interventi di rigenerazione in ogni municipio, con specifica ai singoli quartieri e alla linea di costa urbana nella sua totalità, nonché ad ambiti connessi a infrastrutture di rango non locale.

Si tratta di interventi di vario ordine, afferenti gli spazi pubblici (piazze, strade, waterfront, ecc.), o immobili di rilevanza anche per l'intorno in cui si collocano. Tra gli ambiti coinvolti, anche le pedonalizzazioni con 123 mila mq completati e 4 interventi in fase di realizzazione o progettazione.

Su questo tema, ad oggi si contano, complessivamente, oltre 90 iniziative completate, in attuazione o programmate. Di queste, 20 sono piani e progetti complessi ultimati, tra cui il waterfront San Girolamo, l'ex mercato del pesce, il mercato Santa Chiara, e 70 in fase di cantiere o affidamento lavori come la rigenerazione urbana Loseto e Santa Rita, il Quartiere Libertà e San Paolo, il greening urbano tra cui G124 Renzo Piano, i waterfront Santo Spirito, Palese, il Molo Sant'Antonio, Pane e Pomodoro e Torre Quetta, Bari Costa Sud, compresi l'asse viabilità Nord – Sud. Questi gli interventi attuati direttamente dall'Amministrazione comunale a cui si affiancano quelli promossi da altri enti, che hanno visto il Comune di Bari impegnato nella fase di fattibilità e/o nell'iter autorizzativo. Tra queste si citano: il masterplan per la viabilità sostitutiva dei passaggi a livello nel Municipio IV, la linea ferroviaria Bari-Bitritto, il Nodo ferroviario a Sud di Bari, Il Nodo ferroviario a Nord di Bari, il Piano del ferro di Bari Centrale e le stazioni ferroviarie "metropolitane" (Bari Libertà, Torricella, Bari Lamasinata, Villaggio del Lavoratore, Stadio), il nuovo tribunale di Bari. Si tratta di opere di 20, qui menzionate in quanto il loro completamento appare in grado di cambiare il volto della città e portare ad un netto miglioramento della qualità della vita.

Il PON Metro ha destinato oltre 25 milioni di euro allo spazio pubblico, circa il 16% delle risorse spese, con progetti di «smart lightning», piazze e vie, parchi e playground. Altri 172,5 milioni di euro di interventi sono però in fase di realizzazione, attraverso fondi PNRR/PNC, PN Metro Plus, Presidenza del Consiglio dei ministri e FSC Puglia.

A questi si aggiungono ulteriori 285 milioni per progetti ad elevata impronta 'verde', citati in precedenza, dove spiccano per dimensione e complessità il nuovo "Nodo verde", con la trasformazione delle aree centrali del nodo ferroviario attuale e la creazione della nuova stazione ponte, nonché il progetto Bari Costa Sud, oltre a 5 in fase di progettazione per circa 44 milioni di euro, come Made in San Pio, waterfront Torre a Mare (due lotti), San Cataldo e Parco del Faro, Quartiere Santa Rita.

**Fig. 4.2 Principali interventi di riqualificazione urbana attuati o programmati per tematismo**

	Mare	Spazio Pubblico	Mobilità
<b>Municipio 1</b>	1. Molo Sant'Antonio 2. Molo San Nicola 3. Pane e Pomodoro e Torre Quetta 4. Bari Costa Sud Parco Costiero Della Cultura, del Turismo, dell'Ambiente 5. Waterfront Torre A Mare 6. "Parco per Tutti" Torre A Mare 7. Parco del Castello 8. Waterfront Bari vecchia - Intervento Santa Scolastica. 9. Messa in sicurezza della foce di Lama S. Giorgio	10. Masterplan Torre a Mare 11. Piazza Redentore 12. Ex Manifattura Tabacchi 13. Piazza Disfida di Barletta 14. Largo Albicocca 15. Piazza Federico II di Svevia 16. Piazza San Pietro 17. Mercato Santa Chiara 18. Community Hub Spazio 13 19. Parco Maugeri Ex Gasometro 20. Parco Della Rinascita Ex Fibronit 21. Giardini Isabella D'Aragona 22. Teatro comunale "N. Piccinni" 23. Riqualificazione via Sparano 24. Piano particolareggiato Torre a Mare 25. PIRP Japigia 26. Sistemazione quartiere Murat 27. Rigenerazione urbana quartiere Libertà 28. Riqualificazione del "miglio dei teatri" (ex Mercato del Pesce, Teatro Margherita)* 29. Mercato di S. Chiara 30. Bosco Covid 31. Pineta San Luca 32. Parco Troisi 33. Azione sperimentale per il contrasto ai cambiamenti climatici –Quartiere Sant'Anna 34. Campo Mirko Variato 35. Piazza S. Pietro 36. Museo di S. Scolastica*	37. Nuovo ponte Adriatico 38. Parcheggio Santa Chiara 39. Il nodo verde
<b>Municipio 2</b>		40. Parco ex Caserma Rossani 41. Nodo Verde 42. Piazzetta dei Papi 43. Giardino Chiara Lubich 44. Restyling Parco 2 Giugno 45. Giardino Via Carrante 46. Giardino Via Tridente 47. Nuove aree verdi viale Kennedy 48. Ex caserma Magrone: nuovo Parco dell'innovazione* 49. Polo della Giustizia*	56. Intervento Via Amendola 57. Nuovo parcheggio Via Pietro Sette 58. Nuova rotatoria e riqualificazione Via Re David 59. Asse Nord-Sud Nuovi Collegamenti; Polipark 60. Nuovo Park&Ride Parco 2 Giugno 61. Terminal Bus* 62. Nuova rotatoria Santa Fara*

		50. Nuova scuola Anna Frank; 51. Sistemazione quartiere Mungivacca e piano dell'housing* 52. Nuovo asilo nido e nuovo palazzetto dello sport in via Bartolo 53. PIRP San Marcello 54. Casa della musica c/o Villa Capriati 55. Riqualificazione di Via Amendola e via Postiglione	
<b>Municipio 3</b>	63. Waterfront San Girolamo 64. San Cataldo e parco del faro	65. Acquisizione e nuova illuminazione villaggio Trieste; Greening urbano 66. Parco Giovanni Paolo II Stadio del Nuoto 67. Nuova scuola dell'infanzia Falcone e Borsellino; 68. Quartiere San Girolamo ARCA 69. Rigenerazione quartiere San Paolo 70. Nuova area verde via Fiore 71. Corte don Bosco G124 72. Riqualificazione Pineta San Francesco 73. Parco dell'Area industriale 74. Park and ride di Via Tommaso Fiore 75. Ponte dell'Adriatico	76. Rotatoria Caposcardicchio San Paolo - Via Bruno Buozzi 77. Fermata Villaggio del Lavoratore* 78. Sottopassaggio pedonale e ciclabile quartierino * 79. Camionale Porto autostrada* 80. Porto turistico* 81. Ponte del Baraccone
<b>Municipio 4</b>		82. Riqualificazione Scuola De Marinis 83. Intervento Piazza Diaz 84. Impianto Sportivo "Leo Dell'acqua" 85. Giardino Green Mission Santa Rita 86. Parco Loseto 87. Fogna Bianca Carbonara e Ceglie Del Campo 88. Intervento Piazza Umberto I 89. Giardino Rita Levi Montalcini 90. Deimpermeabilizzazione del suolo e incremento della mobilità ciclabile in Carbonara 91. Riqualificazione area verde Madonna di Buterito 92. Asilo Nido Montessori 93. Polo Innovativo dell'infanzia a Carbonara 94. Restyling stadio San Nicola 95. SISUS - Rigenerazione Carbonara-Ceglie-Loseto 96. PINQUA - Rigenerazione Santa Rita 97. Fattoria Chiancone (bene confiscato alla mafia) 98. Madonna del Butterito 99. Bosco di Loseto	100. Masterplan nuova viabilità sostitutiva ai passaggi a livello nel Municipio IV*
<b>Municipio 5</b>	101. Waterfront Santo Spirito 102. Waterfront Palese	103. Masterplan Santo Spirito 104. Made in San Pio 105. Variante Palese-Macchie	113. Riqualificazione via Speranza; 114. Soppressione passaggi a livello nel territorio di Palese e Santo Spirito*

		<p>106. Piazza Magrini</p> <p>107. Community hub accademia del cinema dei ragazzi e birrifico sociale</p> <p>108. Nuovo stadio del rugby a Catino</p> <p>109. Area a parcheggio di via Udine*</p> <p>110. Giardino Peppino Impastato</p> <p>111. Riqualificazione corso Umberto e Via Priolo</p> <p>112. PINQUA - Rigenerazione San Pio</p>	<p>115. Riqualificazione Ponte del Baraccone e collegamento con il waterfront di San Girolamo</p>
<b>Tutta la città</b>		<p>116. Greening urbano diffuso in tutta la città</p> <p>117. Smart lighting</p> <p>118. Playground diffusi sul territorio</p>	<p>Accessibilità e grandi infrastrutture</p> <p>119. Linea ferroviaria Bari-Bitritto*</p> <p>120. Nodo Ferroviario a Sud di Bari*</p> <p>121. Nodo Ferroviario a Nord di Bari*</p> <p>122. Piano del Ferro di Bari Centrale*</p> <p>123. Stazioni ferroviarie "metropolitane"*</p> <p>124. Tangenziale esterna*</p>

\* *Interventi non attuati o programmati direttamente dal Comune di Bari, ma su cui vi è stato un contributo dell'Amministrazione*

Relativamente alla mobilità si osserva un numero di mezzi in servizio stabile tra il 2014 e il 2023, passati da 145 a 142, una evoluzione condizionata dal numero invariato negli anni dei chilometri finanziati dal Contratto di servizi, pari a un impegno di produzione di 10.382.040 km in servizio di linea, tutti su gomma.

Cambia però radicalmente la struttura del parco mezzi, in cui quelli con alimentazione ecologica (metano, Gpl, elettrica, ibrida), passano dal 23,7% del totale al 62,5%.

Gli investimenti sul TPL si accompagnano a un incremento del numero di passeggeri trasportati, saliti da 18,9 milioni a 26 milioni (+37%). A tale incremento ha concorso l'attuazione della misura "MUVTinBus365" finanziata attraverso il progetto PON Metro BA6.1.2.d.1 "Misure per il sostegno alla domanda di mobilità sostenibile". Tale misura consentiva l'acquisto a prezzo agevolato di un abbonamento annuale<sup>30</sup>. L'implementazione della misura ha concorso ad un aumento degli utenti del 23% tra il 2022 e il 2023, passati, nelle stime, da 14.562 a 32.530 (+17.968), con un cambio sostanziale del mix di utilizzatori. Quelli che utilizzano un titolo annuale sono passati dal 18% al 77%, soprattutto grazie ad un calo dell'utilizzo del biglietto singolo, che avrebbe coinvolto il 21% degli utenti contro il 62% del 2022. Il contestuale aumento degli utilizzatori con abbonamento annuale e dei passeggeri trasportati prefigura una domanda di trasporto pubblico anche in sostituzione di quello privato<sup>31</sup>.

La lunghezza delle piste ciclabili cresce dai 16,6 km del 2014 ai 40,3, con ulteriori 60 km in fase di realizzazione.

La mobilità sostenibile è inoltre favorita dalla realizzazione di quasi 3.600 posti auto in parcheggi scambiatori (park and ride) e dall'introduzione di quasi 1.900 mezzi per servizi di sharing mobility (bici, monopattini, ecc.), servizio quest'ultimo non attivo nel 2014.

#### **4.2.2 Welfare, innovazione sociale e sicurezza**

Il tema dell'inclusione sociale rappresenta il secondo capitolo di spesa del Comune nel periodo 2014-2023, destinando 841,3 milioni di euro, pari al 20,3% del totale, interessando diritti sociali, politiche sociali e famiglia (missione 12), istruzione e diritto allo studio (missione 4) e politiche giovanili, sport e tempo libero (missione 6).

Anche il PON Metro contribuisce al tema dell'inclusione sociale, con due assi dedicati e finanziamenti superiori a 33 milioni di euro, circa 1/5 del totale.

L'attenzione resta alta anche nella programmazione in corso con 96,6 milioni di interventi previsti per infrastrutture e servizi sociali, 74 di quali a carico del PN Metro Plus.

---

<sup>30</sup> Per i dettagli si rimanda a: PON Metro REACT EU 2014 – 2020 Progetto BA6.1.2.d.1 Misure per il sostegno alla domanda di mobilità sostenibile - Report di valutazione dell'efficacia della misura "MUVTinBUS365". Disponibile su: <https://www.comune.bari.it/documents/20181/52364246/18-01-2024+Report+valutazione+efficacia+MUVTinBUS365.pdf/ffea1722-7d49-48c5-8909-48f531bfaa28>.

<sup>31</sup> Idem.

Numerose le iniziative a sostegno dei diversi target di utenti, con specifica attenzione ai minori, cercando di prevenire il loro allontanamento dal nucleo familiare, e agli adulti in grave situazione di marginalità, con numeri crescenti nel periodo.

Si è intervenuti secondo macro-obiettivi, come garantire l'integrazione socio-sanitaria per il contrasto della grave emarginazione adulta; rafforzare i legami tra attori pubblici e del privato sociale; potenziamento dei sistemi di accesso ai servizi mediante modalità differenziate (accesso multicanale); azioni a beneficio dei migranti presenti sul territorio cittadino; creazione di un sistema cittadino per il contrasto agli sprechi alimentari, che ha portato alla raccolta di 20 tonnellate di cibo donato.

Lo sforzo maggiore è andato verso l'erogazione del Reddito di cittadinanza (2019-2023), con la presa in carico di 18.897 nuclei familiari e la verifica dei requisiti per 39.311 istanze relative a richiedenti.

Ad oggi, tra i diversi investimenti finanziati rientrano l'attivazione di 17 Community Hub (i quali hanno coinvolto 848 utenti nel solo 2021), 10 centri per le famiglie, 11 per i minori e 1 centro per gli anziani.

In termini di offerta, tra il 2019 e i 2023, sono stati più che raddoppiati i posti letto e le strutture di accompagnamento sociale per persone in situazione di marginalità estrema, fino a raggiungere il numero complessivo di 323 posti letto nelle "Case di Comunità" e 164 posti letto nelle "Case di Comunità per Vulnerabili", Case di comunità finanziate con almeno 4 milioni di euro attraverso il PON Metro. Nel PON si segnalano, inoltre, 2,5 milioni di euro per i servizi di prima accoglienza, 2 milioni per i Centri di prima accoglienza e 1,6 milioni per il Pronto intervento sociale, col quale nel 2023 si è data assistenza a oltre 2 mila persone, in aumento di quasi 1/3 rispetto al 2019.

Nell'ambito dell'assistenza agli anziani, l'investimento è stato di 9 milioni di euro, includendo 2 nuove biblioteche popolari, oltre al potenziamento delle misure per l'assistenza residenziale e domiciliare.

In relazione al sistema educativo, il bilancio ha destinato a questo ambito 245,6 milioni di euro tra il 2014 e 2023, pari al 6,7% del totale, considerando la missione 4 (Istruzione e diritto allo studio).

Attraverso il PON Metro, in particolare, sono stati avviati progetti per quasi 3 milioni di euro, essenzialmente per assistenza educativa domiciliare.

Il quadro attuale ha visto un impegno destinato a nuove strutture e alla manutenzione degli immobili, demandando un aumento dell'offerta nei servizi 0-6 anni ai fondi PNRR/PNC, con 13 interventi e 25,6 milioni previsti.

Relativamente alle scuole per l'infanzia e nidi, 1 su 6 ha subito lavori di ristrutturazione mentre 4 sono state costruite ex-novo.

Le iniziative per i servizi educativi hanno garantito stabile il numero di posti disponibili negli asili nido (428 nel 2014; 421 nel 2023), con un potenziamento dell'offerta che avverrà con il PNRR/PNC, con 11 nuove strutture.

Nello stesso periodo, relativamente agli alloggi ERP, gli interventi hanno riguardato soprattutto lavori di manutenzione straordinaria, in un settore che rientra all'interno della missione 8 (Assetto del territorio ed edilizia abitativa), alla quale sono andati 149 milioni di euro, il 3,6% delle spese del periodo 2014-2023.

Con il PON Metro, nello specifico, sono stati realizzati lavori di riqualificazione energetica per 900 mila euro.

Come per la scuola, anche in questo caso, importanti investimenti sono demandati all'attuazione del PNRR/PNC, con 17 progetti e 38,3 milioni di euro programmati per lavori di risanamento ed efficientamento energetico degli alloggi ERP nei quartieri Santa Rita, San Paolo e Torre a Mare.

Ad oggi, la disponibilità di alloggi è passata da 3.057 unità abitative nel 2014 a 3.137 nel 2023, con un incremento di 80 unità pari al +2,6%.

Il tema dell'Housing first risulta per il momento limitato ad alcune decine di utenti, rinviando l'adozione di iniziative di maggiore portata in un futuro prossimo, grazie all'utilizzo dei fondi programmati con il PNRR.

In tema di sicurezza e legalità, il bilancio, attraverso la missione 3, ha destinato alla tematica 311 milioni di euro tra il 2014 e il 2023, pari al 7,5% dei pagamenti complessivi.

Tra le attività realizzate in tema di sicurezza e legalità spicca l'installazione di 902 telecamere, quando erano solo 22 a inizio periodo.

A ciò si associa la confisca di 15 beni (di cui 10 riqualificati) e l'avviamento di 86 imprese sociali collegate alla loro gestione.

Investimenti in formazione nella lotta alla contraffazione hanno contribuito ad aumentare l'attività dedicata, con quasi mille interventi nel solo biennio 2022-2023.

In materia di sicurezza stradale, infine, si rilevano investimenti per l'efficientamento dei controlli sulla circolazione, con l'attivazione di sistemi di prevenzione e repressione delle violazioni al C.d.s. attraverso strumenti tecnologici come telelaser e street-scout.

### **4.2.3 Cultura, sport e turismo**

Relativamente alla cultura, tra il 2014 e il 2023, alla missione 5 del bilancio (tutela e valorizzazione dei beni e delle attività culturali) è stato destinato un budget complessivo attorno ai 63 milioni di euro, l'1,5% del totale.

Il PON Metro, al netto di interventi culturali collegati all'innovazione sociale, come gli hub per l'innovazione sociale, ha dedicato circa 1 milione di euro al tema, meno dell'1% del totale, principalmente finanziando il programma di manifestazioni «Le due Bari».

Tra gli sforzi realizzati dall'Amministrazione rientrano lo Spazio Murat, l'allestimento del Museo Civico, la rifunzionalizzazione del Teatro Margherita e il restauro del Teatro Piccinni, del Kursaal Santalucia, la realizzazione di 11 nuove biblioteche e con la nuova sede dell'Accademia delle Belle Arti in corso di realizzazione.

L'impegno in tale ambito ha comportato, inoltre finanziamenti per 56 associazioni socioculturali, nonché il sostegno economico all'organizzazione di 100 eventi ogni anno.

In materia di sport, sempre tra il 2014 e il 2023, la missione 6 (politiche giovanili, sport e tempo libero) ha beneficiato di un budget di 40,6 milioni di euro, l'1% del totale.

Attraverso il PON Metro sono stati realizzati interventi per 7,2 milioni di euro, poco meno del 5% del totale, intervenendo su una decina impianti, tra cui il Palaflorio, lo Stadio San Nicola, lo Stadio della Vittoria, lo Stadio del nuoto, l'impianto sportivo "Leo Dell'Acqua" e il nuovo stadio destinato a rugby e football americano a Catino; inoltre, sono in completamento 2 nuove strutture nei quartieri di Poggiofranco e San Pio.

Con il PON Metro è stata inoltre finanziata la realizzazione di 20 playground dedicati all'attività motoria, nonché diverse aree attrezzate destinate al tempo libero e al benessere fisico. Ulteriori interventi per 7,9 milioni di euro sono programmati con fondi PNRR/PNC e Presidenza del consiglio dei ministri.

Infine, con la missione 7 (turismo) del bilancio, nel periodo in analisi, sono stati erogati pagamenti per 31,5 milioni di euro, l'0,8% del totale.

I fondi a bilancio sono stati destinati principalmente alla partecipazione a fiere di settore come la BIT di Milano e la BTM Puglia a Bari; all'organizzazione di eventi, come il Corteo Storico di San Nicola, il BIFest annuale e il Prix Italia-RAI; così come al patrocinio per produzioni televisive girate all'interno del territorio cittadino.

Il PON Metro ha previsto una sola azione dedicata ai servizi di accoglienza turistica, per un importo pari a 681 mila euro, lo 0,4% del totale.

#### **4.2.4 Verde, ambiente e rifiuti**

La dotazione di verde cittadino si rafforza nel periodo attraverso la creazione o riqualificazione di 50 parchi o giardini, coinvolgendo un'area di 44 mila mq., con la piantumazione di 9.166 alberature pari a oltre una pianta nuova ogni 3 censite nel 2014 (26.646).

Contribuiscono alla maggiore impronta "green" della città interventi di riqualificazione urbana programmati col PON Metro per oltre 7 milioni di euro, comprese sperimentazioni di greening, mentre dal computo sono esclusi quelli previsti con fondi PNRR/PNC, per un totale di altri 290 milioni di euro per riqualificazioni per prevedono aree verdi, di cui 33 milioni per solo greening.

In materia di ambiente, il bilancio comunale, attraverso la missione 9 (sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente) ha destinato circa 850 milioni di euro al tema, pari a 1/5 delle spese realizzate tra il 2014 e il 2023 (20,5%), risultando il capitolo di spesa più corposo.

Nel PON Metro questo tema è affrontato prevalentemente con iniziative verso la mobilità sostenibile e l'efficientamento energetico, oltre che col greening e l'economia circolare, traiettoria che prosegue nella nuova programmazione, con 27 milioni di euro previsti nel PN Metro Plus, il 12% del totale.

In tema di bonifiche, le aree di proprietà comunale interessate dal 2014 hanno una superficie di circa 131 mila mq, relativamente all'area ex Fibronit (dove è previsto il Parco della Rinascita), e all'area ex Gasometro, ora "Parco Maugeri".

In materia di rifiuti si osserva una riduzione della quantità prodotte pro-capite e un aumento della raccolta differenziata, descritte nel Capitolo 5.

I numeri sembrano destinati a migliorare grazie agli interventi finanziati col PON Metro e col PNRR, non ancora contabilizzati nelle statistiche.

Il PON Metro ha destinato oltre 16 milioni di euro, poco più del 10% del totale, per l'introduzione di tecnologie per il trattamento e il tracciamento dei rifiuti.

Ulteriori 8 milioni sono programmati con il PN Metro Plus 2021-2027 sempre per il trattamento (Riciclerie) e 3,9 milioni con il PNRR/PNC per cassonetti intelligenti e tecnologie per la raccolta porta a porta.

#### **4.2.5 Economia, lavoro e impresa, digitale**

Il bilancio comunale ha destinato alle attività economiche poco meno di 37 milioni di euro nel periodo 2014-2023, pari allo 0,9% del totale (Missione 14 - sviluppo economico e competitività). A questi si possono sommare le spese relative alla Missione 15 - politiche per il lavoro e la formazione professionale, pari ad un importo di 18,9 milioni di euro (lo 0,5% del totale).

Il PON Metro, in particolare, è intervenuto con strumenti di contrasto agli effetti della pandemia così come progetti legati al rafforzamento delle politiche per il lavoro e la formazione, per 4,5 milioni di euro, poco più del 2% del totale, che hanno coinvolto Porta Futuro.

Grazie alla realizzazione di Porta Futuro, nelle sue diverse componenti progettuali, gli utenti serviti dal job center dal 2016 sono stati oltre 31 mila, più di 5.000 nel solo 2023. Le aziende accreditate per accedere ai servizi sono 276. Attraverso l'One Stop Shop, collegato a Porta Futuro, sono inoltre state assistite 58 aziende intenzionate ad investire a Bari.

Con il PN Metro Plus, attraverso il Programma d\_Bari 2022-2024 sono previste azioni per il settore del commercio e artigianato per circa 9,3 milioni di euro, il 46% delle risorse disponibili. A questi si aggiungono oltre 3,3 milioni per servizi tecnologici nelle PMI.

Le iniziative dedicate al commercio hanno interessato, dal 2022 ad oggi, oltre 500 imprese, al netto di quelle destinate al contrasto al Covid-19.

L'attuazione di Agenda digitale influenza in maniera rilevante l'azione dell'Amministrazione, con la previsione di un Asse del PON Metro 2014-2020 dedicato con risorse per 20 milioni di euro, quasi il 13% del totale. Altri 23,7 milioni sono programmati attraverso il PN Metro Plus.

Grazie a questo impegno, il Comune ha implementato 6 piattaforme (Egov2, BariPartecipa, Egov ex Area Vasta, AppIO, URP Digitale, SIT), attraverso le quali eroga 22 servizi digitali in 7 ambiti differenti (demografia, tributi, edilizia, scuola, trasporto, commercio, sicurezza del territorio).

Gli utenti coinvolti sono complessivamente oltre 56 mila, con oltre 277 mila richieste di servizi, di cui circa 97 mila per certificati.

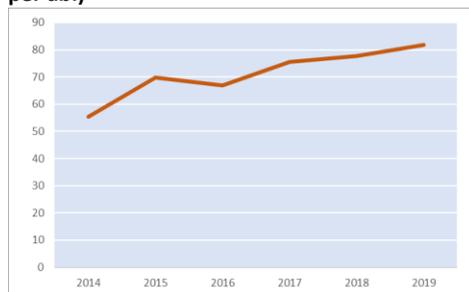
## 5. Come è cambiato il contesto territoriale

### 5.1 Rigenerazione urbana e mobilità

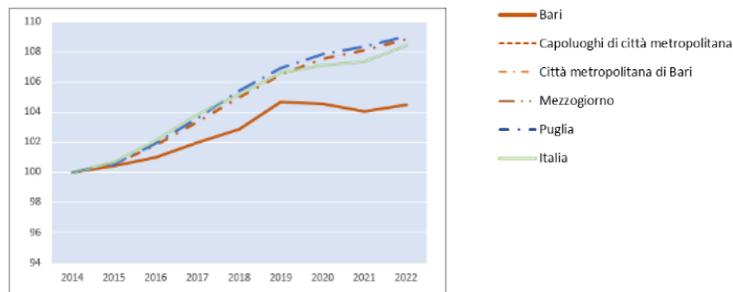
Nell'ultima decade si è assistito a un progressivo cambiamento nelle abitudini allo spostamento dei baresi, all'interno di uno scenario caratterizzato da una maggiore domanda di mobilità. Dal primo anno di insediamento della giunta Decaro è aumentato sensibilmente il numero di passeggeri trasportati dal TPL, passati dai 18 milioni del 2014 ai 25,8 del 2019, con una velocità media su gomma nell'ultimo anno inferiore solo a quella rilevata a Venezia tra i capoluoghi metropolitani. Tuttavia, la dimensione della domanda resta ancora tra le più basse a livello metropolitano, superata nel Mezzogiorno anche da Cagliari e Napoli. Relativamente all'area metropolitana vi sono buone prospettive per centrare l'obiettivo per il 2030, ovvero di aumentare del 26% i posti-km per abitante offerti dal trasporto pubblico rispetto al 2004. In un solo anno, dal 2020 al 2021 si è, infatti, passati da 2.183 posti-km per abitante a 3.225 posti-km/abitante contro una media regionale ferma a 2.168 posti-km/abitante (2021) <sup>32</sup>.

Nello stesso intervallo temporale, si osserva un contestuale aumento del parco auto totale, seppur in misura più contenuta rispetto agli altri aggregati territoriali (città metropolitana, Puglia, Italia). La crescita si è stabilizzata dal 2019 in avanti, raggiungendo nel 2022 un totale di 182.900 veicoli, con un incremento del 4,5%, circa la metà di quello osservato negli altri contesti. Si arriva così ad un tasso di motorizzazione di 578 veicoli per mille abitanti, in un contesto inferiore a quello regionale (625) e tra i più bassi tra le città metropolitane.

**Fig.5.1 Passeggeri trasportati dal TPL (numero per ab.)**



**Fig.5.2 Parco auto totale (2014=100)**



Fonte: Elaborazioni su dati Istat e ACI

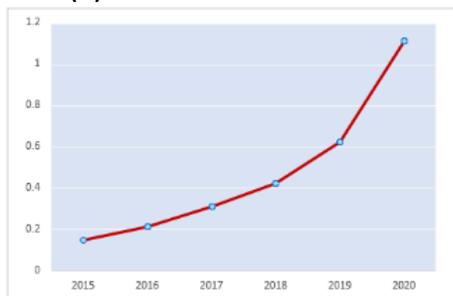
Ad aumentare esponenzialmente, invece, è la quota di auto elettriche o ibride sul totale dei veicoli, passata tra il 2015 e il 2020 dallo 0,15% al 1,11%, testimoniando una tendenza verso una mobilità più sostenibile (in linea con la traiettoria intrapresa dal Paese) ma con una diffusione lontana da quella delle città metropolitane del Nord, frenata da fatto che nel Mezzogiorno vi sia solo il 23% delle colonnine di ricarica <sup>33</sup>.

<sup>32</sup> ASVIS, I territori e gli Obiettivi di sviluppo sostenibile 2023.

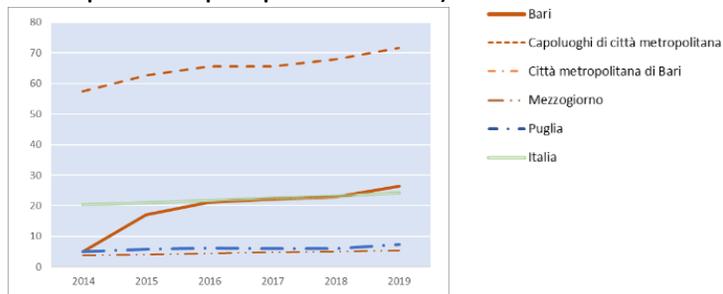
<sup>33</sup> [https://e-ricarica.it/wp-content/uploads/2023/10/BASE-INFOGRAFICA\\_4\\_2-1.jpg](https://e-ricarica.it/wp-content/uploads/2023/10/BASE-INFOGRAFICA_4_2-1.jpg)

Una mobilità sostenibile favorita dall'incremento di presenza di piste ciclabili, quintuplicati per diffusione tra 2014 e il 2019, passando da 5,1 a 26,4 per km di rete per 100 kmq grazie a un grande sforzo nel biennio 2015-2016 che ha portato Bari ad un allineamento con la media nazionale e all'ottavo posto a livello metropolitano. In crescita anche le aree pedonali, ampliate del 9,3% tra il 2014 e il 2019, hanno raggiunto i 53,7 mq ogni 100 abitanti, consolidando Bari in settima posizione tra i capoluoghi metropolitani (restano irraggiungibili Venezia e Firenze con rispettivamente 507,6 e 109,1 mq per 100 abitanti).

**Fig.5.3 Auto elettriche/ibride sul parco auto totale (%)**



**Fig.5.4 Densità piste ciclabili (km di piste ciclabili per 100 kmq di superficie comunale)**



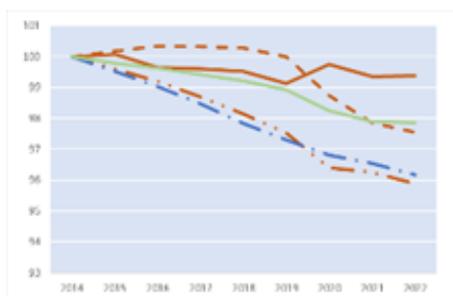
Fonte: Elaborazioni su dati Istat

## 5.2 Welfare, innovazione sociale e sicurezza

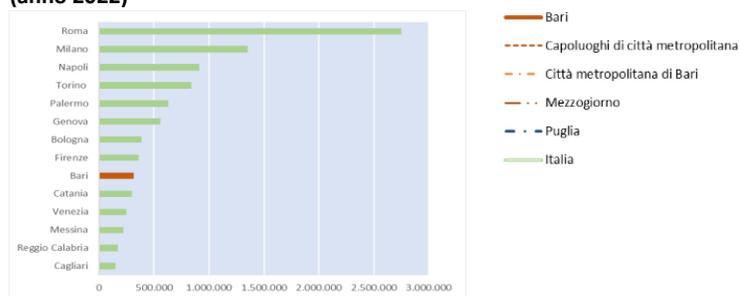
La situazione sociooccupazionale a Bari presenta sfaccettature complesse e sfide significative.

Il capoluogo rappresenta nel periodo considerato una delle città metropolitane più resilienti dopo Milano, Bologna e Catania, consolidando 316 mila abitanti a fine 2022 (solo 2 mila in meno rispetto al 2014), con una variazione pari allo 0,6%, quando nel Mezzogiorno si perde quasi il 4% della popolazione e in Italia il 2,2%. Si tratta di una popolazione con una quota crescente di "nuovi baresi". Il capoluogo pugliese, infatti, tra il 2014 e il 2022 si caratterizza per una grande permeabilità alla popolazione in entrata e in uscita. Per quanto concerne il dato riconducibile alle iscrizioni da altro comune (Fig.5.8), il valore medio osservato per gli anni compresi dal 2014 al 2022 è 5,7% rispetto alla media dell'intera popolazione. Le cancellazioni per altro comune (Fig.5.7), invece, sono pari a 6,4%: se da un lato queste statistiche denotano un saldo negativo, dall'altro la comparazione con gli altri Capoluoghi fa emergere un valore percentuale maggiore per entrambe le dimensioni.

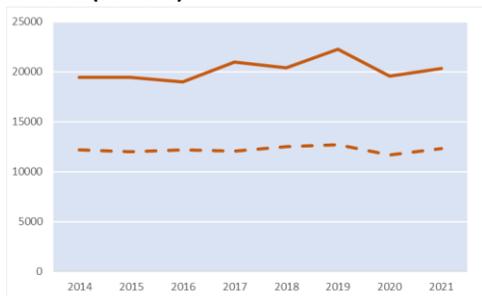
**Fig.5.5 Popolazione (2014=100)**



**Fig.5.6 Popolazione nei comuni capoluogo (anno 2022)**



**Fig.5.7 Cancellazione anagrafica per altro comune (numero)**



**Fig.5.8 Iscrizione anagrafica da altro comune (numero)**



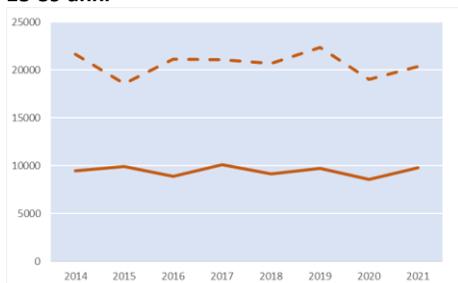
Fonte: Elaborazioni su dati Istat

La tendenza della popolazione è sostenuta dalle persone adulte, dal momento in cui Bari appare meno attrattiva verso i giovani, una componente della popolazione in diminuzione.

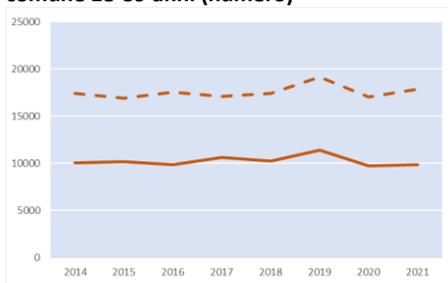
La città di Bari, così come l'intera Puglia, pare soffrire meno il fenomeno dell'emigrazione giovanile, ovvero della popolazione con 18-39 anni di età. Sebbene il trend sia in aumento, la quota di uscite è la più bassa tra le realtà metropolitane nel 2021. Tuttavia, bisogna anche considerare che, sul fronte opposto, i giovani attratti sono pochi e il saldo risulta negativo, con circa 9.500 ingressi in media e 10.200 uscite.

Combinato al saldo naturale negativo dovuto alla diffusa denatalità, la popolazione in età lavorativa "giovane", ossia con età compresa tra i 18 e i 39 anni, si riduce di circa il 10% tra il 2014 e il 2021, una percentuale inferiore a quella della Puglia e del Mezzogiorno (-15% circa).

**Fig.5.9 Iscrizione anagrafica da altro comune 18-39 anni**



**Fig.5.10 Cancellazione anagrafica per altro comune 18-39 anni (numero)**

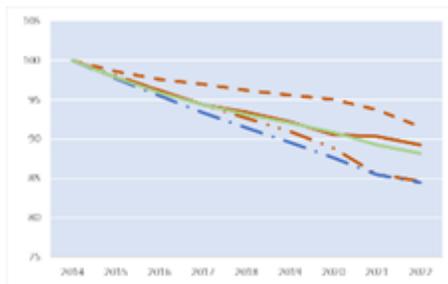


— Bari  
- - - Capoluoghi di città metropolitana  
- - - Città metropolitana di Bari  
- - - Mezzogiorno  
- - - Puglia  
— Italia

**Fig.5.11 Emigrazione giovanile: 18-39 anni (%)**



**Fig.5.12 Popolazione 18-39 anni (2014=100)**



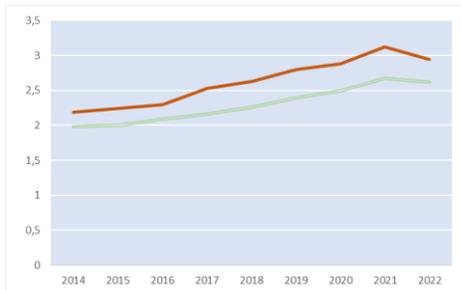
Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Considerando sempre come riferimento la popolazione 18-39 anni, Bari vede la quota di laureati (Fig.5.13) seguire la tendenza in crescita italiana tra il 2014 e il 2022, collocandosi al di sopra della media (2,9% rispetto al 2,6%) e risultando la quinta città metropolitana per incidenza di laureati giovani.

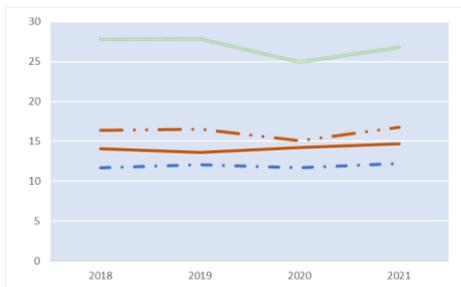
Tuttavia, rapportando i laureati al totale della popolazione, Bari resta ben al di sotto della media nazionale (14,7% vs 26,8%), riflettendo un forte divario con le realtà metropolitane del Centro-Nord, forti anche della migrazione di giovani formati dal Mezzogiorno.

Nel periodo 2014-2022 il numero di iscritti alle università cittadine (Fig.5.16) è calato di oltre 10 mila unità, in controtendenza rispetto al resto del Paese. Tale contrazione influenza negativamente l'attrattività verso i giovani e, in aggiunta al sopracitato divario di laureati, sottolinea l'importanza di strategie mirate all'istruzione e alla formazione per colmare la distanza dalle regioni più avanzate in termini di capitale umano qualificato.

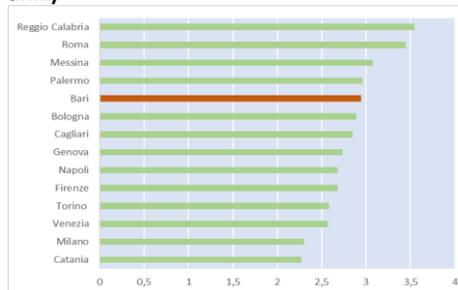
**Fig.5.13 Quota di laureati (% su popolazione 18-39 anni)**



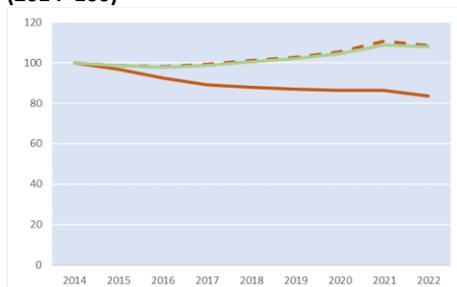
**Fig.5.15 Quota di popolazione laureata (%)**



**Fig.5.14 Quota di laureati nei comuni capoluogo (anno 2022, % su popolazione 18-39 anni)**



**Fig.5.16 Numero di iscritti per ateneo (2014=100)**



Fonte: Elaborazioni su dati Istat e MUR

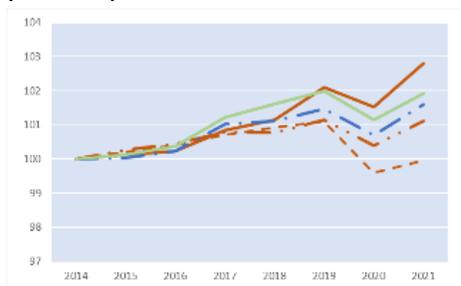
Il periodo 2014-2021 è inoltre caratterizzato da un netto incremento di persone che lavorano e quindi dei contribuenti, con un mercato del lavoro che si associa a bassi redditi e favorisce la contrazione dei NEET, ovvero dei giovani che non lavorano e non studiano<sup>34</sup>.

<sup>34</sup> Dall'acronimo inglese "not engaged in education, employment or training", ovvero persona in un dato momento inattiva (che non studia, né lavora né riceve una formazione).

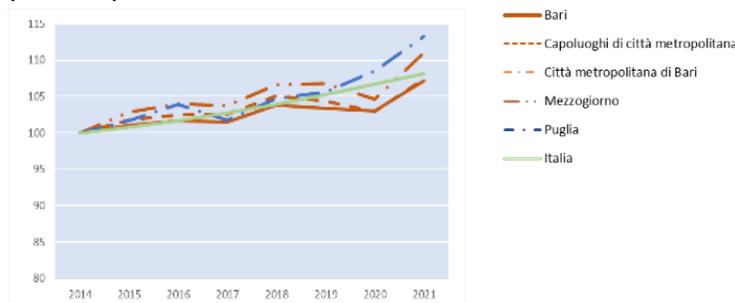
In una fase di lieve declino demografico il numero di contribuenti sale invece in maniera decisa (+2,8%) tra il 2014 e il 2021, il progresso maggiore dopo Milano (+3%). Il reddito medio per contribuente è pari a €22.861 per il 2021, il 3,2% oltre la media italiana e il 31% sopra quella del Mezzogiorno, superato solo da Cagliari nella ripartizione territoriale: esso risulta in crescita di 7,2 punti percentuali rispetto al 2014, in linea con la media metropolitana, e con un trend inferiore solo a quello rilevato a Messina, Milano, Torino, Bologna e Reggio Calabria. Nel periodo diminuiscono i contribuenti con reddito inferiore ai 10.000 euro (-3,6%), in linea con la riduzione stimata nelle altre aree metropolitane del Paese.

Il miglioramento reddituale si accompagna con una maggiore inclusione sociale e lavorativa giovanile: nell'area metropolitana di Bari, la porzione di giovani tra 15 e 29 anni di età che non studiano né lavorano (NEET) risulta per il 2022 pari a 22,4%, superiore di 3,4 punti percentuali rispetto all'aggregato Italia, ma comunque più contenuto rispetto alle stime riferite alla gran parte dei grandi centri del Mezzogiorno (solo Cagliari si attesta su valori inferiori) e ai dati regionali e del Mezzogiorno (Puglia 26%, Calabria 28,2 %, Campania 29,7 % e Sicilia 32,4%)<sup>35</sup>. Se tuttavia si considerano i NEET 15-34 anni per grado di urbanizzazione, il dato di Bari risulta essere inferiore a quello nazionale che è pari, nel 2022, al 52,3%.

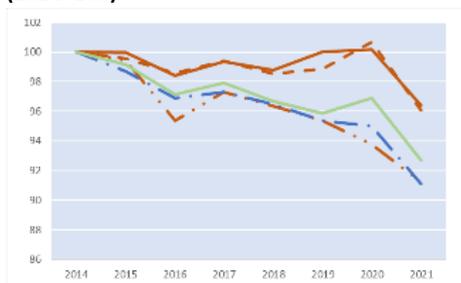
**Fig.5.17 Numero totale dei contribuenti (2014=100)**



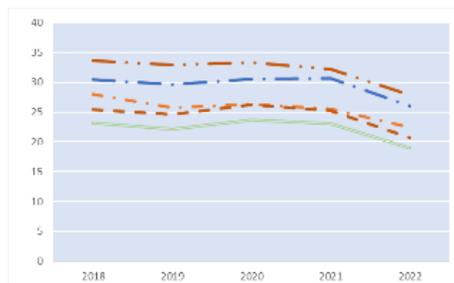
**Fig.5.18 Reddito medio per contribuente (2014=100)**



**Fig.5.19 Numero totale dei contribuenti con un reddito complessivo da 0 a 10000 euro (2014=100)**



**Fig.5.20 Quota di giovani che non lavorano e non studiano NEET (%)**



Fonte: Elaborazioni su dati MEF e Istat

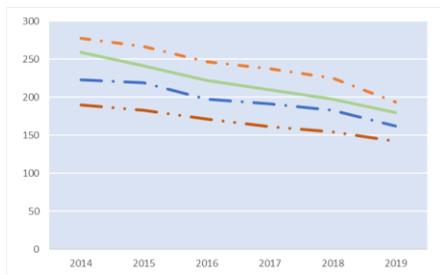
Delle migliori condizioni reddituali sembra beneficiarne anche la sicurezza. Nello stesso periodo si è infatti osservata una diminuzione significativa dei delitti denunciati per 100.000 abitanti nell'area metropolitana. Analizzando l'andamento dal 2014 al 2019, i dati evidenziano una tendenza al calo consistente (-30,3%), in linea con il trend nazionale e all'ottavo posto tra le realtà metropolitane. Un quadro che trova conferma anche relativamente ai delitti più gravi, quali gli omicidi commessi.

<sup>35</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/edat\\_lfse\\_29\\_custom\\_9691002/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/edat_lfse_29_custom_9691002/default/table?lang=en)

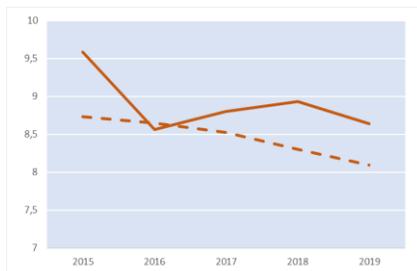
Migliora, inoltre, la sicurezza sulle strade, con il tasso di incidentalità sulle strade comunali in flessione del 10% tra il 2015 e il 2019, con Bari superata solamente da Cagliari e Palermo, pur avendo valori tra i più alti a livello metropolitano (8,6 incidenti ogni 1000 autovetture). Contestualmente scende la gravità degli incidenti stradali, testimoniata dal miglioramento del tasso di mortalità per incidente stradale nella città metropolitana, calcolato ogni 100.000 abitanti, con una tendenza al ribasso nel periodo 2014-2021, attestandosi al 3,9 contro il 4,7 nazionale.

Inoltre, si è registrata una diminuzione del coinvolgimento di persone negli incidenti stradali, con 41,5 feriti ogni 10.000 abitanti nel 2022. Questo dato offre prospettive promettenti per il raggiungimento dell'obiettivo stabilito dal Target 3.6 dell'agenda 2030, il quale mira al dimezzamento del numero dei feriti entro il 2030.

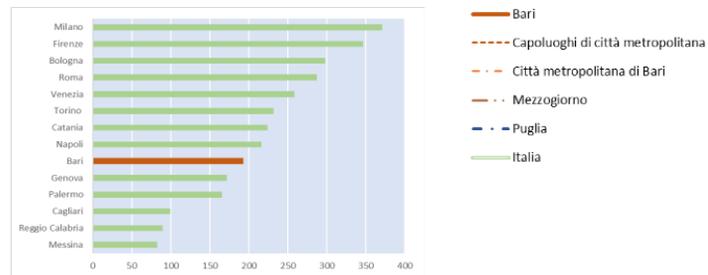
**Fig.5.21 Tasso dei delitti denunciati (valori per 100.000 abitanti)**



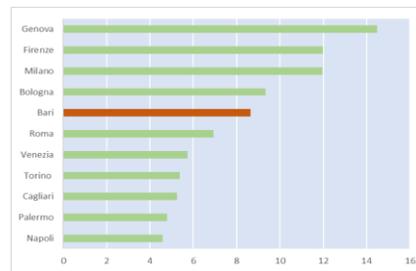
**Fig.5.23 Tasso di incidenti stradali su strade comunali (valori per 1000 autovetture)**



**Fig.5.22 Tasso dei delitti denunciati nelle città metropolitane (anno 2019, valori per 100.000 abitanti)**



**Fig.5.24 Tasso di incidenti stradali su strade comunali nei comuni capoluogo (anno 2021, valori per 1000 autovetture)**

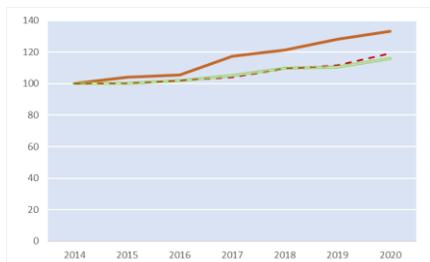


Fonte: Elaborazioni su dati Istat

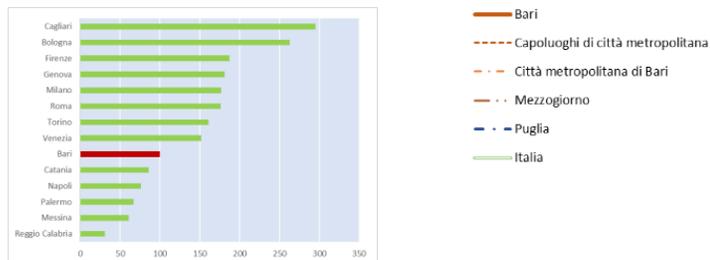
Per quanto riguarda le statistiche relative all'ambito sociale e alla salute, si osserva che i servizi socioassistenziali affrontano i cambiamenti demografici e del mercato del lavoro con luci e ombre.

La spesa comunale per utente tra il 2014 e il 2020, a Bari, risulta infatti aumentata di 1/3, da 75 a 100, più che nel contesto nazionale (+15,8%) o metropolitano (+19,8%). Nonostante tale recupero, la spesa erogata resta deficitaria, risultando nel 2020 inferiore alla media dei comuni italiani del 24% e dei capoluoghi metropolitani del 32%.

**Fig.5.26 Spesa socio-assistenziale dei comuni: euro per utente (2014=100)**



**Fig.5.28 Spesa socio-assistenziale dei comuni: euro per utente nei capoluoghi metropolitani (anno 2020, %)**



*Fonte: Elaborazioni su dati Istat*

Bari si caratterizza per una spesa decisamente più elevata per gli assistenti sociali (9,3% del totale), quasi doppia per incidenza rispetto alla media nazionale (5,1%), e per i centri diurni (6,9% e 3,6% rispettivamente); connotandosi inoltre per una spesa relativa più elevata per i servizi domiciliari integrati col SSN (2,9% e 1,5% rispettivamente). Per queste tre tipologie di servizi il capoluogo pugliese denota una spesa media superiore a tutti i centri metropolitani.

Bari risulta invece particolarmente carente nelle spese per nidi (4,6%), meno della metà della media nazionale (12,3%), e quota più bassa tra tutti i capoluoghi metropolitani. Appare inoltre deficitaria nell'erogazione di buoni spesa (1,6%) e voucher (0,4%).

La capacità di risposta ai crescenti bisogni è condizionata negativamente dalla onerosità delle strutture residenziali, che drenano circa 1 euro di spesa ogni 6 (15,7%), in linea con la media nazionale (17%), così come dalla bassa compartecipazione alla spesa.

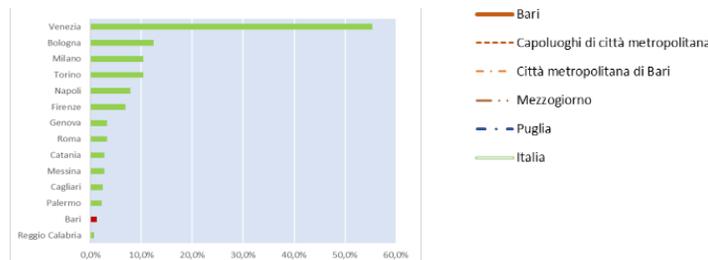
Il contributo versato da utenti e SSN alla spesa assistenziale si attesta, infatti, sul 2,2% nel 2014, per chiudere sull'1,6% nel 2020, la quota più bassa tra i capoluoghi metropolitani dopo Reggio Calabria (0,7%), contro una media metropolitana del 16,9% e nazionale del 19,1%.

**Fig.5.25 Spesa socio-assistenziale dei comuni nelle principali tipologie di servizio sul totale nel 2020 (servizi che incidono per l'1% e più a livello nazionale, %)**

	Assistenza domiciliare integrata con servizi sanitari	Assistenza domiciliare socio-assistenziale	Azioni di sistema e spese di organizzazione	Buoni spesa o buoni pasto	Centri diurni	Contributi a integrazione del reddito familiare	Contributi e integrazioni a retta per centri diurni	Contributi e integrazioni a retta per nidi	Contributi e integrazioni a retta per strutture residenziali	Contributi per alloggio	Contributi per servizi alla persona	Interventi per l'integrazione sociale dei soggetti deboli o a rischio	Nidi e sezioni primavera	Segretariato sociale / porta unitaria per l'accesso ai servizi	Servizio sociale professionale	Sostegno all'inserimento lavorativo	Sostegno socio-educativo scolastico	Sostegno socio-educativo territoriale o domiciliare	Strutture residenziali	Voucher, assegno di cura, buono socio sanitario
Bari	2,9%	6,4%	3,0%	1,6%	6,9%	2,8%	3,2%	3,4%	9,0%	3,8%	1,2%	2,5%	4,6%	2,0%	9,3%	0,6%	3,3%	1,4%	15,7%	0,4%
Bologna	0,8%	1,9%	3,3%	2,5%	1,6%	1,8%	0,2%	1,2%	3,3%	3,0%	0,3%	1,2%	23,0%	1,7%	6,7%	0,7%	9,8%	1,3%	20,1%	1,0%
Cagliari	1,2%	6,6%	3,6%	3,2%	0,6%	15,4%	0,6%	2,0%	10,4%	4,0%	7,1%	0,9%	2,3%	0,7%	4,2%	1,0%	5,6%	2,2%	6,7%	15,1%
Catania	1,7%	6,4%	1,3%	4,1%	1,4%	1,7%	0,1%	0,2%	6,4%	0,8%	0,1%	5,5%	10,1%	0,8%	4,6%	0,5%	7,7%	1,2%	31,9%	1,3%
Firenze	0,6%	3,6%	5,6%	0,8%	2,7%	1,2%	2,0%	3,4%	18,7%	2,7%	5,3%	1,0%	18,9%	0,6%	5,3%	0,9%	5,9%	2,4%	8,0%	0,5%
Genova	1,3%	3,4%	2,3%	6,8%	2,5%	0,9%	0,0%	0,4%	6,5%	1,2%	1,8%	0,7%	16,5%	0,8%	8,3%	2,0%	0,5%	4,2%	20,0%	1,4%
Italia	1,5%	5,7%	3,1%	2,9%	3,6%	2,8%	1,8%	1,5%	14,9%	2,7%	1,7%	1,3%	12,3%	1,0%	5,1%	1,0%	4,8%	1,5%	17,0%	2,7%
Messina	1,8%	13,4%	0,7%	6,6%	0,2%	3,2%	0,0%	0,0%	3,9%	0,7%	0,0%	2,2%	18,6%	1,5%	4,6%	0,4%	6,4%	0,4%	24,8%	0,2%
Milano	0,1%	4,2%	2,7%	1,1%	3,2%	6,2%	3,4%	1,7%	22,5%	1,3%	1,2%	1,8%	18,7%	0,8%	5,7%	1,0%	4,4%	0,7%	6,0%	0,8%
Napoli	1,8%	8,5%	4,9%	3,7%	3,2%	6,5%	1,1%	0,2%	8,3%	2,4%	5,6%	2,6%	9,7%	1,5%	3,1%	0,2%	6,6%	0,3%	18,5%	3,7%
Palermo	0,3%	3,9%	0,5%	15,1%	0,4%	2,2%	0,0%	0,5%	5,6%	1,2%	0,0%	0,8%	10,3%	0,8%	2,9%	0,1%	2,5%	0,1%	40,8%	1,5%
Reggio Calabria	0,9%	14,1%	0,0%	16,6%	5,0%	0,8%	2,8%	0,6%	9,7%	0,4%	0,1%	3,6%	9,2%	0,1%	1,0%	0,3%	7,7%	1,5%	3,4%	0,6%
Roma	0,4%	11,1%	0,2%	3,7%	1,6%	1,2%	0,0%	6,2%	10,4%	6,6%	2,9%	0,5%	24,2%	0,4%	1,6%	0,6%	6,5%	0,5%	8,6%	0,5%
Torino	2,0%	2,2%	5,7%	2,9%	2,9%	1,4%	1,9%	0,6%	15,6%	3,9%	0,2%	3,8%	14,8%	1,7%	8,4%	1,2%	3,3%	4,1%	5,8%	2,6%
Venezia	1,5%	2,6%	3,3%	1,8%	1,7%	1,2%	5,7%	0,2%	47,3%	0,8%	0,1%	1,3%	7,1%	0,7%	3,0%	0,7%	2,8%	0,7%	4,4%	7,5%

Fonte: Elaborazioni su dati Istat

**Fig.5.26 Quota di compartecipazione degli utenti e del SSN alla spesa totale (%)**

**Fig.5.28 Quota di compartecipazione degli utenti e del SSN alla spesa totale nei capoluoghi metropolitane (anno 2020, %)**


Fonte: Elaborazioni su dati Istat

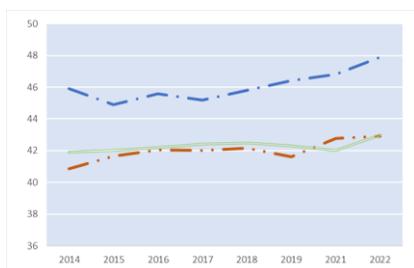
Nel contesto della salute pubblica, Bari si confronta con una problematica non trascurabile: il capoluogo pugliese si colloca nella regione con la più alta incidenza di obesi (47,9%) dopo la Campania, ma rimane inferiore alla media europea che si attesta sul 51,3%.<sup>36</sup>

Nel settore dell'assistenza agli anziani, in presenza di un progressivo invecchiamento della popolazione, la quota di persone che ha usufruito di servizi di supporto domiciliare è cresciuta lievemente dal 2014 al 2019, passando dallo 0,5% allo 0,6%, in controtendenza e su livelli più contenuti rispetto ai dati nazionali, passati dall'1,1 allo 0,9%.

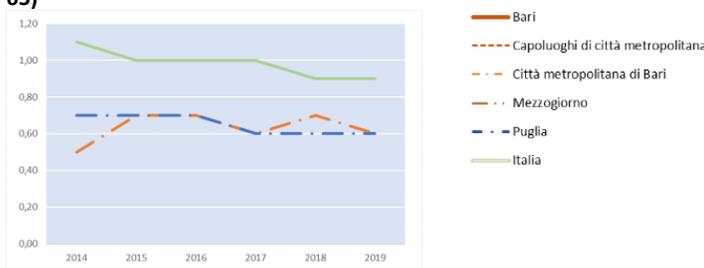
<sup>36</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg\\_02\\_10/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg_02_10/default/table?lang=en)

Parallelamente, seguendo l'evoluzione nazionale, la percentuale di bambini 0-3 anni che hanno usufruito dei servizi per l'infanzia è in crescita e ha raggiunto il 7,4% nel 2020. Nonostante questo aumento, il dato rimane significativamente inferiore alla media italiana (13,7%), indicando la necessità di un maggiore investimento nei servizi educativi per la prima infanzia, fondamentali per il supporto delle famiglie e lo sviluppo iniziale dei bambini. Vi sono, tuttavia, buone prospettive per l'area metropolitana nel suo complesso di raggiungere nel 2027 almeno il 33% dei servizi educativi per l'infanzia, come previsto dal Target 4.2 di Agenda 2030, nel 2021 pari al 20% tra i quali le scuole materne registrano la partecipazione più elevata a livello metropolitano dopo Napoli.

**Fig.5.27 Quota di popolazione obesa/sovrappeso nelle regioni italiane (%)**



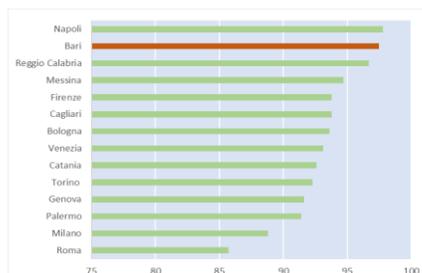
**Fig.5.28 Quota di anziani trattati in assistenza domiciliare socioassistenziale (% di persone over 65 anni che hanno usufruito dei servizi per popolazione over 65)**



**Fig.5.29 Presa in carico di tutti gli utenti dei servizi per l'infanzia (% di bambini 0-3 anni che hanno usufruito per totale bambini 0-3 anni)**



**Fig.5.30 Partecipazione al sistema scolastico dei bambini di 4-5 anni nelle città metropolitane (anno 2021, %)**



Fonte: Elaborazioni su dati ISS e Istat

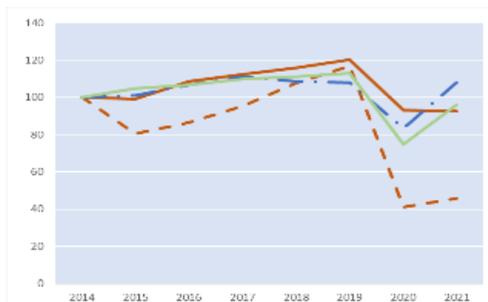
### 5.3 Cultura, sport e turismo

In questo ambito, l'area di Bari si consolida come la meta metropolitana in maggiore ascesa: il capoluogo ha un ruolo essenziale in questo processo, registrando risultati migliori rispetto a tutti gli altri.

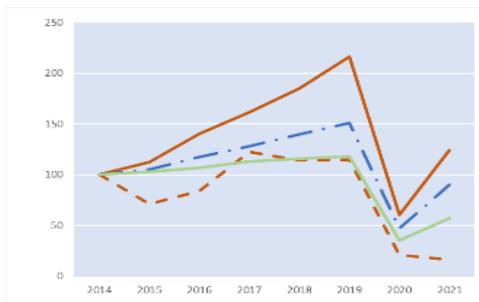
Nonostante la pandemia, la serie storica delle presenze turistiche annuali 2014-2021 evidenzia come Bari e la Puglia abbiano consolidato negli anni il proprio ruolo di mete ambite, soprattutto guadagnando interesse tra gli stranieri: è proprio grazie alla crescente quota di quest'ultimi se le presenze complessive del 2021 siano riuscite a superare i livelli pre-pandemia, attestandosi a circa 625 mila pernottamenti, con il 38,1% di provenienza straniera. In aggiunta, con oltre 400 mila unità, Bari si attesta in quarta posizione

tra le città portuali per numero di passeggeri di crociere, dopo Napoli, Genova e Palermo. La città di Bari spicca, inoltre, per crescita di posti letto in esercizi ricettivi con un +50,8% nel periodo 2014-2022 (tra le altre città metropolitane, solo Roma ha fatto registrare un incremento maggiore), dovuti prevalentemente al forte incremento in esercizi di bed and breakfast e alloggi turistici (+372,3%). Di contro, risultano in contrazione del 3,8% i posti letto in alberghi 4 e 5 stelle.

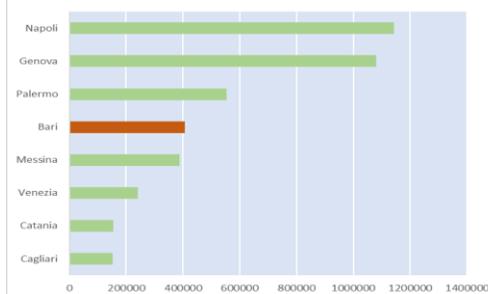
**Fig.5.31 Numero di turisti italiani (2014=100)**



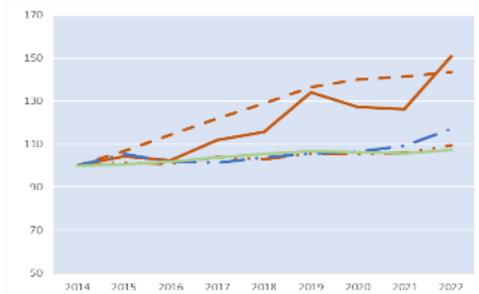
**Fig.5.32 Numero di turisti stranieri (2014=100)**



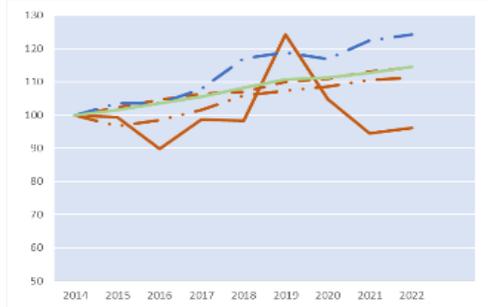
**5.33 Numero di crocieristi nei comuni capoluogo (anno 2022)**



**Fig.5.34 Numero di posti letto in esercizi ricettivi (2014=100)**



**Fig.5.35 Numero di posti letto in alberghi 4 e 5 stelle (2014=100)**



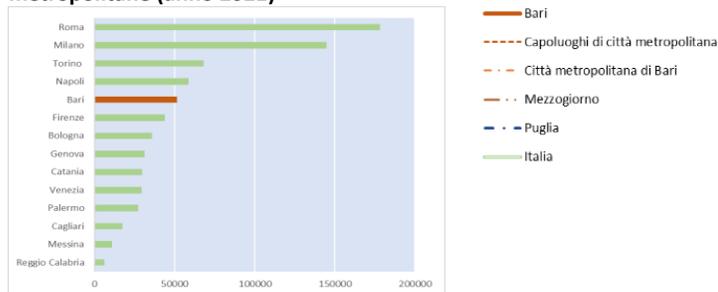
**Fig.5.36 Numero di posti letto in esercizi B&B e alloggi turistici (2014=100)**



Fonte: Elaborazioni su dati Assoporti e Istat

La cultura fatica però ad essere un driver di crescita, nonostante un ampio cartellone di eventi: i dati SIAE mettono Bari in quinta posizione tra le città metropolitane per numero di spettacoli (circa 89 mila nel 2022), mentre scende al decimo posto per numero di spettatori (3,7 milioni), e all'undicesimo per spesa pro-capite (35 euro), con evoluzioni temporali in linea con quelle del resto del Paese.

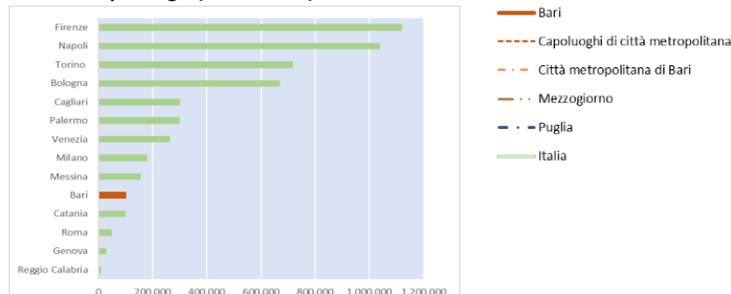
**Fig.5.37 Numero di spettacoli (2014=100)**

**Fig.5.38 Numero di spettacoli nelle città metropolitane (anno 2021)**


Fonte: Elaborazioni su dati Siae

Criticità ancora più marcate interessano i beni culturali, laddove la diffusione di musei, gallerie, siti archeologici e monumenti nell'ultimo dato disponibile (2018) evidenzia per la città di Bari un valore pari a 3,2 strutture ogni 100.000 abitanti e la colloca in terz'ultima posizione tra le quattordici realtà metropolitane. Anche il numero di visitatori (48,8 ogni 100.000 abitanti) risulta molto contenuto, superiore alla sola area di Messina, oltretutto con un sistema in lieve contrazione tra il 2015 e il 2018 come dotazione e come visitatori. Riguardo la sfera sportiva, in assenza di grandi attrattori, l'attenzione si concentra sugli spazi disponibili per attività motoria oltre che sportiva, dove si registrano circa 100 mila mq di aree attrezzate, grazie ai quali Bari si piazza nella top 10 delle città metropolitane, sopra a realtà come Roma e Catania, ma molto distante da Firenze, Napoli, Torino e Bologna (le quali superano abbondantemente i 600 mila mq di spazi destinati allo sport).

**Fig.5.39 M<sup>2</sup> di aree sportive attrezzate (2015=100)**

**Fig.5.40 M<sup>2</sup> di aree sportive attrezzate nei comuni capoluogo (anno 2021)**


Fonte: Elaborazioni su dati Istat

## 5.4 Verde, ambiente e rifiuti

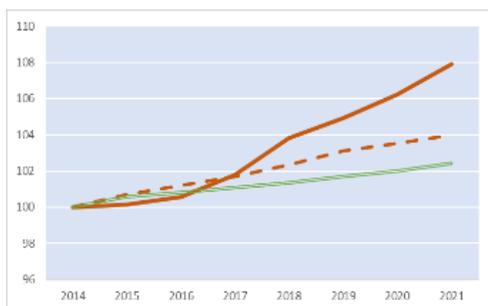
La città metropolitana di Bari mostra un quadro ambientale in evoluzione, caratterizzato da dinamiche di miglioramento in alcuni settori e da sfide persistenti in altri.

Tra il 2014 e il 2021, la superficie di verde urbano ha mostrato una tendenza in aumento (+7,9%), un dato decisamente più marcato rispetto alla media nazionale, sebbene nel 2021 la disponibilità di verde urbano per abitante nel comune (poco più di 9 mq per abitante) rimanga inferiore rispetto alle altre città metropolitane (con l'eccezione di Messina). Espansione a cui ha contribuito l'ampliamento degli orti urbani, la cui superficie appare più che triplicata tra il 2015 e il 2021.

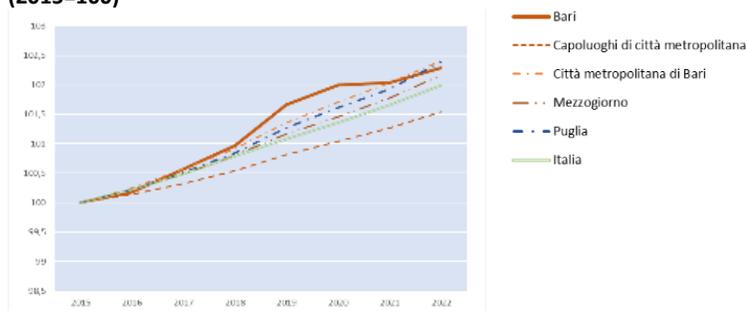
L'ampliamento del verde urbano è contestuale ad una espansione del suolo consumato, tanto che la quota relativa ad esso resta sostanzialmente invariata, prefigurando un modello di sviluppo urbano coerente con il passato. Nel periodo 2015-2021 si osserva infatti come l'incidenza delle aree di verde urbano sulla superficie urbanizzata risulti complessivamente stabile a Bari su una percentuale pari al 4,6%, inferiore alla media nazionale (8,6%) e a quella del Mezzogiorno (5,3%), ambiti dove si rilevano però alcuni progressi (+0,3% e +0,1% rispettivamente). Sebbene appaia difficile raggiungere il Target 15.3 di Agenda 2030 (azzerare l'aumento del consumo di suolo annuo entro il 2050), la città di Bari, con 5,4 ha per 100.000 abitanti nel 2021 registra un dato pressoché dimezzato rispetto alla media nazionale (10,7 ha).<sup>37</sup>

Il dato relativo al verde urbano va inquadrato in un contesto marcatamente rurale nella cintura, dove comunque ancora nel 2021 le aree naturali protette e i parchi agricoli incidono in modo marginale. Si tratta di un verde agricolo, facilmente accessibile e fruibile dai baresi che storicamente hanno nella campagna circostante uno spazio di rilievo del proprio vissuto.

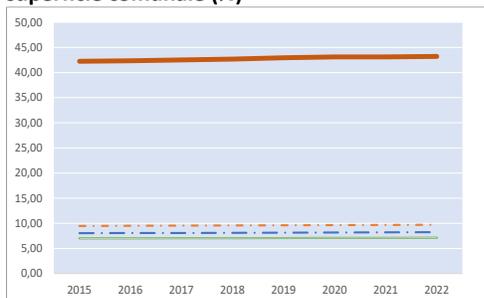
**Fig.5.41 M<sup>2</sup> di verde urbano (2015=100)**



**Fig.5.42 Superficie di suolo consumato (2015=100)**



**Fig.5.43 Incidenza di suolo consumato sulla superficie comunale (%)**



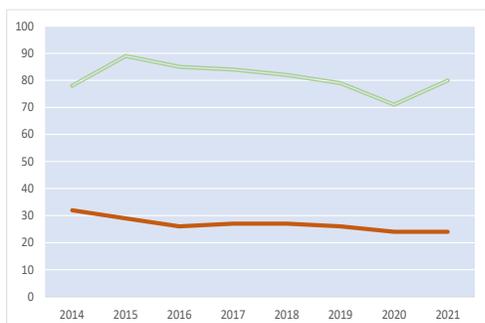
Fonte: Elaborazioni su dati Istat

La collocazione della città e l'influsso marino contribuiscono positivamente alla qualità dell'aria: nel 2021, infatti, la concentrazione media annua di particolato fine (PM10) è stata di 24 microgrammi per metro cubo, una misura notevolmente inferiore rispetto agli 80 della media nazionale.

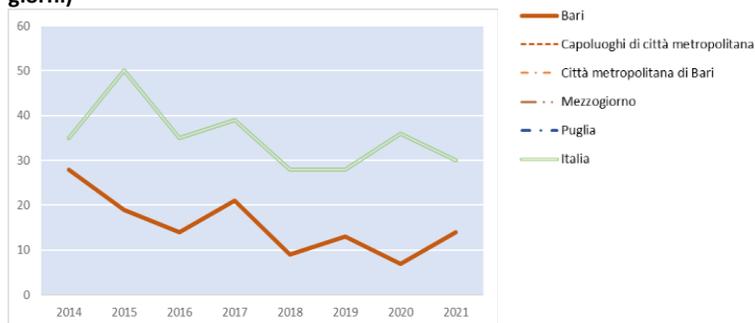
<sup>37</sup> ASVIS, I territori e gli obiettivi di sviluppo sostenibile 2022.

Si osserva, inoltre, una tendenza al ribasso della presenza di PM10 nell'aria di Bari, con una diminuzione della concentrazione di questi inquinanti di 8 microgrammi per metro cubo dal 2014. Inoltre, la frequenza dei superamenti del valore limite giornaliero di PM10 ha mostrato un miglioramento sostanziale, con soli 14 giorni registrati nel 2021, i quali rappresentano una riduzione del 50% rispetto al 2014. Tali miglioramenti indicano una progressione verso il raggiungimento dell'obiettivo 11.6 dell'Agenda 2030, il quale mira a ridurre i superamenti del limite di PM10 a meno di 3 giorni all'anno<sup>38</sup> entro il 2030. Inoltre, è importante considerare che il numero minimo di superamenti, pari a 9 giorni, è stato raggiunto nel 2018, un periodo non influenzato dalle restrizioni alla mobilità dovute alla pandemia.

**Fig.5.44 Concentrazione media annua di PM10 (microgrammi per m<sup>3</sup>)**



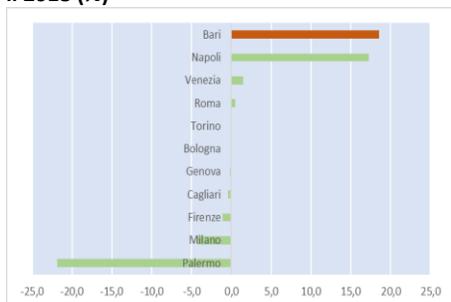
**Fig.5.45 Superamenti del valore limite giornaliero previsto per il PM10 (numero di giorni)**



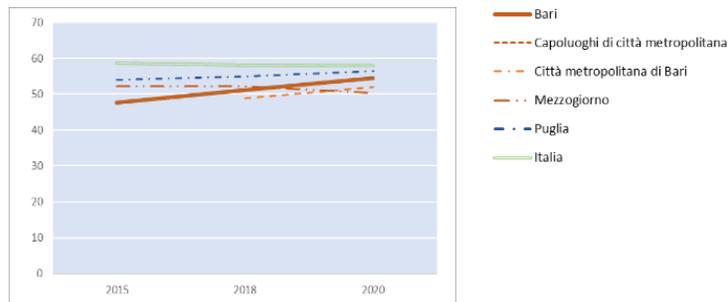
Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Importanti progressi sono stati riscontrati anche nell'ambito del trattamento delle acque, dove l'incidenza delle acque reflue depurate conformi alle norme, nel periodo 2014-2018, ha mostrato un miglioramento consistente, registrando un aumento del 19 punti percentuali e attestandosi al 78%. Ciò indica un avanzamento significativo nella gestione delle risorse idriche, sebbene tale percentuale risulti inferiore rispetto ad altri contesti metropolitani, ad eccezione di Palermo, che risulta essere il fanalino di coda. Infine, si osserva un miglioramento dell'infrastruttura idrica, evidenziato dall'incremento dell'efficienza nella distribuzione dell'acqua per il consumo umano.

**Fig.5.46 Incidenza delle acque reflue depurate conformi alle norme di emissione tra il 2014 e il 2018 (%)**



**Fig.5.47 Efficienza nella distribuzione dell'acqua per il consumo umano (%)**



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

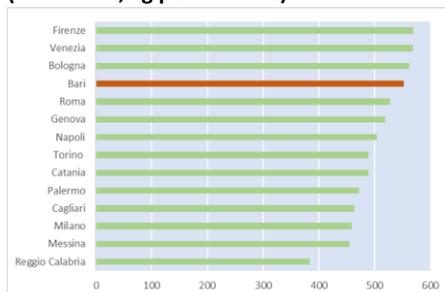
<sup>38</sup>Idem.

Miglioramenti riguardano la gestione dei rifiuti, con una produzione di 552 kg di rifiuti urbani per abitante nel 2021 nel capoluogo pugliese (-5% dal 2014): una quantità considerevole, ma che necessita di essere contestualizzata rispetto alle dinamiche di riciclo. La raccolta differenziata, infatti, incide per il 58,4% del totale della città metropolitana di Bari, un segnale di crescente consapevolezza ambientale tra i cittadini e di efficacia delle politiche di gestione dei rifiuti, più che raddoppiata (+128,1%) dal 2014 seguendo la tendenza virtuosa intrapresa dal Paese.

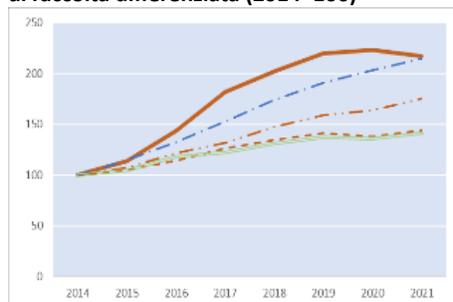
**Fig.5.48 Ammontare di rifiuti urbani prodotti (kg per abitante)**



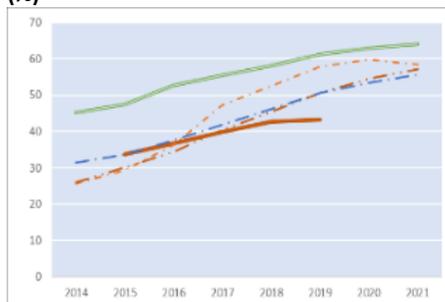
**Fig.5.49 Ammontare di rifiuti urbani prodotti (anno 2021, kg per abitante)**



**Fig.5.50 Ammontare di rifiuti urbani oggetto di raccolta differenziata (2014=100)**



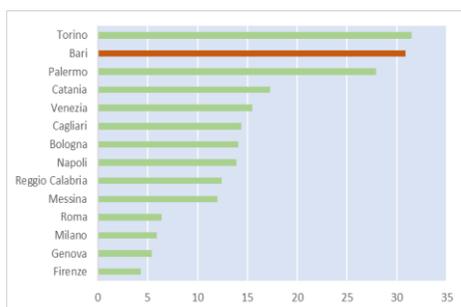
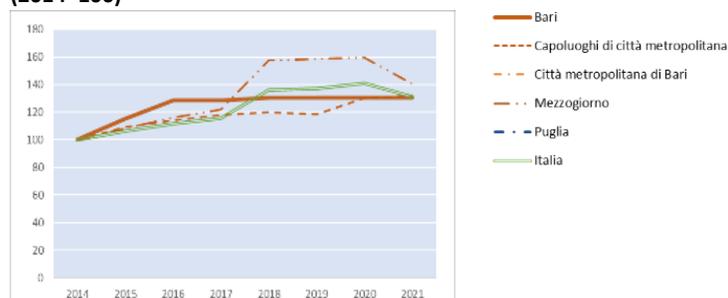
**Fig.5.51 Incidenza della raccolta differenziata (%)**



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Nel settore energetico, Bari si attesta su posizioni avanzate, con incidenza dell'energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili nel 2021 pari al 30,9% (collocandosi così seconda solo a Torino) ma evidenziando un'evoluzione in decrescita partita dal 45,4% del 2014.

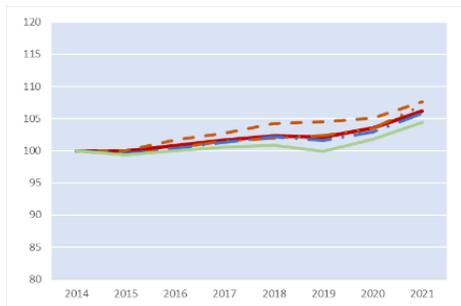
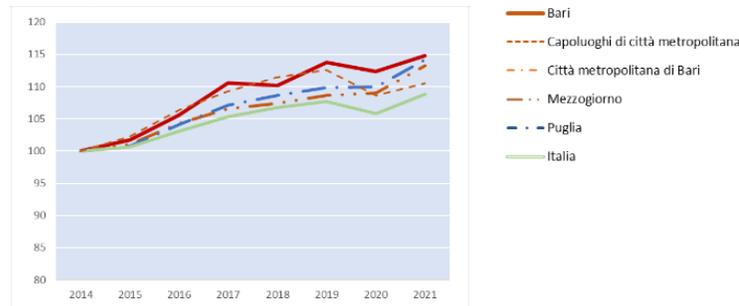
Inoltre, l'amministrazione comunale ha avviato un apprezzabile impegno già tra il 2014 e il 2016, con l'estensione dei pannelli solari termici installati sugli edifici amministrativi. Questo impegno ha portato a una superficie di 102,4 metri quadrati di pannelli solari termici ogni 1000 abitanti, con una progressione in linea con la media nazionale. Tuttavia, la superficie complessiva nel 2021 rimane al di sotto dei livelli raggiunti nelle altre città metropolitane del Paese, con Bari che si posiziona al penultimo posto prima di Palermo in questa classifica.

**Fig.5.52 Incidenza dell'energia elettrica derivante da fonti rinnovabili (anno 2021, %)**

**Fig.5.53 Estensione dei pannelli solari termici installati sugli edifici dell'amministrazione (2014=100)**


Fonte: Elaborazioni su dati Istat

## 5.5 Economia, lavoro e impresa

Nel periodo preso in considerazione, l'economia di Bari mostra segni di notevole vitalità, evidenziati da una crescita del tessuto imprenditoriale e un'espansione significativa dell'occupazione. Nel 2021, le unità locali attive nel comune di Bari sono 28.081, registrando un aumento del 6,2% rispetto al 2014, una crescita superiore a quella nazionale (+4,4%). Gli addetti, che ammontano a oltre 106.000 nel 2021, sono aumentati di quasi 14.000 unità rispetto al 2014, corrispondente a un incremento del 14,8%. Questo risultato supera ampiamente il tasso di crescita nazionale (+8,8%) così come quello della regione Puglia e del Mezzogiorno nel loro complesso. In altre parole, quasi 1 addetto su 7 a Bari nel 2021 ha trovato occupazione nel periodo compreso tra il 2014 e il 2021.

**Fig.5.54 Numero di unità locali delle imprese attive (2014=100)**

**Fig.5.55 Numero di addetti delle unità locali delle imprese attive (2014=100)**


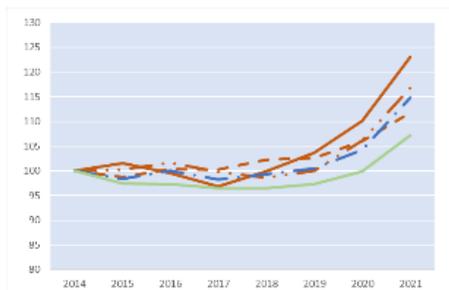
Fonte: Elaborazioni su dati Istat

I servizi diversi dal commercio e le costruzioni, grazie ai recenti incentivi pubblici destinati alla ristrutturazione degli immobili residenziali, hanno contribuito in maniera essenziale alla espansione del tessuto di impresa, che vede invece assottigliarsi la presenza di unità locali del commercio e della manifattura. Sotto il profilo occupazionale, però, anche il commercio contribuisce positivamente, con le attività manifatturiere stabili sulla dimensione di inizio periodo. Nel 2021, emerge un'economia cittadina fortemente polarizzata nel settore dei servizi diversi dal commercio, che rappresenta il 61,8% del totale delle unità locali, corrispondenti a oltre 17.000 unità. Questo settore ha registrato un notevole incremento in valore assoluto dal 2014, con un aumento di circa 2.200 unità locali e di oltre 10.600

addetti. Insieme al comparto delle costruzioni, che ha mostrato un aumento del 14,8% nelle unità locali e del 23,1% negli addetti, questi settori rappresentano le principali fonti di crescita economica.

Il commercio rappresenta il secondo settore per numero di localizzazioni nel comune, con 7.638 unità locali (27,3% del totale), anche se si è registrato un deciso calo nelle numerosità (-8,8%). Tuttavia, il settore ha visto un aumento degli addetti dell'8,8% nel periodo considerato, pari a circa 1.700 persone in più impiegate. Anche il comparto manifatturiero ha seguito una simile evoluzione, evidenziando però una diminuzione del 11,3% delle localizzazioni cittadine a fronte di un aumento del 1,7% nel computo dei lavoratori.

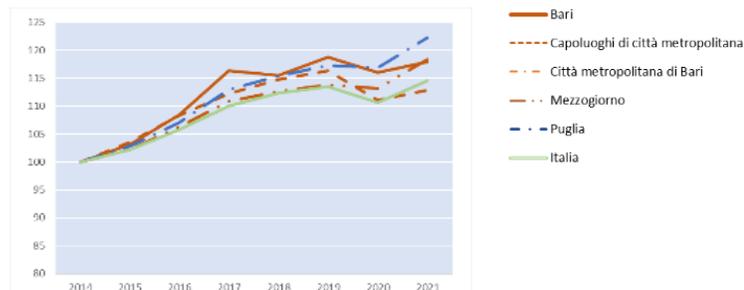
**Fig.5.56 Numero di addetti alle unità locali delle costruzioni (2014=100)**



**Fig.5.58 Numero di addetti alle unità locali del commercio (2014=100)**



**Fig.5.57 Numero di addetti alle unità locali dei servizi diversi dal commercio (2014=100)**



**Fig.5.59 Numero di addetti alle unità locali della manifattura (2014=100)**



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Si evidenzia che il divario occupazionale di genere, un obiettivo delineato dal Target 5.5 dell'Agenda 2030, sia più ampio nella regione e nella città metropolitana rispetto al dato nazionale.

Nel periodo tra il 2018 e il 2021, la Puglia ha registrato solo un modesto aumento del numero di occupate rispetto al totale degli occupati, mentre la situazione nella città metropolitana di Bari è peggiorata, con un rapporto di 54,7 donne ogni 100 uomini nel 2022, rappresentando una perdita di 4 punti rispetto all'anno precedente: questi dati rendono improbabile il raggiungimento del target stesso, che mira a dimezzare il divario rispetto al 2020.

Una menzione merita il contributo dei settori ad alta tecnologia e ad elevata intensità di conoscenza<sup>39</sup>, le quali riportano un deciso aumento tra il 2014 e il 2021, del 26,4% e fanno registrare un +36,3% nel numero di addetti e certificando Bari come secondo miglior capoluogo del Mezzogiorno dopo Napoli a

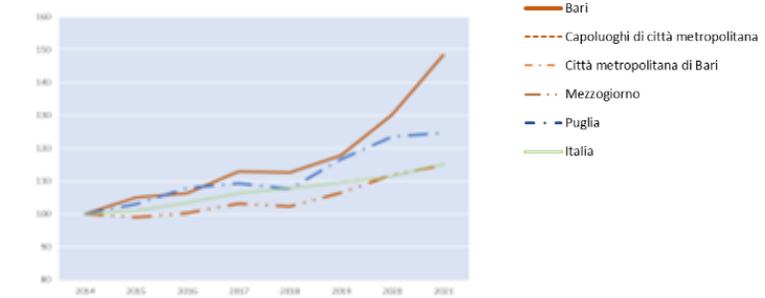
<sup>39</sup> Utilizzando la tassonomia elaborata da Istat esse comprendono i seguenti codici Ateco: 21, 26, 30.3, 59-63, 72.

testimonianza della ottima integrazione del polo cittadino quale snodo centrale dei due grandi corridoi europei: il corridoio scandinavo-mediterraneo e il corridoio baltico-adriatico.<sup>40</sup>

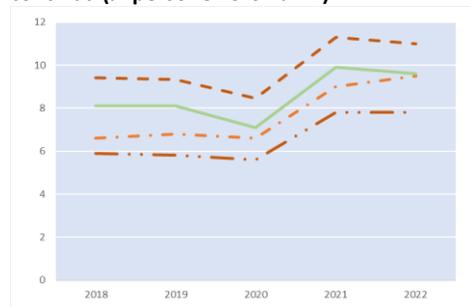
**Fig.5.60 Numero di unità locali nei settori ad alta tecnologia (2014=100)**



**Fig.5.61 Numero di addetti nei settori ad alta tecnologia (2014=100)**



**Fig.5.62 Partecipazione alla formazione continua (% persone 25-64 anni)**



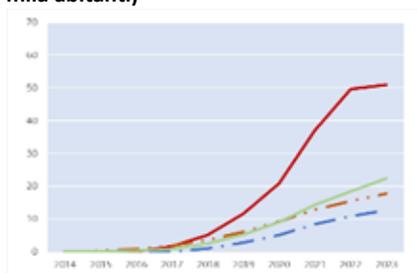
Fonte: Elaborazioni su dati Istat

La partecipazione alla formazione continua rappresenta un indicatore importante dell'investimento nelle competenze e nel capitale umano, fondamentale per la competitività economica. Nel 2022, quasi 1 persona di età compresa tra 25 e 64 anni su 10 (corrispondente al 9,5%) residente nella città metropolitana di Bari ha partecipato alla formazione, evidenziando una significativa crescita rispetto al 6,6% registrato nel 2018. Questo dato riflette un aumento dell'attenzione verso l'apprendimento e l'aggiornamento professionale, una tendenza più marcata rispetto alle altre realtà del Mezzogiorno, ad eccezione di Cagliari che guida la classifica generale con il 22% della popolazione 25-64 anni coinvolta nella formazione continua. Una tendenza apprezzabile emerge anche in relazione al fenomeno delle start-up, arrivate nel 2023 a 161 unità, (di cui il 18,6% a prevalenza giovanile) che posizionano Bari in sesta posizione tra le città metropolitane italiane.

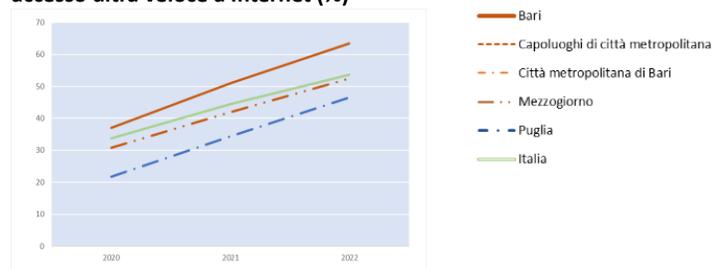
Tra il 2020 e il 2022, la città di Bari ha fatto inoltre notevoli progressi nell'ampliamento della rete internet ultraveloce, con percentuale di copertura salita dal 37,0% al 63,4%: tale sviluppo rappresenta un significativo passo avanti nella connettività digitale, benché Bari si collochi ancora al di sotto della media delle principali metropoli italiane, che tendono a lambire la soglia dell'80%.

<sup>40</sup> Regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2021 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 e Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 COM(2021) 812 final 2021/0420(COD).

**Fig.5.63 Numero di start-up (valore per 100 mila abitanti)**



**Fig.5.64 Copertura della rete fissa di accesso ultra veloce a Internet (%)**



Fonte: Elaborazioni su dati Unioncamere e Istat

## 6. Il sentiment dei cittadini

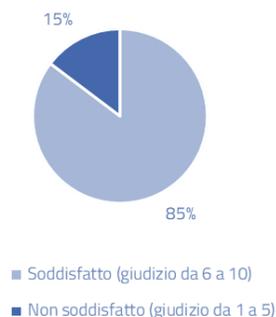
I cittadini esprimono un buon livello di gradimento della qualità della vita a Bari, attribuendo un voto pari 7 alla dimensione complessiva, con l'85% dei rispondenti che assegna un voto superiore al 6.

La distribuzione si concentra in particolare tra i voti 7 e 8, raccogliendo nel complesso quasi il 60% della popolazione.

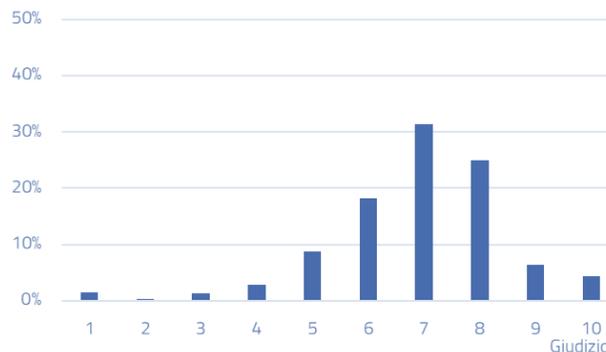
Tra gli ambiti su cui si è focalizzata l'azione del PON Metro, quelli che ottengono la sufficienza sono "ambiente" (voto 6,7), da intendersi in maniera estensiva, includendo anche spazio e decoro urbano; gli spazi per lo sport (voto 6,5) e i servizi scolastici (voto 6,4), inclusi quelli educativi. Vicino alla sufficienza il trasporto (5,8). Al di sotto della sufficienza i servizi socioassistenziali (5,5) e il lavoro (5).

I benefici appaiono ancora limitati a gruppi ristretti di cittadini, soprattutto in tema di lavoro per il quale solo l'11% del totale esprime un voto tra 8 e 10, mentre per ambiente e servizi scolastici sono oltre 1 su 3.

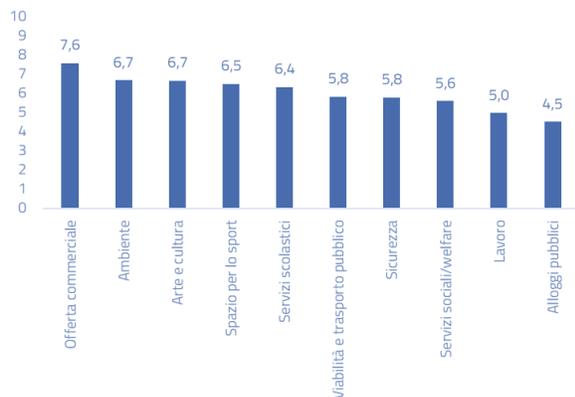
**Fig.6.1 Si ritiene soddisfatto della qualità della vita nel comune: composizione del voto**



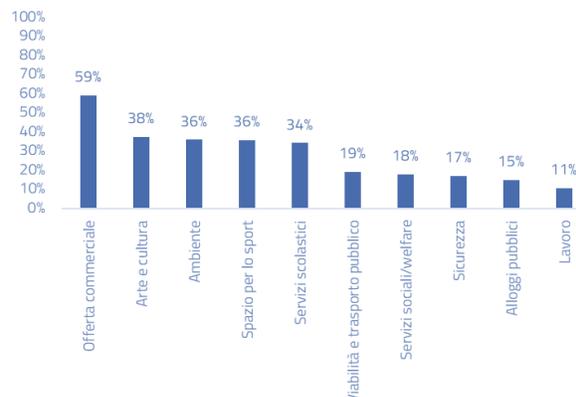
**Fig.6.2 Si ritiene soddisfatto della qualità della vita nel comune: distribuzione del voto**



**Fig.6.3 Giudizio su alcuni aspetti della vita quotidiana: voto medio**



**Fig.6.4 Giudizio su alcuni aspetti della vita quotidiana: quota dei più soddisfatti (voto 8-10)**



Fonte: Elaborazioni su dati indagine demoscopica

Il livello della qualità della vita raggiunto è frutto di un esteso miglioramento, che risulta deciso per quasi 4 cittadini su 10, e lieve per oltre 1/3 (35%). Meno di 2 cittadini su 10 rileva un peggioramento (17%), e per l'8% a Bari si vive nettamente peggio rispetto a 10 anni fa.

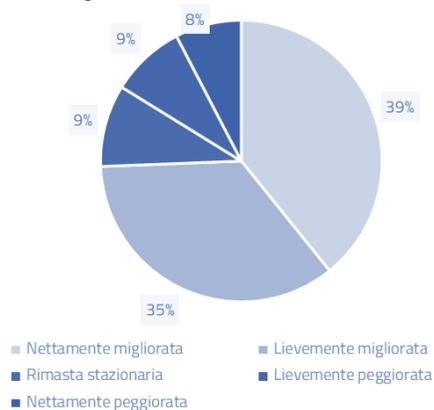
Pur con i limiti percettivi di un confronto con un periodo così lontano nel tempo, rileva comunque la percezione del trend ampiamente favorevole, anche al netto degli effetti della recente pandemia.

Le più gratificanti valutazioni su spazi per lo sport, ambiente, servizi scolastici si accompagnano a giudizi di progressi più estesi nel decennio, che interessano 8 cittadini su 10. La stessa percentuale che esprime miglioramenti nella mobilità, sebbene la situazione oggi sia giudicata non ancora pienamente sufficiente.

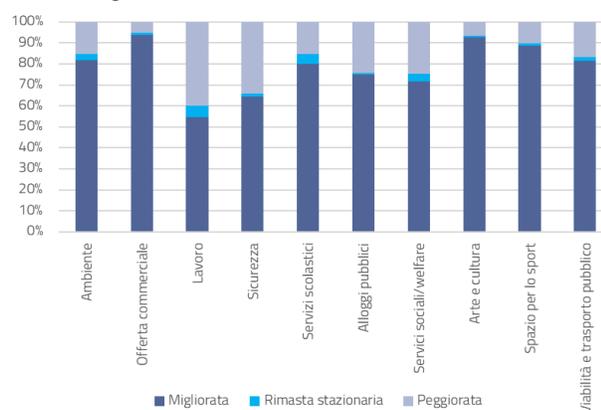
Sul fronte opposto il tema del lavoro, dove a fronte di un 55% di cittadini che esprime giudizi positivi sull'evoluzione, il 40% è di parere contrario.

I servizi a sostegno dell'inclusione si trovano in una situazione intermedia, con il 70% di cittadini che vedono positivamente il cambiamento intercorso, a fronte di un 25% che esprime un'opinione contraria.

**Fig.6.5 Giudizio sul cambiamento della qualità della vita nel comune negli ultimi 10 anni**



**Fig.6.6 Giudizio sul cambiamento della qualità della vita nel comune negli ultimi 10 anni in ambiti selezionati**



*Fonte: Elaborazioni su dati indagine demoscopica*

Permangono inoltre disparità territoriali, con opinioni più lusinghiere nella ex Circoscrizione 6 (Carrassi San Pasquale), dove prevale nettamente la quota di quanti giudicano la qualità della vita migliore rispetto a quella della città.

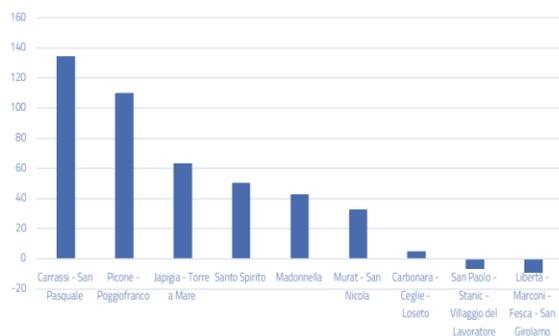
Prevale una diffusa percezione che la zona in cui si abita offra una condizione di vita migliore, con la sola eccezione di due ambiti su nove, quali "San Paolo – Stanic – Villaggio del Lavoratore" e "Libertà – Marconi – Fesca – San Girolamo".

Da rilevare il giudizio positivo di "Madonnella", una zona con criticità oggetto di specifica attenzione, con un intervento che ha coinvolto anche il PON Metro, ad esempio, con i progetti sulle reti civiche e rigenerazione urbana.

Da notare, inoltre, come "San Paolo" presenti il maggior numero di ambiti tematici ritenuti meno soddisfacenti rispetto alla città, ben 6 su 10, seguito da "Carbonara" (5). Tra i tematismi più vicini alle

aree di intervento del PON Metro, l'ambiente (intenso anche come contesto urbano) è percepito come relativamente critico solo a "San Paolo". I servizi scolastici sono valutati peggiore rispetto alla città in tre ambiti (Libertà, Carbonara e Santo Spirito); quelli soci assistenziali in cinque ambiti.

**Fig.6.7 Giudizio su come si vive nell'ambito di domicilio rispetto al resto della città (saldo tra risposte "meglio" e "peggio")**



**Fig.6.8 Giudizio su come si vive nell'ambito di domicilio rispetto al resto della città per tematiche di interesse: saldo tra risposte "meglio" e "peggio" (in verde: meglio > peggio; in arancione: meglio < peggio)**

Ambito	Ambiente	Offerta commerciale e di servizi alla persona	Disponibilità di lavoro	Sicurezza, legalità e ordine pubblico	Servizi scolastici ed educativi	Alloggi pubblici	Servizi sociali/welfare	Disponibilità di luoghi ed eventi culturali e artistici	Disponibilità di spazi per attività motoria e sportiva	Viabilità e trasporto pubblico
Carrasi - San Pasquale (Municipio 2, circoscrizione 6)	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
Japigia - Torre a Mare (Municipio 3, circoscrizione 5)	Green	Green	Green	Orange	Green	Green	Green	Green	Green	Green
Piccone - Poggiofranco (Municipio 2-3, circoscrizione 3)	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
Libertà - Marconi - Fesca - San Girolamo (Municipio 1, 2, 3, circoscrizione 8)	Green	Green	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Santo Spirito (Municipio 5, circoscrizione 7)	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
Carbonara - Ceglie - Loseto (Municipio 4, circoscrizione 4)	Green	Green	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Murat - San Nicola (Municipio 1, circoscrizione 9)	Green	Green	Green	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
San Paolo - Stanic - Villaggio del Lavoratore (Municipio 2, circoscrizione 2)	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Madonnella (Municipio 3, circoscrizione 7)	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green

Fonte: Elaborazioni su dati indagine demoscopica

Il quadro delineato appare consistente anche perché espresso da una popolazione che non risulta condizionata nel suo "mood" dalla congiuntura nella quale si è espressa.

Il giudizio espresso sulla situazione economica nel comune risulta equilibrato, con un quadro ritenuto stazionario nel 2023 (35% del totale), e con un saldo bilanciato tra quanti dichiarano miglioramenti e peggioramenti (+2%). Il 2024, poi, viene delineato come un anno di consolidamento, con giudizi "stazionari" che sfiorano la metà dei rispondenti (45%), con margini di lieve miglioramento in crescita.

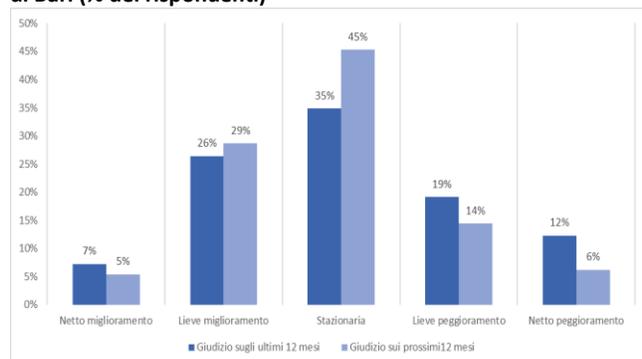
In un contesto equilibrato spiccano giudizi estremamente favorevoli per l'operato dell'amministrazione, con un voto medio attribuito di 8,1. L'amministrazione gode di un plauso che sembra andare oltre i miglioramenti concretamente percepiti, quasi a premiare l'impegno e il percorso avviato; valutazioni, queste, che richiederebbero approfondimenti analitici specifici.

Ciò seppure in quadro in chiaroscuro sui risultati ottenuti e con margini di miglioramento. Ambiti come l'abbellimento della città, unitamente al verde, sono quelli che registrano giudizi più lusinghieri, così come in quello del turismo, dove l'azione diretta dell'amministrazione si è vista comunque essere stata marginale. Ne emerge da ciò un apprezzamento per il mutamento del contesto urbano realizzato, un mutamento capace di attrarre un numero crescente di turisti, così che questo fenomeno viene associato all'azione dell'amministrazione.

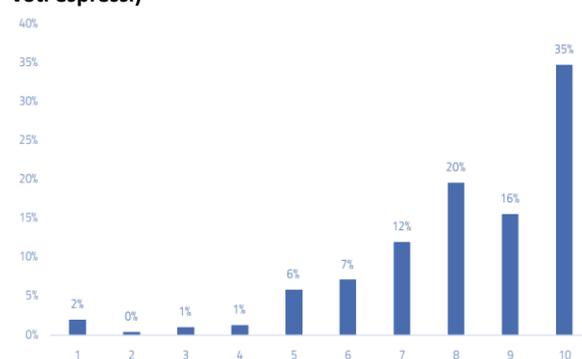
Persistono poi ambiti caratterizzati da esiti ambigui, come la viabilità/mobilità, che polarizza su fronti opposti i rispondenti, che in quote analoghe indicano un tema sui cui l'amministrazione si è mossa meglio o il suo opposto.

L'ambito giudicato meno convincente risulta quello dei rifiuti, oltre alla sicurezza e imprese/lavoro; temi questi ultimi, che risultano essere quelli in cui gli intervistati indicano più diffusamente priorità di intervento necessarie per il miglioramento della qualità della vita, unitamente alla viabilità/mobilità.

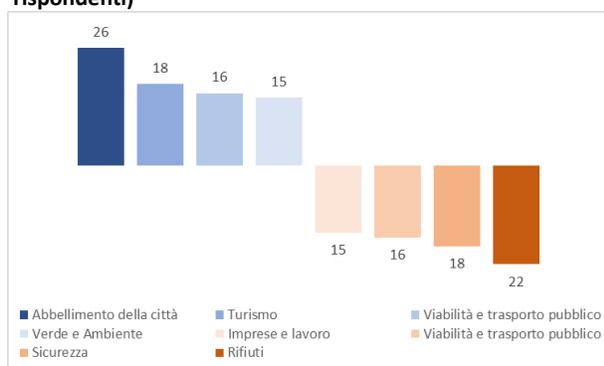
**Fig.6.9 Giudizio sulla situazione economica generale nel comune di Bari (% dei rispondenti)**



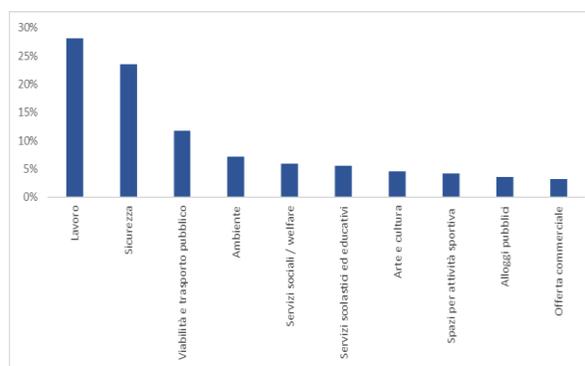
**Fig.6.10 Giudizio sull'operato del sindaco (distribuzione % dei voti espressi)**



**Fig.6.11 Ambiti giudicati più (tonalità in blu) o meno (tonalità in rosso) soddisfacenti dell'azione dell'amministrazione (% dei rispondenti)**



**Fig.6.12 Ambiti giudicati prioritari per il miglioramento della qualità della vita (% dei rispondenti)**



Fonte: Elaborazioni su dati indagine demoscopica

## Considerazioni conclusive

L'applicazione della metodologia di analisi al Comune di Bari porta ad alcune considerazioni.

Anzitutto il lavoro qui riportato e l'approccio metodologico sono da ritenersi replicabili in altri ambiti, auspicabilmente a partire dal Piano strategico metropolitano attualmente in fase di approvazione. La raccolta ed elaborazione di informazioni statistiche utilizzate per l'analisi di contesto in entrambi i documenti pongono le basi per strutturare un punto di osservazione privilegiato dei fenomeni economico-sociali che riguardano il territorio.

L'applicazione della metodologia, in prospettiva, risulterà rafforzata e di più facile adozione grazie all'entrata a regime della normativa sui bilanci degli enti locali. Nella fase attuale la banca dati del MEF rende disponibili i bilanci solo dall'anno 2016, ma progressivamente si avranno dati omogenei su un arco almeno decennale, così da poter realizzare analisi longitudinali comparate delle scelte di spesa e avere un ulteriore elemento di valutazione dei risultati conseguiti.

Ad oggi, l'applicazione di una metodologia che prende in esame i risultati, oltre che gli impatti, su programmi conclusi sconta infatti la difficoltà di reperire le informazioni necessarie. Ciò perché, da una

parte, se non previste dall'ente possono essere indisponibili; dall'altra, perché disponibili in maniera frammentata e disomogenea nei diversi servizi.

Sotto quest'ultimo profilo è qui utile sottolineare che il Comune di Bari ha fatto un notevole investimento nello sviluppo delle piattaforme informatiche, rispetto al quale è auspicabile venga dato seguito con azioni che favoriscano la loro messa a sistema, anche implementando un "cruscotto di controllo" in grado di misurare gli esiti delle *policy* anche in corso d'opera.

Tale funzione sarebbe meglio implementabile anche attraverso una selezione ex-ante degli indicatori che più adeguatamente si ritiene possano descrivere i risultati che l'amministrazione intende perseguire. Su questa scorta il presente documento, così come il Piano strategico metropolitano, possono essere utilizzati come base per la selezione di un set di indicatori essenziali, capaci di misurare l'effettiva concretizzazione di obiettivi strategici e programmi, nonché costituire la base per target da raggiungere attraverso singoli progetti.

Un passaggio quest'ultimo che renderebbe più compiuta la transizione verso un approccio di *policy* 'data-informed', che partendo dal dato consenta di andare oltre l'intervento in quanto tale ed integrare le evidenze con considerazioni di natura più strategica. La prospettiva sarebbe quindi quella in cui tutto il processo decisionale e attuativo tiene conto dei dati, anche per poter essere ri-orientato in itinere a seconda degli esiti conseguiti.

Da ultimo una considerazione sul tema del *sentiment*, un fattore che non sempre è possibile 'catturare' in maniera esaustiva attraverso rilevazioni quantitative. È questo il caso sui giudizi sulla mobilità o su temi complessi, come la riqualificazione urbana, ambiti in cui sarebbe necessario integrare la *survey* con strumenti di approfondimento qualitativo, come interviste in profondità o focus group. Si ritiene tuttavia utile evidenziare come attraverso la *survey* condotta si sia implementato uno strumento integrativo non solo utile per la misurazione degli interventi di *policy*, ma anche in grado di contribuire ad elevare l'efficacia della comunicazione pubblica in un'ottica di avvicinamento del cittadino alla consapevolezza della strategicità dell'agire collettivo.

## Allegati

### Allegato 1: Programma di mandato 2014-2019

MACRO AREE	PIANI D'AZIONE	OBIETTIVI DI MANDATO	
1. Connessioni urbane	1.1 Governance metropolitana: integrazione e trasparenza per un'Amministrazione efficiente, efficace e vicina ai bisogni dei cittadini	1.1.1 Innovazione della Pubblica Amministrazione, il cittadino al centro	
		1.1.2 Più valore alla spesa pubblica	
		1.1.3 Nuovo assetto istituzionale, il decentramento e la città	
		1.1.4 Valorizzare le competenze del personale comunale	
		1.1.5 Autorità urbana per la gestione dei fondi comunitari	
		1.1.6 Governo dei servizi pubblici	
	1.2 Innovazione della PA: nuovi strumenti di comunicazione e interazione per la smart city	1.2.1 Il cruscotto strategico	
		1.2.2 Open data e trasparenza	
		1.2.3 Bari service Hub	
		1.2.4 Internet negli spazi pubblici	
		1.2.5 Partenariato per l'innovazione	
		1.2.6 Patto di cittadinanza	
		1.2.7 Bari Smart City e proiezione internazionale della città	
	1.3 Infrastrutture strategiche: il sistema di connessione tra i centri della città	1.3.1 Rete delle piste ciclabili	
		1.3.2 Il tram del mare	
		1.3.3 Realizzazione della «Camionale» e valorizzazione del Porto commerciale	
		1.3.4 Accessibilità	
		1.3.5 Sistema metropolitano della mobilità su ferro e del trasporto pubblico	
		1.3.6 La città sensibile	
		1.3.7 Fogna bianca	
		1.3.8 Riordino del sistema idrico e fognante	
	2. Ambiente Urbano: una città di mare, sostenibile e vivibile	2.1 Mobilità sostenibile: più valore ai nostri spostamenti	2.1.1 Riconfigurazione del Trasporto Pubblico Locale
			2.1.2 Le porte della città
			2.1.3 City Logistic
2.1.4 Zone a Sosta Regolamentata (ZSR)			
2.1.5 Mobilità elettrica			
2.1.6 Infomobilità e monitoraggio del traffico			
2.1.7 Catasto e manutenzione delle strade			
2.1.8 Educare alla mobilità sostenibile			
2.1.9 Tra porto e stazione			
2.1.10 Sicurezza in strada			
2.2 Valorizzazione delle risorse naturali e		2.2.1 Acquisti verdi e razionalizzazione della spesa	

MACRO AREE	PIANI D'AZIONE	OBIETTIVI DI MANDATO
	<b>dell'ecosistema urbano</b>	2.2.2 Rete ecologica 2.2.3 I parchi urbani di Bari 2.2.4 Smart Grid e generazione distribuita dell'energia 2.2.5 la PA dà il buon esempio, consumando meno energia 2.2.6 Una città low carbon 2.2.7 Differenziare di più e meglio 2.2.8 Riduzione della produzione dei rifiuti 2.2.9 Educare all'ambiente 2.2.10 Sistema di sorveglianza per i reati contro l'ambiente 2.2.11 Bari Città Resiliente
	<b>2.3 Bari e il suo Territorio: Ricucire e rigenerare la città</b>	2.3.1 PUG e Urban Center 2.3.2 PIRU San Girolamo e Waterfront dell'area nord 2.3.3 Area Fiera e il Porto di San Cataldo 2.3.4 Parco costiero a Japigia 2.3.5 Quartieri eco-sostenibili e nuove regole per l'abitare 2.3.6 Patto città-campagna 2.3.7 Rigenerazione urbana 2.3.8 La città e il mare 2.3.9 Polo della Giustizia 2.3.10 Il porto e la città 2.3.11 Operazione degrado zero
<b>3. Spirito innovativo: la città e i suoi talenti</b>	<b>3.1 Economia urbana: Innovare per competere</b>	3.1.1 Area ASI, un'occasione di sviluppo 3.1.2 Innovazione alla Manifattura Tabacchi 3.1.3 Distretti della creatività 3.1.4 Burocrazia zero 3.1.5 Living labs 3.1.6 Smart Specialisation Metropolitana 3.1.7 Qualificare le competenze del territorio 3.1.8 Il tempo dei baresi è un valore
	<b>3.2 Attrattività urbana e promozione territoriale</b>	3.2.1 Bari Card e integrazione dei servizi 3.2.2 Bari nel mondo con San Nicola 3.2.3 Gli eventi a Bari e l'area della Fiera del Levante 3.2.4 Il racconto della Terra di Bari e marchio turistico 3.2.5 Il murattiano, un quartiere smart 3.2.6 La rete dei porti turistici 3.2.7 Economia del mare 3.2.8 Distretti Urbani del Commercio

MACRO AREE	PIANI D'AZIONE	OBIETTIVI DI MANDATO
		3.2.9 Artigiani nel futuro
	3.3 La cultura è un'altra cosa	3.3.1. Equi-libri
		3.3.2. Sistema di attrazione culturale e naturale
		3.3.3. Arte contemporanea e Bari creativa. Il Miglio delle culture
		3.3.4 La Caserma della cultura
		3.3.5 Incentivazione delle politiche di offerta culturale giovanile
		3.3.6 Bari e la sua storia
4. Benessere e coesione sociale: una comunità solidale	4.1 Emergenze sociali: contrasto alla povertà e al disagio abitativo, legalità	4.1.1 Reddito di cittadinanza
		4.1.2 Banco alimentare
		4.1.3 Contrasto alla povertà
		4.1.4 Agenzia della Casa e dell'abitare sostenibile
		4.1.5 Riuso degli edifici pubblici e delle caserme dismesse
		4.1.6 Una Rete per la legalità
		4.1.7 Vivere in sicurezza un diritto per tutti i baresi
	4.2 Welfare di comunità: dispositivi di accesso e servizi di prossimità	4.2.1 Politiche di integrazione sociosanitaria
		4.2.2 Riqualificazione delle strutture sociosanitarie
		4.2.3 Politiche attente al mondo degli anziani
		4.2.4 Assistenza di prossimità e sostegno alle famiglie
		4.2.5 Riappropriamoci di Bari
		4.2.6 Fondazione di comunità e partenariato sociale
	4.3 Promozione e Integrazione sociale: sostegno socioeducativo, sussidiarietà e pari opportunità	4.3.1 La Bari sportiva
		4.3.2 Bari città sana
		4.3.3 Città dei bambini
		4.3.4 Coordinare i tempi e gli spazi per vivere meglio
		4.3.5 Patto educativo e sostegno educativo alla scuola
		4.3.6 La città delle donne
		4.3.7 Stop alle barriere
4.3.8 Politiche di sostegno all'inclusione di migranti		
4.3.9 La città dei diritti, per tutti		
4.3.10 Bari Città aperta		

**Allegato 2: Programma di mandato 2019-2024**

MACRO AREE	OBIETTIVI DI MANDATO	OBIETTIVI STRATEGICI
<b>1. La città nelle città</b>	<b>1.1 Nuovo Piano Urbanistico Generale</b>	1.1.1 Urban center
		1.1.2 PUG
	<b>1.2 Valorizzazione delle coste</b>	1.2.1 Porto e città
		1.2.2 Progetto Costa sud
		1.2.3 Piano delle coste
		1.2.4 Progetto del waterfront del porto vecchio e le piazze del mare di Madonnella
		1.2.5 Torre Quetta e Pane & Pomodoro
		1.2.6 Waterfront Santo Spirito – Palese
		1.2.7 Waterfront Torre a Mare
	<b>1.3 Fiera del Levante: realizzazione polo del tempo libero</b>	1.3.1 Porto turistico
		1.3.2 Museo del Faro
		1.3.3 Waterfront San Cataldo
		1.3.4 Fiera del Levante: il polo smart per il tempo libero e la cultura
	<b>1.4 Sviluppo dei grandi contenitori urbani</b>	1.4.1 Ex Manifattura Tabacchi
		1.4.2 Polo della giustizia
		1.4.3 Ex Caserma Rossani
	<b>1.5 Sviluppo Greening urbano</b>	1.5.1 Completare i 10 grandi parchi urbani
		1.5.2 Forestazione urbana
		1.5.3 La rete dei parchi delle lame
	<b>1.6 Rigenerazione urbana</b>	1.6.1 Aggiornamento del Documento Preliminare di Rigenerazione Urbana (DPRU)
		1.6.2 Masterplan del Libertà
		1.6.3 Rigenerazione urbana S. Pio e Torricella
		1.6.4 "Piano periferie" San Paolo
1.6.5 SISUS - Municipio IV		
1.6.6 Riquilificazione del Quartiere S. Anna		
<b>1.7 Realizzazione dei presidi di prossimità (hub and spoke)</b>	1.7.1 Community library	
	1.7.2 La rete dei playground e spazi pubblici attrezzati (aree, giochi per bambini, palchi)	
	1.7.3 Servizi necroscopici	
	1.7.4 Network degli spazi di innovazione sociale	
	1.7.5 Presidi del welfare	
<b>1.8 Patto dei municipi e 10 li scegli tu</b>	1.8.1 Urbanistica tattica	
	1.8.2 Municipio I	
	1.8.3 Municipio II	
	1.8.4 Municipio III	

MACRO AREE	OBIETTIVI DI MANDATO	OBIETTIVI STRATEGICI
		1.8.5 Municipio IV
		1.8.6 Municipio V
		1.8.7 10 li scegli tu
	<b>1.9 Sviluppo della rete metropolitana su ferro</b>	1.9.1 Linea Bari – Bitritto
		1.9.2 Trasporto Rapido di Massa
		1.9.3 Nuova stazione e Terminal bus
		1.9.4 Nodo ferroviario - area Nord
		1.9.5 Nodo ferroviario - Riconversione delle aree di via Amendola e dintorni
	<b>1.10 Realizzazione PAESC e tutela dell'ambiente</b>	1.10.1 Realizzazione PAESC metropolitano
		1.10.2 La città verde: progetto "filiera urbana CO2 - zero"
		1.10.3 Economia circolare
		1.10.4 Efficientamento energetico
		1.10.5 Smart grid ed energia distribuita
		1.10.6 Azioni di contrasto al dissesto idrogeologico
<b>2. La città dei diritti</b>	<b>2.1 Sviluppo Housing first</b>	2.1.1 Piano straordinario della casa
		2.1.2 Agenzia sociale della casa
		2.1.3 Habitare
		2.1.4 Case di comunità
	<b>2.2 Potenziare il sistema della prima infanzia</b>	2.2.1 Realizzazione di nuovi asili nido
		2.2.2 Prolungamento orario degli asili nido
		2.2.3 Conciliazione di vita casa-lavoro
	<b>2.3 Miglioramento servizi scolastici</b>	2.3.1 Incrementare i servizi scolastici
		2.3.2 Piano per l'edilizia scolastica
		2.3.3 Doti Educative
	<b>2.4 Tutela e integrazione disabili e anziani</b>	2.4.1 Piano di eliminazione delle barriere architettoniche
		2.4.2 Inclusione attiva dei disabili
	<b>2.5 Contrasto alle povertà</b>	2.5.1 Pronto intervento sociale
		2.5.2 Servizi per la povertà estrema
		2.5.3 Reddito di cittadinanza
	<b>2.6 Innovazione sociale</b>	2.6.1 Urbis: start up imprese sociali
		2.6.2 Rete di contrasto allo spreco alimentare
		2.6.3 Hub solidale
		2.6.4 Politiche per l'integrazione
		2.6.5 Innovazione sociale per il welfare di comunità
	<b>2.7 Antimafia sociale</b>	2.7.1 Riuso dei beni confiscati alla mafia
2.7.2 Agenzia per l'antimafia sociale e consulta cittadina per la legalità		

MACRO AREE	OBIETTIVI DI MANDATO	OBIETTIVI STRATEGICI
3. La città delle opportunità	2.8 Piano straordinario per il lavoro	2.7.3 Agricoltura
		2.8.1 Porta Futuro
		2.8.2 Progetti d'inserimento lavorativo
		2.8.3 Bonus assunzione
	3.1 Governance metropolitana	3.1.1 Piano strategico metropolitano
		3.1.2 PUMS metropolitano
		3.1.3 Governance metropolitana dei programmi complessi
	3.2 Il polo logistico produttivo e industria 4.0	3.2.1 Attrazione di investimenti e realizzazione della ZES
		3.2.2 Masterplan per lo sviluppo dell'ASI
		3.2.3 Porto e zona franca doganale
3.2.4 Camionale		
3.3 Internazionalizzazione e attrazione di investimenti	3.3.1 Grandi eventi	
	3.3.2 Creazione di reti internazionali	
	3.3.3 Urbact e progetti di cooperazione	
3.4 Marketing turistico	3.4.1 Terra di Bari Guest Card	
	3.4.2 Brand Bari e incoming turistico	
	3.4.3 Visitor center turistico	
3.5 D_Bari	3.5.1 Documento strategico del commercio	
	3.5.2 Distretto urbano del commercio	
	3.5.3 Piano mercati	
	3.5.4 Economia del mare	
	3.5.5 Il nuovo MAAB	
	3.5.6 D_Bari imprese	
3.6 Hub dell'innovazione e delle start-up	3.6.1 Porta Futuro 2	
	3.6.2 Casa delle tecnologie emergenti e incubazione d'impresa	
	3.6.3 Living Labs per la smart city	
3.7 Bari città Universitaria	3.7.1 Accademia delle belle arti e polo didattico alla Rossani	
	3.7.2 Politiche di integrazione universitaria	
	3.7.3 Cabina di regia per "Bari Città Universitaria"	
4. La città che partecipa	4.1 Partecipazione civica e i patti di collaborazione	4.1.1 Reti civiche urbane
		4.1.2 Rigenerazioni creative
		4.1.3 Baripartecipa (ex Casa del Cittadino)
	4.2 Il meglio dei teatri	4.2.1 Completare la realizzazione dei contenitori culturali
		4.2.2 I teatri di Bari
		4.2.3 Polo delle Arti Contemporanee
	4.3 Rafforzare l'offerta culturale e	4.3.1 Bari, città dei festival

MACRO AREE	OBIETTIVI DI MANDATO	OBIETTIVI STRATEGICI
	<b>per il tempo libero</b>	4.3.2 San Nicola partecipativo
		4.3.3 Sport per tutti
		4.3.4 Arte Pubblica Urbana
	<b>4.4 Rafforzare il sistema ambientale e culturale di Bari</b>	4.4.1 Parco Lama Balice
		4.4.2 Museo Antica Caelia
		4.4.3 Le lame di Bari
		4.4.4 Pineta San Francesco
<b>5. La città si fa più semplice</b>	<b>5.1 Piano di rafforzamento amministrativo</b>	5.1.1 Informatizzazione dell'ente, razionalizzazione dei processi e risk management
		5.1.2 Valorizzazione delle competenze
		5.1.3 Fondo di progettazione
		5.1.4 Bilancio equo-sostenibile
	<b>5.2 Agenda digitale metropolitana</b>	5.2.1 Città Connessa
		5.2.2 E_gov
		5.2.3 E_participation
		5.2.4 Sicurezza per la smart city
	<b>5.3 Mobilità sostenibile</b>	5.3.1 MUVT
		5.3.2 Il diritto alla mobilità: TPL
		5.3.3 Micro-mobilità condivisa
		5.3.4 Rete dei park and ride
	<b>5.4 Città a misura di ciclisti e pedoni</b>	5.4.1 Pedonalizzazione del centro
		5.4.2 Sicurezza stradale
		5.4.3 Piano parcheggi
		5.4.4 Percorsi ciclabili e zone 10-20-30
	<b>5.5 Aziende pubbliche più efficienti</b>	5.5.1 Multiservizi S.p.A.
		5.5.2 Progressiva razionalizzazione delle partecipazioni
		5.5.3 Piano d'ambito TPL
	<b>5.6 Bari pulita</b>	5.6.1 Raccolta differenziata
		5.6.2 Nuove tecnologie per Bari Pulita
		5.6.3 Progetto riciclerie
		5.6.4 Rafforzare la dotazione impiantistica del ciclo dei rifiuti