



**PROGRAMMA POLITICO-AMMINISTRATIVO  
DEL CANDIDATO SINDACO MICHELE LAFORGIA  
E DELLA COALIZIONE PER LE ELEZIONI AMMINISTRATIVE DEL  
COMUNE DI BARI – 8/9 GIUGNO 2024**

Liste che compongono la Coalizione per LAFORGIA Sindaco:



# INDICE DEL DOCUMENTO

<b>PREMESSA</b>	<b>3</b>
<b>GLI OBIETTIVI</b>	<b>3</b>
<b>I CAMBIAMENTI NECESSARI E POSSIBILI</b>	<b>4</b>
<b>LA CITTÀ CHE IMPARA</b>	<b>6</b>
<b>I. LE QUATTRO VISIONI STRATEGICHE PER LA CITTÀ DEL FUTURO</b>	<b>8</b>
<b>I.1 LA CITTÀ POLICENTRICA</b>	<b>9</b>
<b>I.2 LA CITTÀ INCLUSIVA</b>	<b>11</b>
<b>I.3 LA CITTÀ GIUSTA</b>	<b>13</b>
<b>I.4 LA CITTÀ SOSTENIBILE</b>	<b>15</b>
<b>II. LE PROPOSTE DI LAVORO PER IL GOVERNO DELLA CITTÀ</b>	<b>19</b>
<b>II.1 LA CITTÀ POLICENTRICA</b>	<b>19</b>
DECENTRAMENTO AMMINISTRATIVO	19
SERVIZI PUBBLICI ESSENZIALI E INFRASTRUTTURE DIFFUSE	22
LA CULTURA DIFFUSA E ACCESSIBILE	24
BARI CITTÀ SICURA	28
<b>II.2 LA CITTÀ INCLUSIVA</b>	<b>31</b>
UN "TETTO" PER TUTTI: PATRIMONIO ABITATIVO E STRUMENTI INNOVATIVI	31
BARI CITTÀ DELLA CONOSCENZA	33
BARI CITTÀ ATTRATTIVA	37
BARI CITTÀ PRODUTTIVA	39
LA CITTÀ ACCOGLIENTE PER GLI ANIMALI	42
<b>II.3 LA CITTÀ GIUSTA</b>	<b>43</b>
LA FILIERA DEL WELFARE, DEL SOSTEGNO AL REDDITO E DELL'INSERIMENTO LAVORATIVO	43
UNA SCUOLA DI QUALITÀ PER TUTTE E TUTTI	46
LA CITTÀ DELLE DONNE	47
I DIRITTI CIVILI PER UNA CITTADINANZA PIENA DI TUTTØ	49
UN FISCO PIÙ GIUSTO PER CITTADINI RESPONSABILI	50
<b>II.4 LA CITTÀ SOSTENIBILE</b>	<b>53</b>
LA CITTÀ PULITA: IGIENE URBANA E RACCOLTA DEI RIFIUTI	55
LA CITTÀ BLU	57
LA CITTÀ VERDE	58
LA CITTÀ IN MOVIMENTO (MOBILITÀ E PARCHEGGI)	60
PIÙ ENERGIA VERDE PER BARI	66
LA CITTÀ DELLO SPORT	67
<b>III. GLI INTERVENTI DEL 2024</b>	<b>70</b>
<b>IV. I PROGETTI BANDIERA</b>	<b>75</b>

## Premessa

La costruzione del Programma politico-amministrativo del Candidato Sindaco Michele Laforgia e della Coalizione dei partiti e delle liste civiche che la sostengono ha comportato un lungo lavoro che si è sviluppato lungo due direttrici:

- la definizione di una visione, dentro una cornice strategica di principi e valori per il futuro della città, secondo un andamento cronologico progressivo;
- l'ascolto delle cittadine, dei cittadini e dei *city users* che hanno offerto rilievi, osservazioni e proposte di soluzione per problemi specifici e criticità mai affrontate o comunque rimaste irrisolte.

La *Carta di Lipsia* (2007), *L'Agenda ONU 2030 per lo sviluppo sostenibile* (2015), *L'Accordo di Parigi* (2015), *L'Agenda urbana dell'UE o Patto di Amsterdam* (2016) *Il Green Deal* europeo (2019) e *La nuova Carta di Lipsia* (2020), la *Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile* (Delibera CITE n.1/2023) sono i documenti cardine che abbiamo assunto a riferimento, perché definiscono i principi ispiratori per le nuove politiche urbane.

Tali politiche dovranno essere sviluppate tenendo conto delle impellenti sfide globali – come il riscaldamento globale, la perdita di biodiversità, la scarsità di risorse, i movimenti migratori, il cambiamento demografico, le pandemie e i rapidi cambiamenti economici che incidono sulle vocazioni produttive – che hanno un impatto diretto sulle città e sulla compatibilità ecologica, sociale ed economica degli spazi urbani.

Bari deve essere in grado, sia su scala urbana che metropolitana, di contribuire al raggiungimento degli obiettivi europei e globali, attraverso:

- un *welfare* efficace per le persone, le famiglie, i gruppi sociali e le comunità;
- servizi pubblici capillari, affidabili e stabili che garantiscano la prevenzione e la riduzione delle disuguaglianze sociali, economiche, ambientali e territoriali nella città metropolitana;
- politiche per l'attrattività territoriale capaci di coniugare la crescita economica con la compatibilità degli usi degli spazi urbani e di favorire il radicamento di filiere produttive, di servizi e di infrastrutture capaci di rispondere ai bisogni delle imprese, dei lavoratori, delle loro famiglie;
- un contesto di rinnovata sicurezza urbana, che è prima di tutto sicurezza sociale, ma anche legalità diffusa, trasparenza amministrativa ed esigibilità dei diritti e dei doveri civici.

Il Comune di Bari deve rafforzare il percorso di crescita e di cambiamento già avviato negli ultimi 30 anni, con la consapevolezza che ci attende ancora tanto lavoro per realizzare una città moderna, inclusiva, sostenibile, giusta e sicura.

## Gli obiettivi

L'obiettivo generale e primario di una Amministrazione che voglia lavorare per la giustizia sociale, la crescita e la modernizzazione della città è l'incremento quanto più diffuso della qualità della vita a Bari, senza lasciare indietro nessuno.

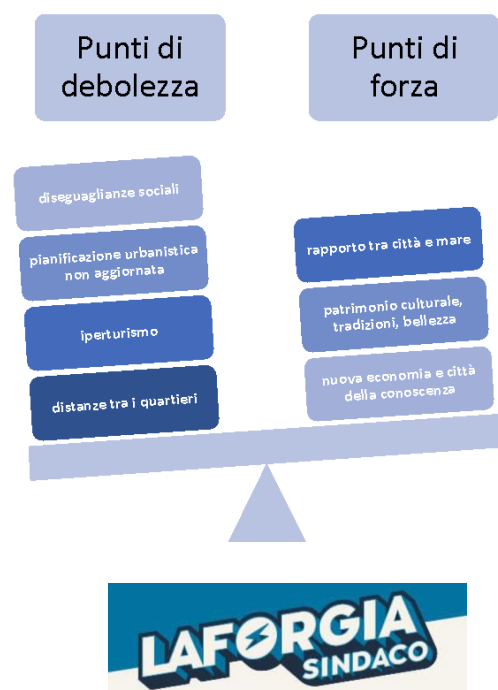
Vi sono, quindi, obiettivi specifici raggiungibili con l'integrazione delle diverse politiche di settore coinvolte, ciascuna entro una *dead line* attendibile:

- L'obiettivo di breve termine (2026) è il completamento delle rilevanti trasformazioni in atto già programmate dall'attuale amministrazione comunale per la modernizzazione delle infrastrutture urbane; si tratta di interventi che richiedono una attenta 'messa a sistema', e, in alcuni casi, adeguamenti progettuali per una migliore fruibilità, fattibilità e sostenibilità. In questo documento non elencheremo i progetti già finanziati e in corso, ma tratteremo gli impegni da consolidare per il futuro anche partendo dai limiti dei progetti puntuali avviati;
- L'obiettivo di medio termine (2029) è l'aggiornamento della pianificazione generale e l'avvio dell'attuazione del nuovo cambiamento urbano, senza trascurare il posizionamento strategico della Città nell'area metropolitana e nelle sue dinamiche economiche, sociali e culturali; guardando sia al fabbisogno abitativo reale che ai significativi residui di volumetrie disponibili e alle loro destinazioni, al cruciale rapporto tra la città e il mare, alla vocazione, umanizzazione e sostenibilità dei nuovi spazi urbani e delle reti ecologiche quali i parchi e le lame (programmandone la gestione), all'attrazione di nuovi investimenti pubblici e privati, allo stimolo di nuovi ecosistemi di innovazione sociale.
- L'obiettivo concreto di lungo termine (2030+) è garantire la capacità delle future generazioni di soddisfare le proprie aspettative e i propri bisogni, attraverso una pianificazione partecipata e condivisa della città dei prossimi decenni ed attraverso tre pilastri fondamentali: (i) la crescita economica anche grazie alla creazione di catene di valore legate alla conoscenza, (ii) l'inclusione sociale ed economica, (iii) la tutela dell'ambiente e del patrimonio culturale e paesaggistico.

### I cambiamenti necessari e possibili

La discontinuità nell'azione del governo cittadino si rivela più che opportuna rispetto alla capacità di rigenerare la spinta amministrativa, di riorganizzare i processi di lavoro, di selezionare e razionalizzare l'organigramma della classe dirigente, di responsabilizzare e valorizzare le articolazioni amministrative decentrate: perché i quartieri hanno bisogno di attenzione e di un impegno non retorico né episodico per non restare, o diventare, periferie.

## Punti di forza e di debolezza



Cambiare non è rimuovere o rinnegare, ma innovare e crescere; è lo sforzo di contestualizzare e inquadrare i cantieri e grandi progetti che, in non pochi casi – anche per la inevitabile episodicità connaturata alla assenza di una pianificazione generale aggiornata, oltre che per le scadenze imposte dalle tempistiche del PNRR - non hanno un solido legame con la visione della città futura e con le sfide principali, quali ad esempio la significativa riduzione del consumo indiscriminato di suolo e la giustizia sociale.

Discontinuità è anche il coraggio di pensare che Bari è una città bellissima, ma in cui c'è ancora tanto da fare perché sia anche una città giusta e accogliente, sul piano delle politiche abitative, della mobilità, dei servizi sanitari territoriali, dell'offerta culturale, della sicurezza, della pulizia e dell'igiene urbana. Bari ha avuto un grande e visibile sviluppo in questi anni ed è tuttora un grande cantiere in evoluzione: si pensi alla costa sud e al nodo ferroviario. Al contempo manca il Piano Urbanistico Generale ed è a tutti visibile la cronica carenza di verde nei quartieri cittadini.

Serve discontinuità anche per ripensare la convivenza possibile e proficua tra cittadini e *city-users*, tra cittadini residenti e turisti-residenti temporanei. Il tema del cosiddetto iper-turismo è comune a tante città nel mondo, da Tokio a Bilbao: e in generale non è opportuno che le amministrazioni cittadine lascino alle sole leggi di mercato il compito di governare questo processo di trasformazione delle città.

Il boom del turismo cittadino ha generato una evidente, progressiva, ingravescente emergenza abitativa nel centro e nelle aree limitrofe, per la crescente carenza di appartamenti in affitto e la rapida trasformazione di alloggi in B&B e case vacanze, portando alla cosiddetta gentrificazione, con il rischio di conflitto tra usi diversi del patrimonio abitativo (residenze, alloggi studenteschi, accoglienza turistica), degli immobili commerciali (commercio di prossimità, drink&food, artigianato locale) ma anche di piazze, aree verdi e intere strade nelle zone centrali.

Gli studenti e le giovani coppie e famiglie hanno sempre maggiori difficoltà a vivere a Bari: il turismo è certamente una grande opportunità, ma va governato facendo attenzione a non stravolgere la vita dei cittadini baresi, che costituiscono parte integrante e sostanziale dell'attrattività turistica della città. Vale per Bari e vale per la Puglia. Non si può negare che le scenografiche sfilate dei grandi marchi del lusso della moda costituiscano un importante valore aggiunto per il marketing territoriale, ma si devono costruire le condizioni per non ridurre il territorio ad un set pubblicitario o, peggio, a un Luna park. Oltre al cibo, alle bellezze del territorio e al turismo religioso, che a Bari hanno una importanza centrale, è necessario immaginare anche un futuro basato sulla cultura, sull'innovazione, sull'industria verde, l'edilizia di qualità, l'eccellenza delle professioni, l'Università e la scuola.

Può e deve migliorare anche il rapporto tra la città e il territorio metropolitano, perché è un problema anche di Bari se tutti i Comuni del sud-est barese da 5 anni non hanno un treno per il Capoluogo, se l'economia cittadina non può contare sulle comunità che gravitano intorno alla città, per lo scoraggiamento rappresentato dai problemi di mobilità e di parcheggio, se la domenica i turisti che sono a Bari non trovano un mezzo pubblico per arrivare alle Grotte di Castellana o ai Trulli in Valle d'Itria. Le possibilità di attivare accordi con le ferrovie concesse e con RFI per migliorare i servizi erogati dovranno essere sfruttate per rendere Bari città capoluogo effettivamente connessa a tutti i territori limitrofi dell'area metropolitana (e non solo).

## La città che impara

Nel rinnovare la nostra visione per lo sviluppo di Bari, insieme a significativi innesti di azioni nuove, sappiamo di avere molto da rilanciare con approccio diverso e con strumenti innovativi, ma ripartendo dai tratti più caratteristici della nostra città.

Affidiamo a due coordinate la definizione della Bari che vorremmo.

La prima, assai nota ma da tempo per così dire archiviata, riguarda la nostra posizione geografica e quel “pensiero meridiano” che meriterebbe d’essere meglio conosciuto e più praticato che commemorato. La seconda sintetizza un metodo che ci sta particolarmente a cuore e che potremmo definire la Città che impara.

Difficile immaginare un futuro per Bari che non parta dal suo rapporto con il mare. E se rinfranca l’orizzonte riconquistato da un litorale che va finalmente riqualificandosi, è chiaro che questo legame per farsi identità non possa limitarsi alla sua dimensione ludica o strutturale e paesaggistica, ma abbia bisogno di contenuti e obiettivi più ampi.

Non sfuggono a riguardo le contraddizioni esemplificate dal Teatro Margherita: ristrutturato senza contenuti né custodi destinati a svilupparli, metafora tangibile di un’attitudine diffusa a collezionare involucri magnifici e vuoti, come un Teatro non dovrebbe essere mai.

Lo sviluppo di Bari chiede un lavoro che tenga insieme tradizione e innovazione, identità e apertura, che difenda e valorizzi le età più fragili della vita, l’infanzia, la vecchiaia, le diversità di genere, e quella idea di pluralità che il mare nutre quando si fa mediatore di terre piuttosto che ostacolo, barriera, muro ignorante e colpevole.

Quante volte ci si è fatti vanto del titolo pomposo di Porta d’Oriente? Ma per esserlo concretamente Bari dovrà adottare scelte precise, ad esempio sul fronte dell’offerta formativa, rilanciando il ruolo dell’Università per farne un polo di riferimento anche per quel bacino mediterraneo, le cui esigenze a buon diritto può e deve interpretare.

Per qualificarsi come Porta d’Oriente Bari dovrà adottare scelte precise sul fronte dello sviluppo economico e commerciale, dell’accoglienza, dei trasporti; dovrà superare la contraddizione che insiste fra l’ecologismo vantato e l’arretratezza di un inadeguato sistema di raccolta e gestione dei rifiuti.

Bari dovrà informare anche una sua politica estera, rilanciare le sue politiche sociali e certamente orientare la programmazione dei contenitori culturali, affidandone la gestione a chi potrà qualificare i contenuti, superando quell’egocentrismo amministrativo, a favore di un più sano policentrismo che tenga in considerazione la ricchezza del suo territorio.

Si dovrà lavorare ad un’Amministrazione che impara, assicurandole gli strumenti indispensabili all’ascolto, perché l’udito è il senso più generativo, valorizzando la capacità dei Municipi di essere antenne ricettive ma anche attori protagonisti nel governo della Città.

Dovremo insieme crescere come comunità, imparando a riconoscere il valore del bene pubblico, a rispettarlo e coltivarlo. Per fare di Bari una Città che impara ci sarà bisogno di lavorare sulle motivazioni individuali e collettive, farla diventare una “Squola” con la q, capace cioè di rispettare il valore dell’errore per affrontarlo e crescere.

Condividere questo disegno sarà indispensabile per affrontare la sfida multiculturale, governare l’evoluzione tecnologica, contrastare il montare di disparità insostenibili, rispondere a una domanda di lavoro che non potrà trovare risposte nell’ordinario, senza investimenti, e per rispettare una natura che non muore – come erroneamente pensiamo – ma che non è più disposta a sopportare il cemento con cui continuiamo a soffocarla.

Per fare di Bari una Città che impara dovrà abbandonare quei circoli viziosi che ne hanno inquinato lo sviluppo, puntando piuttosto su una vera partecipazione, investendo sulla conoscenza, connettendo il talento e gli sforzi di ciascuno, per sottrarsi al bisogno populista di una nuova “guida”, rilanciando il senso più intimo della democrazia.

Dare gambe a questa visione è l’obiettivo che qui noi ci impegniamo a perseguire.

## I. Le quattro visioni strategiche per la città del futuro

L'azione amministrativa e politica dovrà essere immaginata, progettata, organizzata, condotta e realizzata in coerenza con le priorità strategiche che dovranno far crescere la Bari del prossimo decennio, e si svilupperà secondo quattro direttrici, tra loro coerenti e sinergiche:

- La città policentrica
- La città inclusiva
- La città giusta
- La città sostenibile

### Le quattro visioni strategiche per la Bari del futuro



Si tratta di quattro visioni strategiche della città che avranno prima di tutto bisogno di una forte sinergia tra aree di *policy* diverse e tradizionalmente concepite come tra loro separate: la stessa organizzazione delle deleghe assessorili e della macchina amministrativa comunale dovrà essere ripensata complessivamente in modo da farle dialogare tra loro più efficacemente, quali ad esempio:

- le politiche di welfare e le politiche abitative
- le politiche industriali e le politiche per la ricerca e l'innovazione
- le politiche per il commercio, per l'istruzione, per il lavoro e le politiche per la mobilità
- le politiche culturali e le politiche di welfare
- le politiche per la valorizzazione del paesaggio, del verde e del patrimonio culturale con le politiche urbanistiche, per la mobilità e per la programmazione di opere pubbliche



## Le aree di policy al servizio delle visioni strategiche



Di seguito in questa Parte I illustriamo il portato delle quattro visioni di città del futuro ed i principali obiettivi strategici che connotano ciascuna visione strategica.

Nella Parte II del documento di Programma decliniamo le principali proposte operative per l’attuazione degli obiettivi strategici, rispetto alle quali il documento politico-programmatico della futura Amministrazione Comunale dovrà definire cronoprogrammi, coperture finanziarie e condizioni di fattibilità e di sostenibilità.

In questo documento non elencheremo i progetti già finanziati e in corso, la cui attuazione ascriviamo alla ordinaria (e doverosa) amministrazione, ma tratteremo gli impegni da consolidare per il futuro, in qualche caso anche partendo dai limiti dei progetti puntuali avviati e dai ritardi con cui alcune risposte sono state predisposte, rispetto a un intero decennio di Amministrazione, o sono solo ancora abbozzate e non attuate.

### I.1 La città policentrica

La strategia per una città policentrica assume come principio fondante quello di una **cultura urbana democratica**, che possa garantire uguale esigibilità dei diritti civili e sociali e uguali opportunità di accesso ai servizi, alla piena integrazione sociale e culturale e a condizioni di vita dignitose, per tutte e tutti - anche per i turisti e i non residenti - in qualsiasi parte della città essi si trovino.

La **densità dei servizi disponibili** in città, non riferita esclusivamente al centro cittadino, ma anche e soprattutto ad ogni quartiere, garantisce una equa qualità della vita per tutti, la possibilità di collaborazione, confronto e sinergie, sintesi delle diversità, e dipende dalla qualità e dalla distribuzione delle infrastrutture culturali sociali sportive, ma anche dai servizi e dalle

infrastrutture per la gestione delle distanze tra quartieri diversi della città e tra la città ed il suo hinterland. La congestione delle aree centrali e la distanza di alcune zone da servizi essenziali nella quotidianità delle persone incidono in senso opposto sulla qualità della vita.

Le distanze, infatti, sono il difetto della città, nonché la fonte di disuguaglianze ancora oggi non superate e neppure adeguatamente mitigate: esse sono la pre-condizione per l'abbandono, la marginalizzazione, la segregazione di cospicue componenti della comunità.

Decentralizzare l'offerta dei servizi e delle opportunità culturali e sociali e al contempo diminuire le distanze, senza congestionare, è dunque la strategia da perseguire in tutte le azioni dell'Amministrazione.

## Bari città policentrica: gli obiettivi



La popolazione residente in città è in calo costante negli ultimi anni - tra i due censimenti del 2011 e il 2021 Bari ha perso più di 15.000 abitanti - e la tendenza demografica fa chiaramente intravedere un ulteriore calo per il futuro. A partire dal 2020 nascono e poi vivono a Bari meno di 2000 bambine e bambini all'anno. Di questi circa 8 su 100 appartengono a famiglie non italiane. Inoltre, si registra un aumento dell'età media e sono erogate più pensioni che stipendi. Infine, dal 2012 al 2021 circa 33.000 laureati in Puglia sono emigrati in altre città italiane o all'estero per le specializzazioni e le prime esperienze lavorative dopo la laurea.

Lo sviluppo urbano di Bari deve dunque adattarsi a questo scenario demografico, con un modello di sviluppo urbano pensato per attrarre di più giovani e allo stesso tempo assicurare un'adeguata qualità della vita ai cittadini che affrontano la terza e la quarta età. È necessario rendere la città più attrattiva per persone con meno di 35 anni, più stabile economicamente per offrire lavoro a chi è in cerca di prima occupazione, più inclusiva e più giusta per chi vuole stabilire una nuova famiglia e per chi deve affrontare la terza età.

L'attuale modello di città monocentrica, con una estrema densità di servizi e opportunità nel quartiere murattiano, manifesta tutte le debolezze.

Il centro della Città ha pienezza di servizi pubblici, sedi di lavoro, offerta di luoghi di svago e di cultura ed è diventato luogo esclusivo di un turismo non controllato. Gli altri quartieri sono viceversa scarsamente attrezzati di servizi pubblici, non offrono adeguati luoghi di socialità e di lavoro, non sono in grado di offrire alternative e beneficiano malamente dei flussi turistici.

Inoltre, allo stato attuale i 5 Municipi non hanno strumenti per rendere la prossimità un fattore di qualità dell'azione amministrativa, non sono mai stati dotati di adeguata autonomia e responsabilità per la gestione più tempestiva ed efficace di questioni attinenti l'organizzazione e la manutenzione degli spazi comunitari e degli spazi verdi e di aggregazione, la ricerca di nuove alleanze pubblico-privato per la promozione di servizi di prossimità, l'incisività nella formazione delle decisioni programmatiche e amministrative in ordine ai servizi di mobilità interni ai Municipi e di collegamento con le altre zone della città, il controllo sugli affidamenti di lavori e servizi pubblici nei territori di riferimento.

Una città policentrica è anche una città che declina un piano dei tempi e degli spazi tenendo conto non solo degli obiettivi di conciliazione tra i tempi di vita, i tempi di cura e i tempi di lavoro di tutti i suoi cittadini e le sue cittadine, ma anche degli obiettivi di piena accessibilità dei servizi di prossimità e di socialità in ogni Municipio: Bari potrà essere una moderna "città dei 15 minuti" in ciascuno dei suoi 21 quartieri se sarà anche una città interconnessa al suo interno, perché i servizi sanitari del Policlinico o del San Paolo o del Di Venere siano agevolmente raggiungibili da tutte le zone della città, come i principali grandi contenitori culturali della città, o come i principali spazi dedicati all'attività di formazione universitaria e di ricerca, e se le principali zone di servizio per l'economia secondaria e terziaria presenti in città saranno tra loro efficientemente collegate (ad esempio il porto, l'interporto e la zona industriale; le zone del commercio al dettaglio e i servizi ferroviari).

Ogni quartiere, inoltre, dovrà essere dotato di spazi e centri di aggregazione intergenerazionale (Hub di quartiere), adeguatamente attrezzati con spazi e postazioni con accessi telematici, sia per lo svago e il tempo libero, che per potervi studiare, leggere, suonare, lavorare o, semplicemente, confrontarsi. Perché una città policentrica è anche una città sicura, in termini di presidi di legalità, di prevenzione e di controllo ma soprattutto di presidi di sociali.

## 1.2 La città inclusiva

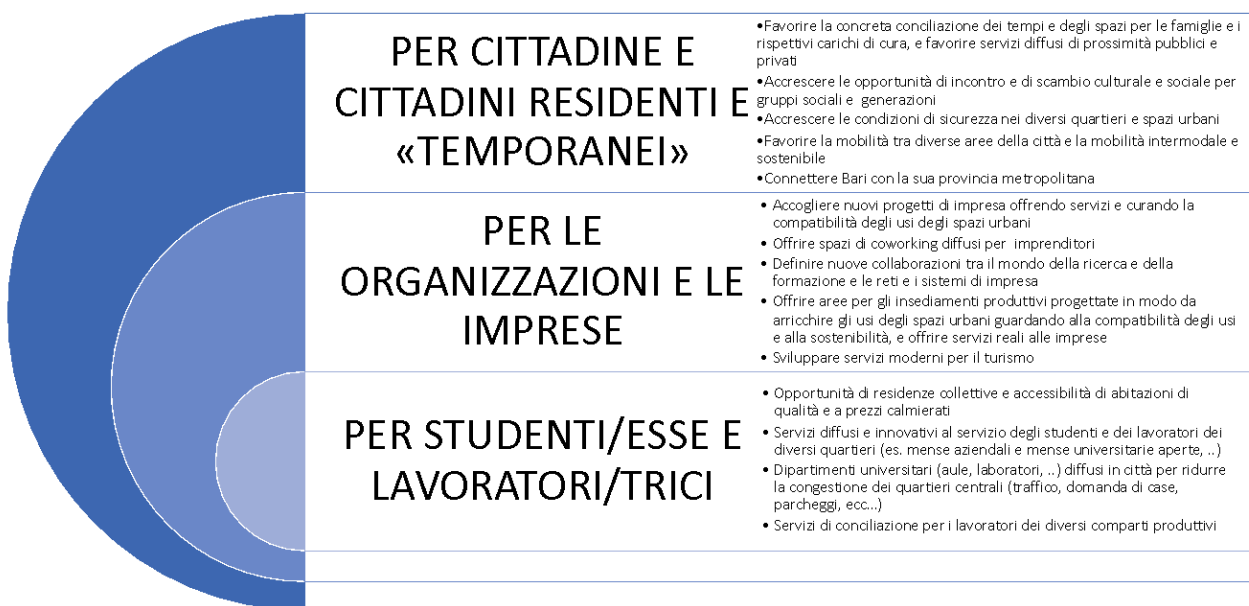
Bari deve trasformarsi in una città a misura di donne, bambine e bambini, di persone anziane e di persone con diverse abilità, di studenti, turisti, pellegrini, *business people*, residenti e stranieri, *city-user*.

Soprattutto le categorie più fragili - socialmente ed economicamente - e spesso emarginate devono essere al centro di opportune valutazioni tutte le volte che si programma, si pianifica, si realizza una significativa trasformazione della città: anche la valutazione di impatto di genere (VIG) deve sempre accompagnare le attività di trasformazione della città.

La rete di *welfare* che tanto bene ha funzionato anche e soprattutto durante la pandemia e per il contrasto delle fragilità estreme, deve essere ulteriormente rinforzata e umanizzata, con il coinvolgimento attivo della cittadinanza e di reti civiche urbane come quelle già realizzate dall'Amministrazione uscente, che tuttavia necessitano di investimenti per la stabilità:

- le RCU non possono essere progetti sporadici legati alla ciclicità di un finanziamento, ma devono essere il tessuto connettivo di ogni quartiere e della sua comunità,
- i servizi per le persone e le famiglie devono poter contare su luoghi stabili, su infrastrutture sociali di proprietà del Comune, al pari di quel che è accaduto negli ultimi anni con la rete degli asili nido comunali,
- le attività culturali devono coinvolgere le comunità e i gruppi sociali non solo e non tanto come spettatori, ma come co-protagonisti di produzioni culturali capaci di generare impatto sociale e welfare culturale, e devono essere occasione per ibridare "luoghi comuni", laboratori urbani e spazi di aggregazione allo scopo di sviluppare nuova economia sociale, circolare e nuovi lavori per giovani, donne e gruppi sociali a rischio di marginalità nel mercato del lavoro,
- l'accoglienza abitativa deve ulteriormente diversificarsi, ritrovando un equilibrio tra unità immobiliari per l'accoglienza turistica breve e l'offerta turistica alberghiera, le residenze sociali per specifici *target* di cittadini (*housing* sociale e *co-housing*), le case per i residenti e le unità abitative per i lavoratori e gli studenti fuori sede che scelgano Bari come luogo di vita, le residenze comunitarie per gli studenti e gli "ostelli 2.0" per i nuovi flussi turistici.

## Bari città inclusiva: gli obiettivi



Su un piano delle relazioni internazionali, infine, Bari - anche captando l'importanza storica del Sinodo "*Mediterraneo, frontiera di pace*" fortemente voluto da Papa Bergoglio nel febbraio 2020 tra i vescovi dell'area mediterranea - può ambire a costruire una sua candidatura come sede di una *Agenzia europea per la pace dei popoli e le culture del Mediterraneo e dell'Oriente*.

Bari inclusiva e competitiva è anche una città attrattiva per gli imprenditori delle nuove e delle economie più tradizionali, per i nuovi lavori, sempre se assicura servizi a rete per il nuovo e tradizionale commercio di prossimità nonché connessioni efficaci tra la ricerca universitaria e le industrie innovative, i centri logistici e i nuovi servizi che scelgono Bari come rilocalizzazione o nuova localizzazione.

In particolare, il settore HORECA si presta, per la sua naturale attitudine, ad avere un ruolo cruciale nelle azioni di rigenerazione urbana nei diversi quartieri, in una rinnovata visione dei servizi turistici, sociali (studenti universitari e giovani più in generale), ed anche di nicchia (*agri-sea food*, ristoranti e degustazioni a tema, e così via).

Si tratta di percorsi da costruire insieme agli operatori dei diversi settori - verosimilmente anche in seno ad organismi di partecipazione dal basso - atti ad affrontare preventivamente i diversi fattori dei potenziali conflitti (si pensi a quello tra residenti e titolari di locali come pub, vinerie, birrerie, ecc.), nonché le significative questioni che affliggono questi settori del commercio da anni (sicurezza, mobilità, politiche attive del lavoro per la formazione di manodopera specializzata, gestione dei rifiuti e dello spazio pubblico, tassazione, e così via).

Questo significa dunque che:

- è facile operare in città, con basse barriere alla creazione e alla gestione di imprese
- la città garantisce un governo trasparente con un basso rischio di corruzione
- dispone di una forte infrastruttura digitale
- è un centro di competenze e di talenti e dispone di un sano “ecosistema dell’innovazione”
- ha una buona qualità di vita e un ambiente culturale dinamico
- è competitiva ed è un luogo accogliente per le persone LGBTQIA+, che sono spesso tra le comunità più emarginate.

Bari inclusiva è quindi una città moderna.

### 1.3 La città giusta

Le città sono specchio della nostra società, e solo trasformando i luoghi in cui trascorre prevalentemente il proprio tempo di vita, ciascuna persona può sperare di migliorare il proprio gruppo, la comunità e sé stessa. La città si pone come manifestazione autentica del rapporto tra l’uomo e la realtà circostante: il miglioramento delle condizioni di vita, in qualunque parte del mondo, passa necessariamente per il miglioramento delle città, perché la maggior parte dell’umanità vive all’interno di esse e qui cerca la soddisfazione dei propri bisogni elementari ma anche l’affermazione del proprio progetto di vita e la crescita delle relazioni sociali.

La “città bella” o “giusta” è quella in cui le persone vivono in abitazioni dignitose, collocate all’interno di spazi urbani sicuri, salubri e realizzati in armonia con l’ambiente; in cui sia possibile esprimere liberamente la propria socialità, attenuando le discriminazioni economiche o sociali tra le persone.

Bari giusta vuol dire rafforzare il valore della collettività, coesa e solidale, che partecipa attivamente alle scelte riguardanti il proprio territorio grazie ad un sistema di democrazia locale che si configura come un «modo di collegare la società con lo Stato».

## Bari città giusta: gli obiettivi



Alla realizzazione della “città bella” o “giusta” concorre il godimento e la fruizione collettiva di beni molto diversi – salute, ambiente, mobilità, energia, paesaggio, sviluppo, cultura, bellezza, identità, partecipazione - tra loro strettamente collegati, e la piena partecipazione di tutti gli attori sociali ed economici per la valorizzazione degli spazi e dei beni comuni, per l’innovazione sociale e culturale, per la diffusione delle opportunità.

L’Amministrazione Comunale può fare molto perchè la città sia il luogo in cui i diritti civili e sociali siano pienamente esigibili, in cui il diritto al lavoro sia tutelato sia in termini di contrasto alle discriminazioni che in termini di sicurezza e di tutela salariale (si veda l’impegno per l’introduzione del “salario minimo municipale”), in cui il sostegno economico al reddito sia non solo misura di assistenza ma anche occasione di protezione sociale con l’accesso ai servizi complementari e occasione di riscatto con un patto di comunità, in cui la casa torni ad essere un bene accessibile, in cui la perequazione rispetti le legittime aspettative edificatorie dei proprietari di alcune aree e rispetti anche la vivibilità di altre aree urbane.

Una città più giusta è anche una città in cui ogni cittadino e ogni cittadina guardano con maggiore solidarietà e responsabilità al loro vicino, con un approccio collaborativo capace di moltiplicare le risorse della città: si pensi al contributo strutturato ed efficace di tanti operatori economici e sociali alla rete per il contrasto degli sprechi alimentari e per il contrasto alle povertà alimentari, all’esperienza dell’amministrazione condivisa dei beni comuni per dare stabilità alle buone pratiche di orti sociali e gestione di spazi collettivi di aggregazione e di produzione culturale, alle pratiche di riuso per rendere accessibili beni e tecnologie altrimenti non di facile e diffuso accesso in alcuni gruppi sociali.

Una città più giusta, infine, è una città in cui i costi e i tempi di spostamento non siano discriminanti, in cui gli investimenti del terzo settore, delle imprese sociali e delle imprese culturali e creative siano sostenuti dall'Amministrazione Comunale per accrescere l'offerta di servizi culturali sociali e sportivi in condizioni di sostenibilità gestionale, per le imprese, e di accessibilità piena delle attività, per le famiglie, per i cittadini e per tutti e tutte le persone che scelgono bari come luogo stabile - ancorché temporaneo - di vita.

#### 1.4 La città sostenibile

La "città sostenibile", sul piano ambientale, sociale ed economico-produttivo, è il modello che si è ormai affermato nelle strategie di lungo periodo e nelle politiche dell'Unione europea, con alcuni caratteri chiaramente marcati.

Il primo di essi è il limite all'ulteriore ingiustificata espansione urbana e all'indiscriminato consumo di suolo. Sono le città "compatte", ovvero con una "densità decentralizzata", quelle che rispondono meglio all'obiettivo del risparmio energetico e della mobilità sostenibile.

Inoltre, deve essere sottoposto a consultazione e a verifica di sostenibilità il modello di sviluppo urbano – perseguito e in parte realizzato dalla città di Bari soprattutto nell'ultimo quinquennio – basato sulla mera "attrazione" di investimenti, servizi, turisti ed eventi. La crescita quantitativa deve infatti essere accuratamente ponderata rispetto ai vantaggi collettivi e alle relazioni tra i residenti e i "city-user", all'impatto ambientale e a quello sociale; quest'ultimo inteso in termini di processi di rottura del tessuto comunitario, esodo verso quartieri periferici e/o altri comuni limitrofi, segregazione spaziale.

### Bari città sostenibile: gli obiettivi



Si tratta di fenomeni a forte impatto che, in quanto collegati soprattutto alla parte centrale della città, possono essere ragionevolmente attenuati da una visione policentrica. Tuttavia, il processo ormai da tempo coinvolge pienamente il tessuto urbano ed è divenuto ormai ineludibile, sicchè deve essere affrontato e non più rinviato e men che meno sottaciuto o sottovalutato.

La “città sostenibile” è, come noto, un paradigma intrinseco al PNRR, versione domestica del Next Generation Ue, che vede la transizione ecologica e quella digitale cercare il loro maggior impatto proprio nelle aree urbane. Nelle Missioni del PNRR e nei suoi *target* c’è proprio un modello sostenibile di città e le risorse messe a disposizione hanno l’obiettivo di contribuire alla sua concreta realizzazione.

La città di Bari si è mossa in questa direzione, per lo meno nelle intenzioni e rispettando le matrici formali di queste misure straordinarie.

È tuttavia un fatto che, nella maggior parte dei casi, queste progettualità - vuoi per la assenza di una pianificazione generale strategica aggiornata, vuoi per carenza di percorsi reali di partecipazione - sono state immaginate, gestite e in parte realizzate senza una preventiva ampia condivisione con la cittadinanza.

La *rigenerazione urbana*, in particolare, deve assumere in questo scenario un ruolo centrale e di riequilibrio, anche sociale. Le sue matrici comuni e fondanti sono quelle sancite nella legge regionale pugliese n. 21/2008 e sono la riqualificazione, il riuso e il recupero del patrimonio edilizio, quali azioni sollecitate sia dall’ente pubblico che dai privati, grazie a un forte impulso partecipativo e trasparente, all’interno di una “nuova relazione tra la comunità territoriale e l’ambiente che la circonda” improntata proprio ai canoni della sostenibilità. Essa deve contemplare sia azioni di trasformazione fisica, che azione di trasformazione immateriale, cioè essere rivolta alla tutela non solo del suolo ma anche del tessuto sociale. Essa deve guardare anche e soprattutto ai diversi territori urbani come strumento politico di riduzione delle disuguaglianze, di garanzia di pari dignità dei cittadini indipendentemente dalle zone in cui essi vivono.

Al momento, l’unico tentativo di rigenerare un brano di città è quello inerente al litorale di Costa-sud e al quartiere Japigia.

Si tratta di un programma appena avviato in concreto con l’adozione di un’unica delibera (assunta il 25 marzo 2024) dal contenuto più propriamente urbanistico (il PUE) e la approvazione di sei lotti che vanno a comporre il progetto del parco lineare costiero finanziato dal Ministero della cultura con i fondi PNRR; programma che dovrà essere verificato rispetto alla sua concreta attitudine a realizzare gli obiettivi che si è posto e che dunque bisognerà gestire nelle sue fasi successive, complicate dalla necessità di immaginare e garantire con modalità ben strutturate - grazie anche a un efficace rapporto tra pubblico e privato - una gestione sostenibile e partecipata degli spazi pubblici. Ma ancor prima dall’esigenza di contemperare con l’interesse pubblico gli interessi dei proprietari dei suoli costieri da espropriare e dall’obiettivo di elidere per quanto possibile l’inevitabile contenzioso che alcune scelte drastiche possono generare.

La necessità emergente di affrontare il tema del recupero urbano all’interno della città consolidata rafforza la necessità di interpretare la rigenerazione urbana in termini integrati, con riferimento ai



diversi quartieri bisognosi, sia di una significativa riqualificazione fisica con reperimento di spazi pubblici verdi e di aggregazione, che di una rigenerazione sociale attraverso un piano sistematico anche di misure immateriali. Tra questi, il Libertà, ma non solo, è una delle priorità da perseguire con una capillare visione partecipata, ma anche grazie a un possibile concorso internazionale di idee.

Occorre, dunque, pensare in modo integrato alla questione della casa, del commercio di prossimità e all'uso dello spazio urbano, ma non di meno alla rigenerazione urbana attraverso la lente dei beni comuni e quindi a strumenti che possano favorire l'avvicinamento tra istituzioni e comunità. La rigenerazione urbana, inoltre, deve richiamare l'Amministrazione alla complessità della funzione precettiva dell'urbanistica e del governo del territorio, impegnandola in un'attività progettuale e decisionale partecipata e condivisa che riporti la sua azione all'essenza della decisione amministrativa e alla capacità di selezionare gli interessi pubblici in concreto da realizzare, assumendo al proprio interno interessi differenziati, specie di natura ambientale, un tempo demandati in via esclusiva alla pianificazione di settore ma che il susseguirsi delle "crisi" di natura e origine diversa (economica, sanitaria, climatica, ambientale, energetica, etc.), hanno posto all'attenzione sempre più impellente degli amministratori urbani.

Ed è anche per questa ragione che non può più essere elusa la necessità di aggiornamento della pianificazione urbanistica generale (PUG), che restituisca al Comune un ruolo specifico nei processi per la determinazione dell'assetto dei suoli e che richieda anche la produzione di accordi con i privati. L'agire dell'amministrazione per mezzo del consenso, invece che tramite l'autorità, deve allora trovare un suo specifico campo di sviluppo proprio nell'urbanistica. È questo, infatti, un processo dove l'interesse pubblico trova soddisfazione nelle convergenze tra progetti pubblici e progetti privati.

I temi della mobilità interconnessa, della forestazione urbana, della rete sistemica dei corridoi ecologici e della accessibilità e cura della fascia costiera, del contenimento dello spreco indiscriminato di suolo e della re-permeabilizzazione del suolo consumato, della città accessibile per tutti i generi e tutte le età, devono guidare il pianificatore verso una revisione della pianificazione urbana generale e strategica; non trascurando di considerare come le residue capacità edificatorie previste nel vigente PRG (circa 10 milioni di metri cubi) debbano non soltanto essere ridimensionate, rispetto alle più aggiornate tendenze demografiche, ma del pari trasferite, se necessario, altrove, attraverso tecniche compensative e perequative soltanto embrionalmente previste nel PUE di Costa-sud e da verificare quanto alla loro idoneità, non avendo potuto questo piano urbanistico esecutivo avere attuazione.

Attenzione particolare sarà poi dedicata al mare e alla costa, che rappresentano per Bari una importante infrastruttura strategica, da curare e valorizzare dal punto di vista sia sociale che economico.

Il rilancio di un'economia blu del mare verrà realizzata attraverso un programma partecipato e condiviso per il breve, medio e lungo periodo sull'uso sostenibile dei 42 km di costa che lambiscono Bari, garantendo standard di accessibilità, sostenibilità e cura condivisa.

Il tema del rapporto Porto/Città e delle aree retroportuali (ZES Porto) deve essere portato all'attenzione partecipata della Comunità ed essere riportato al centro della relazione istituzionale tra il Comune e l'Autorità di sistema portuale del mare adriatico, attraverso un Tavolo permanente per la condivisione delle linee strategiche e della pianificazione, nel rispetto di quanto prevede la legge 84 del 1994 e s.m.i..

L'interazione porto-città e porto-territorio è, infatti, la componente innovativa della nuova generazione di pianificazione portuale, rendendo essa disponibile per la prima volta diverse e mai sino ad oggi sperimentate tipologie di interazione che si instaurano tra i tre diversi sistemi: porto, città consolidata e città antica, territorio. La perimetrazione degli ambiti di interazione Porto-Città richiederà dunque sensibilità e indirizzi progettuali differenti e mirati: l'impegno per la realizzazione del "Parco del Castello" e quello per il ricongiungimento dell'ASI come area retroportuale del Porto di Bari sono due direttrici di lavoro entrambe essenziali per la Bari del futuro.

## II. Le proposte di lavoro per il governo della città

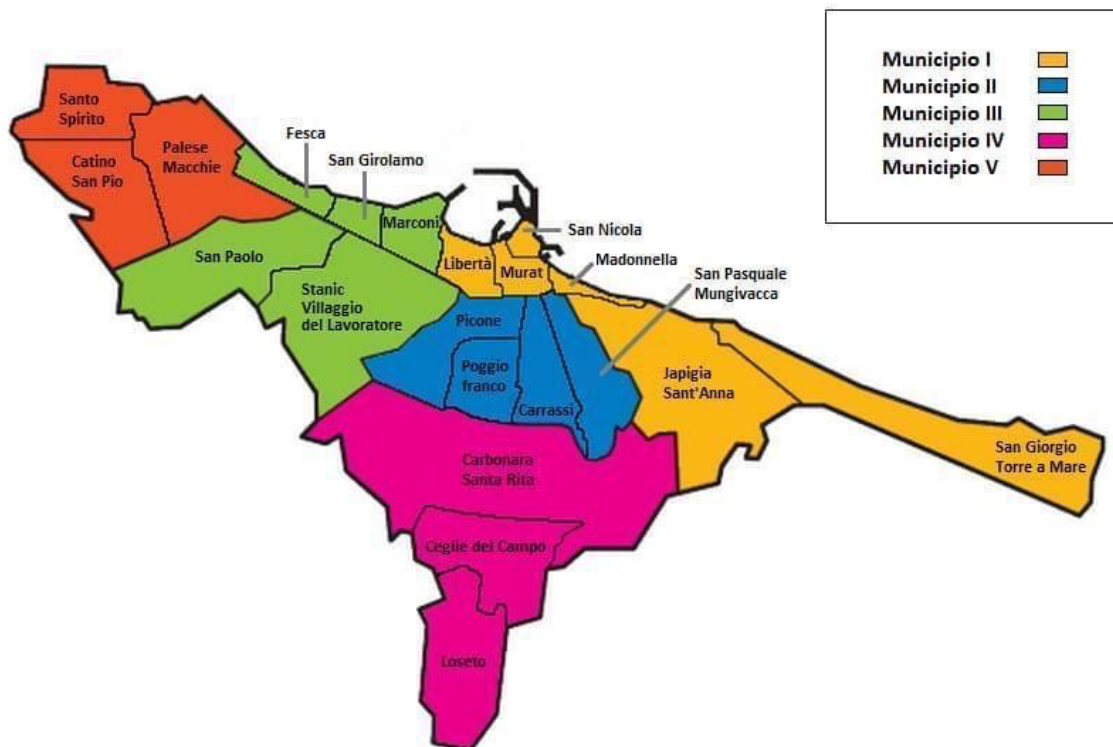
Il programma del Candidato Sindaco Michele Laforgia prevede l'attuazione delle quattro visioni strategiche per la città di Bari, ciascuna articolata in obiettivi generali di cambiamento e di crescita, attraverso azioni concrete, realizzabili in tempi e con risorse certe, nonché misurabili nei risultati fruibili dalla cittadinanza.

Questa parte del Documento di Programma offre una lettura logica delle tante idee di intervento e di proposte operative raccolte negli ultimi mesi di ascolto della città e di elaborazione tecnica e partecipata, in modo da accompagnare la "messa a terra" delle quattro visioni strategiche per la Bari del futuro. Va certamente inteso come un cantiere di elaborazione di idee e non come un quadro statico di proposte imm modificabili, in linea con la piena caratterizzazione del Candidato Sindaco Michele Laforgia, attento all'ascolto e all'osservazione partecipata per una piena condivisione con i cittadini delle scelte strategiche e delle proposte operative di intervento per la città e nei singoli quartieri.

### II.1 La città policentrica

#### **Decentramento amministrativo**

Un primo progetto strategico in questa direzione verte sull'effettività del decentramento amministrativo, che riguarda 5 Municipi e come si vive in ciascuno di essi, con l'ulteriore diversità che lo caratterizza, viste le così diverse caratteristiche dei 21 quartieri in cui i Municipi sono articolati, tra quartieri storici, di recente formazione o in fase di strutturazione.



Al trasferimento ai Municipi delle competenze sancito dalla legge e dai regolamenti comunali, infatti, non ha fatto seguito, in questi anni, un adeguato trasferimento di risorse finanziarie e di personale tecnico e amministrativo commisurato alle funzioni effettivamente trasferite alla competenza municipale; con il risultato che l'immaginazione, progettazione, realizzazione ed esecuzione di infrastrutture, servizi, catene di valore, è per lo più rimasta in capo all'Amministrazione cittadina centrale, ed oggi i Municipi non sono riconosciuti neppure come centro nevralgico di un monitoraggio attento ed operativo della manutenzione ordinaria necessaria per il verde e l'arredo urbano cittadino, per il funzionamento dei servizi pubblici essenziali e per l'attivazione di risposte tempestive ad esigenze sopravvenute in specifiche zone di ciascun municipio.

Tra gli strumenti pure previsti nel Regolamento comunale sul decentramento amministrativo istitutivo dei Municipi, del 24/03/2014, due strumenti di democrazia diretta giacciono ancora sostanzialmente inapplicati: il Bilancio partecipato (art. 75) e le Consulte di Municipio (art. 77).

Il Bilancio partecipato va implementato in primis informando correttamente, supportando i cittadini, ed applicando operativamente forme di coprogettazione e modalità deliberative efficaci rispetto alla incisività delle proposte costruite da associazioni, comitati e gruppi informali di cittadini.

Quanto alle Consulte di Municipio si propone di aprire la partecipazione a tutti i cittadini che dimorano abitualmente (da dimostrare con contratti di affitto, contratti di lavoro o iscrizioni a corsi universitari/di formazione) nel rispettivo territorio, anche senza cittadinanza italiana e senza

residenza anagrafica, che abbiano compiuto i 16 anni, ed in ogni caso previa iscrizione all'albo municipale dei partecipanti alla Consulta, con richiesta motivata.

Il decentramento amministrativo dei Municipi non ha portato ad una reale omogeneizzazione del territorio municipale, che è rimasto ancora disaggregato a livello di quartieri: questo per un verso è il riconoscimento dell'identità e della storicità di alcuni quartieri, ma per altro verso fa emergere non di rado una molto diversa dotazione di spazi e servizi pubblici per garantire una buona qualità della vita, un diverso grado di decoro urbano e di manutenzione ordinaria di strade, giardini, piazzi, luoghi di aggregazione, determinato anche dalla assenza di strumenti concreti di monitoraggio e intervento diretto da parte dei Municipi, costretti a raccogliere segnalazioni, trasferirle agli uffici centrali ed attendere interventi non sempre tempestivi nè efficaci. Serve per questo personale amministrativo e tecnico, serve autonomia e capacità di spesa, serve una Amministrazione Municipale che possa contare su competenze e capacità politica di indubbio valore. La consapevolezza dell'attuale criticità può essere il punto di partenza per ripensare lo sviluppo urbano in un'ottica policentrica.

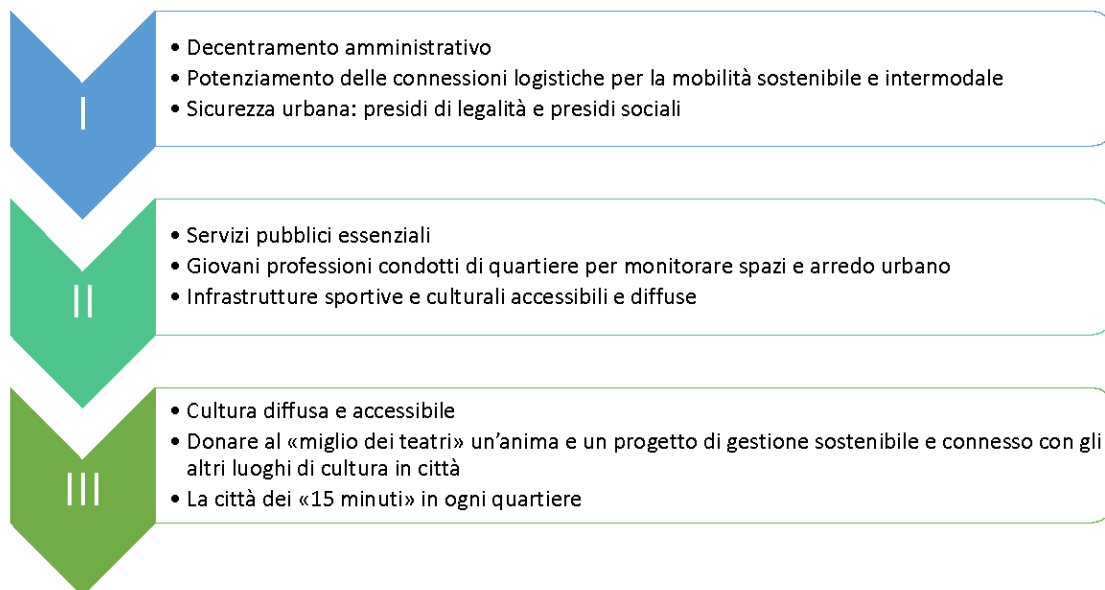
Il tema delle connessioni dei diversi quartieri tra loro, all'interno dello stesso Municipio, tra Municipi e con il centro della città non può prescindere da una progettualità mirata per:

- sfruttare meglio le reti ferroviarie esistenti, per potenziare ulteriormente un servizio di metropolitana di superficie che allo stato attuale serve alcuni quartieri della fascia costiera e i quartieri di Loseto e Santa Rita con la Bari-Bitritto, con gestione FS, e poi i servizi di ferrovia metropolitana gestiti da Ferrotramviaria che dalla Stazione Centrale vanno verso San Paolo e verso Aeroporto
- migliorare le connessioni con le linee di trasporto su gomma, sia per ridisegnare il tracciato di alcune di linee, ma soprattutto per migliorarne la programmazione in alcune fasce orarie, come quelle serali e notturne, e in alcuni giorni, come la domenica in cui il diradarsi delle corse rende pressoché inutilizzabile il servizio.

Migliorare i servizi delle infrastrutture di trasporto esistenti e portare in ogni ambito territoriale urbano servizi pubblici essenziali oggi non presenti, sono le azioni primarie per un nuovo modello di città, in cui la sfida della "città dei 15 minuti" riguarda prima di tutto la vivibilità e l'accessibilità dei servizi pubblici e privati in ciascun quartiere e in ciascuno municipio, e in cui la sempre minore perifericità dei quartieri non centrali dipende in modo esiziale da connessioni più moderne ed efficienti.

Non sfugge che una riprogettazione delle connessioni è strettamente funzionale a concorrere a Bari come città sicura, più inclusiva e più attrattiva, perché deve guardare alle esigenze di residenti e di diversi target di city-users.

# Bari città policentrica: le priorità di lavoro



## Servizi pubblici essenziali e infrastrutture diffuse

Una seconda duplice linea di azione è quella della migliore distribuzione dei servizi pubblici essenziali nonché della infrastrutturazione più capillare.

In molti quartieri mancano presidi per fornire servizi sociali, socioeducativi e sociosanitari di prossimità: gli studi associati dei medici di medicina generali e la medicina di gruppo, gli asili nido, i centri diurni sociali per minori, per anziani e disabili, le case di comunità per l'accoglienza temporanea di persone in grave difficoltà, non sono presenti in tutti i quartieri e quindi non sono ancora servizi di prossimità per buona parte dei cittadini baresi.

Il potenziamento dei servizi di welfare comunitari e per le famiglie deve puntare alla capillarità ma anche alla stabilità: se oggi la gran parte dei servizi di welfare utilizza locali in affitto questo è un grave problema per la città, non solo per i costi di gestione e per la precarietà di questi servizi, ma anche perché non si stanno valorizzando beni confiscati e immobili dismessi con investimenti pubblici capaci di generare ulteriore valore per il coinvolgimento delle imprese sociali nella gestione dei nuovi servizi e per la creazione di nuova e buona occupazione giovanile e femminile. Così come il decentramento dei servizi amministrativi di base, come i servizi demografici, sociali e tributari a livello di Municipio non può disconoscere che gli stessi restano inaccessibili per gli abitanti di alcuni dei quartieri, perché le linee di trasporto pubblico non sono funzionali a questa domanda di mobilità.

Proiettare l'organizzazione dei Municipi verso la "città dei 15 minuti" significa pensare ai quartieri di un Municipio come un sistema interconnesso di servizi, di abitazioni, di luoghi di aggregazione, che per i cittadini sia prossimo, cioè fruibile e pienamente accessibile, funzionale alle esigenze della quotidianità (vita, lavoro, studio, cura, svago, relazioni).

Per far ciò è necessaria sia una trasformazione fisica, che una rigenerazione immateriale.

La prima, la trasformazione fisica, può avvenire con la garanzia del diritto alla mobilità e ad un'elevata qualità dell'aria compromessa dallo smog prodotto dal trasporto privato (potenziamento del servizio di trasporto pubblico con treno e bus; infrastruttura capillare della mobilità lenta con ciclovie, zone pedonali, e rimozione degli ostacoli alla accessibilità e mobilità lenta, connessione di giardini, parchi e lame del territorio con forestazione urbana), con l'allestimento di spazi di uso collettivo e di socializzazione (a partire dalle destinazioni di uso temporanee di manufatti in disuso). Il potenziamento dei plessi della istruzione quali hub (case di comunità) di aggregazione, sport, svago, accrescimento culturale, artistico e coreutico anche al di fuori degli orari scolastici e nei periodi di vacanza scolastica rappresenta – anche secondo i risultati di un programma di ricerca condotto dal consiglio nazionale degli architetti, pianificatori, paesaggisti e conservatori – un volano cruciale per la rigenerazione urbana e sociale in ogni quartiere.

La seconda, la rigenerazione immateriale, può realizzarsi attraverso la creazione di nuove misure di innovazione sociale, politiche attive del lavoro, rilancio e innovazione nella gestione dei DUC, generazione di catene di valore in ambiti tematici specifici (dalla conoscenza, alle arti, dalla filiera dell'HORECA e dell'agri-seafood *in particolare*, a quella del turismo e del nomadismo digitale, solo per fare degli esempi).

La filiera dei mestieri collegati alle arti, al cinema, alle culture, può diventare sempre per esemplificare, una leva idonea per la rigenerazione di alcuni quartieri caratterizzati da un più alto rischio di marginalità sociale e scarsa integrazione con le diverse etnie presenti in città: occorre superare la dimensione dell'investimento isolato e sviluppare nuove forme di collaborazione con i cittadini, le reti di imprese, le start-up innovative, il settore HORECA.

Il ruolo dell'Amministrazione al fianco, e non in termini assistenzialistici o di mera osservazione, di realtà come l'Accademia del Cinema e il Birrificio sociale di San Pio o come la Cooperativa di Comunità MEST: sono solo alcuni esempi di come si possano attivare percorsi virtuosi generativi per la comunità e per l'economia locale.

Per progettare e implementare una città policentrica è necessario abbandonare l'approccio delle grandi opere e degli interventi isolati, e partire dall'osservazione e dal monitoraggio puntuale del territorio, strada per strada, quartiere per quartiere, nel quale l'Amministrazione non può affidarsi solo ai suoi uffici o al suo Corpo di P.M., ma deve costruire una nuova alleanza con le comunità professionali, imprenditoriali e civiche della città: si intende per esemplificare definire un Accordo di collaborazione con gli ordini professionali (architetti, ingegneri, geometri, agronomi, avvocati) e con le Istituzioni del Sapere (UniBa - PoliBa- CNR) affinché vengano istituite delle unità di "giovani professionisti condotti di quartiere", i quali possano provvedere non soltanto alla relazione sullo stato dell'arte, ma anche ad un *concept* di proposte, vedendosi riconoscere un adeguato compenso nonché crediti formativi professionali.

## La cultura diffusa e accessibile

Fino a quando relegheremo le *politiche culturali* alla dimensione dell'intrattenimento, con il rischio di farle percepire come una spesa superflua, non potremo comprenderne a fondo il ruolo e nemmeno identificarne le modalità operative. Ispiratrici dell'intero impianto progettuale di un'Amministrazione Pubblica, le *politiche culturali* dovrebbero riassumerne visione, scelte di campo, strumenti e modi utili a promuoverne i valori ispiratori. Liberandole dal recinto dell'*eventificio* o dal subordinato ruolo di strumento per la promozione turistica, si dovrebbe sostenere un approccio che le riqualifichi come cuore della progettazione, tessuto connettivo di un programma amministrativo e supporto dei processi attuativi.

“Con la cultura non si mangia” è uno slogan che alberga, più o meno silenziosamente, in molta parte dell'attuale compagine politica e genera un circolo vizioso imprigionando il concetto stesso di politica culturale. Una visione miope, incapace di cogliere le potenzialità che l'investimento può esprimere sul fronte dello sviluppo economico oltre che sociale e civico, influenza profondamente il loro posizionamento, relegandole in fondo all'elenco dei programmi e degli assessorati, quasi sempre in accoppiata con ambiti riconosciuti come più concreti: lo sport, il turismo ...

È ampiamente dimostrato dagli studi di economia della cultura che 1 euro investito in cultura produce come moltiplicatore 1,8. Investire in cultura conviene. Ma conviene, soprattutto, per evitare la sempre maggiore esclusione di ampi strati di popolazione, ormai ben oltre il 50%, in particolare al Sud e soprattutto giovanile, da ogni forma di vita culturale (recenti indagini ISTAT). L'esclusione dalla vita culturale compromette la capacità di comprensione critica e si trasforma in un drammatico problema democratico.

Perché il senso civico in una città cresca, non basta invocare i buoni comportamenti, pensare di risolvere i problemi annunciando premialità per i cittadini virtuosi, punizioni per quelli viziosi o elargendo carità per alleviare qualche dolore come fosse un male di passaggio. Servono *politiche culturali* e strumenti adatti alla loro attuazione: capaci di definire una visione condivisa che alimenti la comunità e sia guida trasversale di ogni assessorato, oltre che piano dettagliato per il dipartimento chiamato a tradurle in attività specifiche.

Tessuto connettivo fondamentale, le politiche culturali veicolano il senso che un Sindaco imprime alla sua Amministrazione e quelle che definiamo *attività culturali* dovrebbero rappresentarne l'espressione più esplicita, capace di modificare anche radicalmente il sistema delle motivazioni individuali e collettive. *Politiche culturali* condivise da un'intera Amministrazione, se esercitate con competenza e continuità, possono contribuire al raggiungimento di obiettivi sociali ed economici con modalità e meccanismi diversi, alternativi o complementari a quelli di strumenti più consueti (servizi sociali, sicurezza, nettezza urbana). Se il costo pubblico di una strada in una città come Bari, dalla costruzione alla manutenzione, dai servizi pubblici che richiede (arredo, illuminazione, nettezza, controllo urbano) è 3/4 volte più alto di quello di una media città europea, è evidente quanto la cultura intesa come educazione civica ma anche come competenza tecnica e controllo dei costi, progettazione e gestione amministrativa, possa incidere sul bilancio di una Municipalità.

Molte delle sfide sociali più urgenti vanno reinterpretate in una chiave 'culturale'. Questo vale per la sostenibilità ambientale, il multiculturalismo, la coesione sociale, la salute e anche per le sfide lanciate dall'inarrestabile avanzata dell'intelligenza artificiale. Mettendo alla prova i fondamenti della socialità tradizionale, questa nuova era, insiste sulla formazione del consenso e per questo spinge, chi del consenso generico vive, a valutazioni sommarie che tendono a smarrire i valori che



dovrebbero caratterizzare una prospettiva progressista. Anche il mondo finanziario sembra maturare la consapevolezza di quanto la cultura giochi un ruolo di primo piano nel determinare nuovi assetti economici. Di questa “mutazione” potranno giovare le attività e i beni culturali solo se inseriti in un quadro più ampio, capace di favorire connessioni virtuose. Al “mecenatismo” di cui si parla, ora subordinato al suo esito mediatico, non basteranno gli incentivi fiscali per produrre investimenti realmente necessari: servirà una politica culturale che lo guidi e gli assicuri forme diverse di riconoscimento.

L’attuazione della rete di Biblioteche di Comunità Colibrì che ha raggiunto tutti i Municipi e quasi ogni quartiere della città mettendo a frutto il finanziamento regionale del POR Puglia 2014-2020 costituisce un esempio positivo di come articolare le politiche di investimento culturale per città di Bari: non solo per la diffusione sul territorio degli 11 nuovi o rinnovati luoghi di cultura realizzati, ma perché ciascuno di essi è stata individuata una vocazione e un assetto gestionale e una connessione in rete che ne assicura la vitalità e la fruibilità da parte dei cittadini delle rispettive comunità di quartiere, perché insieme all’intervento infrastrutturale si è pensato ad allestimenti moderni e funzionali, in cui il libro potesse convivere con altri media per la diffusione della cultura e della conoscenza, ed ancora perché tutti i luoghi scelti sono nella piena disponibilità del Comune. Bari non a caso è una delle principali realtà nazionali nella rete “Città che Legge” (CEPELL) e potrà distinguersi anche per un vasto e stabile programma di welfare culturale diffuso in città, anche e soprattutto con il concorso dei Municipi, sia per accrescere l’offerta di attività culturali di promozione e cura delle relazioni sociali, sia per favorire la domanda e il consumo di attività culturali anche da parte delle fasce più fragili della comunità.

A fronte di questa buona pratica, vi sono ancora molti quartieri senza luoghi di cultura accessibili ai cittadini, ovvero con piccoli cinema o teatri dismessi per l’insostenibilità gestionale che l’assenza di progetti e di una visione complessiva genera, o con luoghi di cultura dalle potenzialità enormi che pure stentano a fare rete e ad essere al servizio dell’intera città, per l’assenza di servizi pubblici di trasporto e di infrastrutture di supporto alla fruizione o di collaborazioni strutturate con le istituzioni scolastiche ed i servizi alle persone. Eppure in molti casi si tratta di luoghi di innovazione sociale e culturale, e presidi di socialità e di legalità preziosi sul territorio: l’Accademia del Cinema Ragazzi, il Teatro Kismet, il Teatro Abeliano, il Teatro Forma, il Teatro Duse, sono solo alcuni degli esempi di strutture che producono ed ospitano spettacoli teatrali e artistici di qualità, ma che realizzano anche progetti di produzione e di crescita culturale in cui i cittadini, siano essi bambini o ragazzi o adulti, sono anche protagonisti e non solo spettatori. Non a caso si tratta di luoghi di cultura che hanno una direzione artistica, che sono “abitati” di passione e professionalità, che già ospitano residenze artistiche e scambi culturali aperti anche ai cittadini. Per questi occorre potenziare quei servizi in grado di porli al centro di nuove connessioni con la città: parcheggi di prossimità e linee di trasporto pubblico in orari congrui per rendere davvero raggiungibili da tutta la città questi luoghi, collaborazioni con istituzioni scolastiche e collaborazioni pubblico-privato, e connessioni con i grandi attrattori culturali che la città vanta e che sono tutti concentrati nella zona centrale e paradossalmente sono ancora privi di una progettualità.

Il rapporto fra centro e quelle che ci si ostina a chiamare “periferie” ha bisogno di una cura particolare che tenga da conto differenze naturali e squilibri patologici. È evidente il fatto che un’opera lirica abbia bisogno di un Teatro in grado di ospitarla (diremmo anzi che il Petruzzelli può considerarsi fra i progetti più compiuti nel sistema culturale cittadino), ma altrettanto chiara è la

distanza che lo separa dal soddisfare la domanda di musica inesausta, in cui spicca la fragilità del Conservatorio e la carenza di occasioni che sfuggano la logica demagogica dell'una tantum. Il decentramento culturale non consiste nella distribuzione di un prodotto, quanto nello sviluppo di processi che possano animare uno scambio costante fra i tanti centri di una Città Plurale. Il ruolo dei Municipi, tutto concentrato nella "soddisfazione" di domande minori per accontentare il proprio circondario, può e deve diventare quello di promotori culturali e antenne partecipi di un sistema che, svincolato dall'exasperato campanilismo, animi un dialogo virtuoso fra quartieri, ma anche fra le molte qualità che una grande Città è in grado di esprimere, importare ed esportare.

Bari, nell'arco di pochi isolati, annovera almeno tre grandi teatri, un ex grande teatro attualmente in cerca d'identità e un teatro declassato che forse meriterebbe un riguardo diverso. È evidente che in assenza di un piano complessivo che dia senso, contenuti e gambe a questi spazi, sarà difficile immaginarli come strumenti attuativi di una politica culturale. Aprire il Piccinni (dopo nove anni di chiusura) senza un progetto, una direzione, un piano di gestione resta un'impresa monca. **"Il miglio dei teatri"**, con il Teatro Piccinni, il Teatro Margherita, il Mercato del Pesce, il Kursaal Santa Lucia non è ancora percepita come una enorme opportunità dalla città e dalla sua ricchissima comunità culturale: si tratta, non a caso, di luoghi di cultura che hanno un enorme valore simbolico e identitario per la città ma che ancora stentano ad acquisire una propria identità culturale e nei quali i cittadini sono ancora soltanto meri spettatori e spettatori occasionali, e gli operatori culturali se ne sentono ai margini; sono contenitori che hanno conosciuto importanti lavori di ristrutturazione e allestimento, ma che sono tuttora privi di un progetto organico di rilancio, sono privi di una direzione artistica, e non assicurano la connessione con i luoghi di cultura attivi lontano dal centro.

Ma il tema delle connessioni riguarda l'intero patrimonio di esperienze, strutture e contenuti di cui Bari è ricca. All'indispensabile ricognizione, dovrà associarsi un lavoro di cucitura che tenga conto delle differenze, delle domande necessarie a favorire lo sviluppo del singolo e dell'insieme. E non sono i bandi a risolvere il problema anche se possono far parte del corredo di strumenti. Ogni bando in ambito culturale, soggetto alla necessità di definire categorie, subordinando le scelte a parametri che si pretende riducano la discrezionalità dell'Amministrazione, corre il rischio di sterilizzare l'identità di una Politica Culturale.

Nell'Inghilterra periferica di Billy Eliot, c'è l'autobus biblioteca che gira per i quartieri e sopperisce all'assenza di un luogo deputato, non con un surrogato ma con un servizio. In mancanza di visione si può facilmente eccedere o mancare. Ecco montare il progetto della Public Library all'ex Rossani, mentre Santa Teresa dei Maschi si svuota e si spegne. Ecco riaprire un Teatro Margherita senza cogliere quella visione che lo indicava come polo di un sistema di spazi dedicati all'arte contemporanea, in una prospettiva libera dai confini tradizionali dei linguaggi e dei generi. Ecco un Piccinni che surroga l'esigenza di rappresentare il Teatro della città, appaltando i suoi contenuti ad un ente che interpreta le esigenze del potere piuttosto che quelle dell'arte.

Occorre dotare la città di una rete di teatri e di sale cinematografiche, ma anche di spazi espositivi tradizionali e più innovativi, capaci di guardare alle contaminazioni di linguaggi artistici e alla produzione di percorsi culturali che vadano oltre la logica dell'evento o del cartellone di eventi più o meno distribuiti in città, e che attivino processi generativi di comunità e di aggregazione sociale e culturale.

Serve in primis un monitoraggio attento di luoghi dismessi, di luoghi di cultura in difficoltà, serve un piano per la riqualificazione di questi luoghi, e serve popolarli di un pensiero collettivo e di una direzione artistica o un coordinamento editoriale capace di radicare e rendere duraturi i progetti culturali, siano essi teatrali, performativi, espositivi, accompagnati anche da didattica laboratoriale e stage formativi per gli studenti in collaborazione con l'Università e l'alta formazione (Accademia di Belle Arti, Conservatorio Musicale).

L'Amministrazione può riconoscere la validità delle produzioni di organizzazioni culturali di qualità non tanto e non solo in termini di contributi economici, ma anche rendendo disponibili i luoghi di cultura della città per le attività e le proposte culturali delle organizzazioni che non hanno casa, e per abitare i luoghi con residenze d'artista capaci di attivare occasioni di contaminazione e crescita. Un'altra realtà con la quale sviluppare una relazione stabile e proficua è quella legata, nell'ambito delle arti visive, al collezionismo privato. Nel nostro territorio si sono costituite, nel corso di interi decenni, e grazie alla passione e al lavoro di ricerca compiuto da singoli individui, importanti e prestigiose collezioni a cui attingono realtà museali di rilevanza internazionale e che a Bari, paradossalmente, sono completamente e colpevolmente ignorate. Confrontarsi con i collezionisti, comprenderne le necessità e i bisogni, porterebbe, con accordi di collaborazione mirati, riuscire a mettere a disposizione della collettività questi tesori così amorevolmente raccolti, significherebbe aprire lo sguardo e la mente su quanto è stato prodotto in un altrove spazio temporale che qualcuno ha selezionato e custodito per noi. Sprovincializzare oggi significa non solo rinunciare all'immagine folkloristica a cui siamo stati per troppo tempo relegati, ma anche ignorare le scorciatoie senza sbocco della produzione culturale massificata e anonima a cui ci stiamo malauguratamente abituando, materia insapore e incolore che appartiene a tutti senza essere frutto della sensibilità di nessuno. Produrre progetti esportabili in quanto specifici può e deve essere la nostra prima ambizione. È guardando altrove che possiamo riconoscere noi stessi.

Si verificherà l'opportunità di avviare a Bari un nuovo progetto di attrazione per giovani talenti delle arti sceniche, dopo l'esperienza ormai diventata realtà dell'Accademia del Cinema Ragazzi sorta nel quartiere San Pio: il progetto "Scuola Meridiana di Arti Sceniche e Visuali" può attrarre quanti, nel sud Italia, vogliono formarsi professionalmente alle arti sceniche, invece di migrare per frequentare, rarissimamente sotto Roma o direttamente in Europa, strutture che tuttavia trascurano sistematicamente le fonti che caratterizzano la nostra specificità culturale. Scambi preziosi quanto unidirezionali restano incapaci di valorizzare quell'enorme patrimonio di esperienze artistiche che il bacino mediterraneo va inesorabilmente perdendo. E di contro le potenzialità che potrebbero derivare da una funzione di polo formativo della nostra regione vengono sensibilmente ridotte dalla totale assenza di un'offerta strutturata e concepita in questa direzione. C'è bisogno di Scuola. E Bari può candidarsi a pensarla, realizzarla, ospitarla.

La necessità sembra di facile condivisione. Più complessa la risposta al come questo bisogno meriti d'essere soddisfatto, la scelta di un modello, di un metodo e di tutte le implicazioni conseguenti in termini di luogo, spazio, contenuti e competenze ecc.

Sulla scia di altre esperienze civiche, anche ricorrendo a un meno generico utilizzo dei fondi europei, Bari potrebbe candidarsi a soddisfare, almeno in parte, questa domanda.

La nascita di una Scuola che si proponga di garantire una formazione professionale in un settore tanto poco custodito, richiederà un cammino complesso, confronti e verifiche con le altre Agenzie formative e con le principali organizzazioni culturali. In questo Programma si fissa l'ambizione ad avviare ed affrontare questo cammino, che potrà vedere Bari ulteriormente arricchita.

La proposta culturale di Bari ha bisogno di un **piano strategico** (a partire da un “*Manifesto dei diritti e dei doveri culturali*”, che ci riproponiamo di elaborare con una grande partecipazione dal basso e di portare in approvazione in Consiglio Comunale) che vada oltre il contributo economico, il cartellone di eventi, i grandi eventi, la diffusione di eventi nei quartieri: un piano strategico di una città che non è spettatrice ma che produce cultura, offre cultura, con la cultura promuove la sua identità e guarda al futuro. Per questo occorre passare dalla spesa culturale per eventi ad una programmazione di investimenti culturali, alla definizione di nuove forme di collaborazione pubblico-privato, alla costruzione di una produzione culturale capace di coinvolgere le nuove generazioni in modo attivo e non solo come spettatori, al riconoscimento della necessità di figure professionali come il direttore artistico e il project manager, ad esempio, per il cosiddetto “miglio dei teatri baresi”, i cui luoghi sono strutture di primo ordine con caratteristiche di grande versatilità ma che rischiano di diventare luoghi senz’anima e senza una mission, che paradossalmente lasciano fuori le organizzazioni di arti performative affermatesi da Bari in Europa e nel mondo. Vogliamo che Bari diventi una delle prime città italiane che in grado di attuare i principi della Convenzione quadro del Consiglio d’Europa sul “Valore del patrimonio culturale per la società”, presentata a Faro in Portogallo nel 2005 e ratificata dal Parlamento italiano nel 2020, che prevede una partecipazione attiva dei cittadini in tutte le fasi, dall’identificazione alla cura e tutela sociale, dalla valorizzazione alla comunicazione e gestione del patrimonio culturale. Obiettivo prioritario dar vita a una “**comunità di patrimonio**” dei cittadini di Bari, in grado di cogliere il valore, curare e valorizzare il patrimonio culturale di tutte e di tutti.

Inoltre, anche sfruttando le opportunità offerte dalle nuove norme in materia di Partenariato Pubblico-Privato, si intende favorire forme innovative di gestione dal basso di componenti del patrimonio culturale (siti archeologici, monumenti, luoghi della cultura, ecc.) in modo da sostenere l’impresa culturale e creativa, soprattutto quella costituita da piccole realtà del terzo settore, per creare occupazione, economia sana e pulita, senso di appartenenza e partecipazione attiva. Esistono nella società barese energie, competenze, passioni che attendono solo di essere messe alla prova e i poter operare nel campo della valorizzazione del patrimonio culturale, secondo modelli che altrove (per esempio a Napoli, al Rione Sanità, e altrove) hanno dato ottimi risultati. Un’attenzione particolare dovrà essere riservata alle fasce sociali più problematiche, quelle dell’adolescenza e della prima età giovanile (come dimostrano recenti gravi fatti di cronaca legati allo sfruttamento della prostituzione alla ricerca del facile lusso) mediante progetti specifici, in accordo con il mondo della scuola, dell’università dell’associazionismo, dell’imprenditoria culturale e sociale come, ad esempio, l’istituzione di una Card Giovani, che si alimenta di punti attraverso attività di volontariato in vari ambiti, spendibili in attività culturali (libri, teatro, cinema, musica, ecc.) e sportive.

## **Bari città sicura**

Bari, come tutte le città medio-grandi, registra di anno in anno fenomeni di criminalità e di violenza che concorrono alla insicurezza diffusa, soprattutto tra quanti vivono o frequentano le aree urbane più popolari: dai furti d’auto alle rapine ed estorsioni, dal vandalismo e dalle violenze delle baby-gang alla violenza nelle scuole, alla violenza a danno di minori e di donne, ai casi di sfruttamento dei minori e delle minorenni, dallo spaccio di stupefacenti agli omicidi. Fenomeni non sempre e

non solo collegati alla presenza di una criminalità organizzata che a Bari c'è, è articolata per quartieri, che talvolta riesce persino a infiltrarsi nell'economia regolare della città, a condizionare l'amministrazione di aziende pubbliche e a inquinare il mercato del voto, come dimostrano recenti fatti di cronaca giudiziaria.

La percezione di maggiore o minore sicurezza da parte dei cittadini baresi dipende poi anche dalle condizioni di maggiore o minore degrado in cui vivono, dalla maggiore o minore cura delle strade e delle piazze, dalla frequenza dei mezzi pubblici, dalla condizione di solitudine o marginalità sociale, e dalla possibilità di avere più o meno vicina una persona, una organizzazione, una istituzione a cui potersi affidare in caso di pericolo o di bisogno, dalla maggiore o minore presenza delle forze dell'ordine e della Polizia Locale.

Dunque, anche a Bari vi è un problema di sicurezza, reale e percepita, su cui l'Amministrazione Comunale deve agire, considerando le leve che ha a disposizione e il ruolo nei diversi tavoli di coordinamento interistituzionali cui partecipa.

La risposta non è negli strumenti meramente repressivi e neppure nel controllo militare del territorio, oltretutto estranei alle competenze del Comune: chi afferma il contrario specula sulla paura e mente ai cittadini.

Le pratiche che proponiamo vertono sulla necessità di:

- stimolare il ruolo della Polizia locale nel controllo del territorio
- incoraggiare l'uso degli spazi pubblici
- contrastare gli abusi domestici e le situazioni di violenza e di sfruttamento
- proteggere i gruppi vulnerabili
- promuovere la coesione e la solidarietà sociale

La **Polizia Locale** può accrescere sensibilmente l'efficacia della sua azione di presidio del territorio se chiamata a cooperare di più e con migliori strumenti con le Forze dell'Ordine e con la rete della Protezione Civile: il rafforzamento della videosorveglianza e il coordinamento con la rete di telecamere intelligenti a disposizione di Polizia e Carabinieri, il pieno collegamento della Sala Operativa della Polizia Locale con le Forze dell'Ordine nell'ambito del "Progetto 112", il migliore dislocamento delle risorse umane in tutti i quartieri e nelle fasce orarie più sensibili, sono tutti elementi su cui l'Amministrazione comunale può fare molto, insieme al potenziamento del Corpo di P.M. in termini di personale, formazione e mezzi.

A Bari mancano campagne informative e di orientamento civico da decenni, a differenza di altre grandi e avanzate città che rinnovano questi messaggi ai propri concittadini con frequenza quinquennale). In alleanza con gli istituti scolastici primari saranno varate campagne di sensibilizzazione civica presso studenti e famiglie, perché il "senso cinico" - come lo definiva il compianto Franco Cassano - sia sconfitto da un nuovo e diffuso senso di responsabilità solidale.

Il Patto per la Legalità siglato con le altre Istituzioni e Forze dell'Ordine nel 2019 dovrà essere declinato e attuato pienamente, perché anche da questo dipenderà una percezione di sicurezza

che non ha bisogno di militarizzazione del territorio ma di maggiore coordinamento e di capacità di controllo e indagine assai più efficace.

La sicurezza percepita è soprattutto sicurezza sociale, e questa richiede una rinnovata alleanza tra l'Amministrazione e la comunità, con i singoli cittadini e con le organizzazioni del terzo settore, perchè sicurezza sociale è prossimità e condivisione di responsabilità per la gestione degli **spazi pubblici**.

In Belgio stanno escogitando modi creativi per riunire le persone e migliorare la qualità della vita; durante il lockdown sono state introdotte le cosiddette "carte dei vicini". I cittadini possono scaricare queste carte e consegnarle a mano ai loro vicini offrendo aiuto. Ad esempio, aiutare i vicini (in un gruppo a rischio) a fare la spesa o consegnarla a domicilio, essere il riferimento per la consegna di pacchi e corrispondenza per il proprio condominio, offrire un tempo di conciliazione per il lavoro di cura in favore di bambini di genitori che lavorano e per i congiunti non autosufficienti di vicini impegnati in altre attività nel corso della giornata, ma anche solo tempo per alleviare il rischio di isolamento delle persone sole, soprattutto se anziane.

In diverse città italiane diverse app aiutano reti di giovani donne a vivere sicure la città con esperienze di mutuo-aiuto. Esistono già e potrebbero diventare strumento di connessione anche a Bari, applicazioni per ricostruire "bolle" di relazioni, di vicinato e di prossimità per scambiarsi tempo e servizi di prossimità e di compagnia, in un livello informale che dovrà poi essere supportato dai servizi formali per le persone e le famiglie che l'Amministrazione assicura con la rete delle imprese sociali già attive in città. La città incoraggia e sostiene chiunque voglia aiutare i propri vicini anziani o disabili in compiti come portare via la spazzatura, portare a spasso il cane e acquistare oggetti essenziali.

Gli spazi pubblici sono generalmente aperti e accessibili ai cittadini e si rivelano luoghi popolari per le attività all'aperto. In molti Stati europei i governi cittadini incoraggiano le persone a rimanere attive e raccomandano attività all'aperto, come camminare e fruire di aree pubbliche mappate. Già in alcune aree cittadine in alcune fasce orarie si incontrano gruppi di cittadini che fanno attività fisica o gruppi di lettura che si incontrano all'aperto: il presidio delle piazze e dei giardini con la partecipazione attiva dei cittadini che in cambio ricevono la possibilità di utilizzare spazi per attività sociali sportive e culturali richiede solo attenzione da parte dell'Amministrazione e la disponibilità a definire accordi molto snelli per il coinvolgimento e la responsabilizzazione di molte realtà associative e gruppi informali. Si può fare amministrazione condivisa di beni comuni (le aree pubbliche attrezzate, i giardini e le piazze) per promuovere socialità e sicurezza, senza farsi sommergere dalla estrema burocratizzazione di fondamentali esperienze di collaborazione.

Alla missione della sicurezza urbana partecipata l'Amministrazione Comunale potrà piegare anche i PUC-Progetti di Utilità Collettiva da attivare per tutti coloro che percepiscono misure nazionali regionali o locali di sostegno al reddito, per tenere vivo un patto di comunità e di solidarietà: il Comune di Bari nell'ultimo decennio ha utilizzato molto poco i PUC a supporto dei servizi pubblici di prossimità, al contrario di molti altri comuni pugliesi.

Una delle preoccupazioni principali per la sicurezza, soprattutto di donne e minori, è l'aumento degli **abusi domestici**. Quando le vittime sono confinate con i loro aggressori, denunciare la

violenza è più difficile. E periodicamente la cronaca riporta alla luce fenomeni mai eradicati di sfruttamento di minori per il mercato del sesso, per lo spaccio di stupefacenti o più in generale come manovalanza della criminalità organizzata.

Oltre al ruolo fondamentale di indagine, prevenzione e repressione che le Forze dell'Ordine e la Magistratura devono svolgere, l'Amministrazione comunale deve lavorare per il contrasto sociale di questi fenomeni, che è contrasto delle povertà e della dispersione scolastica, servizi di pronto intervento sociale, servizi sociali, servizi professionali come quelli psicologici dei centri di ascolto e psicologici e legali dei Centri Antiviolenza, da raccordare con le strutture ospedaliere e i servizi sanitari territoriali, spesso in prima linea per intercettare situazioni di abusi e maltrattamenti non denunciati, allo scopo di attivare una rete di protezione nelle prime fasi di allontanamento dai contesti di degrado e di minaccia in cui si trovano, per sostenere le vittime di violenza e offrire assistenza a tutti i cittadini e le cittadine più fragili e soli, anche supportandoli con servizi di assistenza volontaria e di cittadini domiciliati nel medesimo quartiere.

Ancora una volta, una buona rete di servizi di prossimità per assicurare il sostegno e la protezione dei **gruppi vulnerabili**, come gli anziani, i senzatetto, i malati, i richiedenti asilo e le persone che appartengono a gruppi sociali a rischio di marginalità, è il primo e principale presidio per monitorare situazioni di maltrattamento e violenza. Ciò include, tra l'altro, la distribuzione di cibo, i servizi di consegna a domicilio, l'accoglienza dei senzatetto e dei rifugiati, nonché il servizio di teleassistenza per i cittadini anziani.

Infine, ma non da ultimo, occorrono interventi per garantire la **coesione sociale**. Bari è una città con un carcere fatiscente e costantemente sovraffollato e un istituto di pena minorile carente di personale: condizioni di per sé criminogene. Ma il tessuto sociale da cui provengono i detenuti e in cui ritornano gli stessi detenuti una volta espiata la pena richiedono servizi comunali, servizi di welfare insieme ai servizi per il lavoro, perchè i percorsi di reinserimento lavorativo e di sostegno economico sono fondamentali per delineare un progetto di vita alternativo per gli ex detenuti e i rispettivi contesti familiari.

Si tratta, come è evidente, di attività che non possono essere lasciate alla episodicità di un finanziamento, alla sperimentazione, allo spontaneismo: è un investimento necessario per accrescere la sicurezza sociale in città.

## II.2 La città inclusiva

### Un “tetto” per tutti: patrimonio abitativo e strumenti innovativi

Una città è inclusiva, accogliente e giusta innanzitutto se è in grado di offrire un “tetto” dignitoso per tutte e per tutti.

Nonostante gli sforzi profusi dall'Amministrazione uscente, Bari è ancora oggi una delle città italiane connotata da forte disagio abitativo; pre-condizione questa che la abilitava a

regolamentare ai sensi dell'articolo 10 della legge 23 maggio 2014 n. 80 il settore della edilizia residenziale sociale (*social housing*). Ciò, tuttavia, non è avvenuto.

Anzi, la pervasiva attività edilizia realizzatasi grazie alla legislazione regionale conosciuta come "piano casa" (LR n. 14/2009) ha fatto sì che – nonostante il flebile contrasto della Amministrazione comunale attraverso l'espunzione dalla possibilità di intervento di alcune zone ed aree del territorio urbano – venissero edificati in città, in deroga alle previsioni del piano regolatore generale, alloggi privati per il libero mercato residenziale corrispondenti a una volumetria complessiva che si aggira intorno al 1.650.000 metri cubi.

Negli ultimi otto anni soprattutto, l'offerta edilizia si è dunque potuta concentrare su questo segmento edilizio - non propriamente sociale - trascurandosi viceversa quello accessibile alle fasce più deboli della popolazione, peraltro in costante e geometrica espansione, soprattutto nella dimensione che oscilla tra la possibilità di accedere all'edilizia popolare (titolari di ISEE che consentono di dare istanza per un alloggio ERP) e la condizione che consente di accedere alla edilizia sociale (ERS).

La difficoltà per giovani coppie, migranti, anziani, studenti di acquistare o locare un alloggio dignitoso e adeguato ha espulso molte persone dalla città verso i comuni della prima corona metropolitana. Nel caso degli studenti, la mancanza di servizi adeguati, così come le difficoltà di alloggio, sono anche fattori determinanti nella scelta di frequentare l'Università fuori regione o con modalità telematiche. L'obiettivo di rendere accessibili alloggi per le persone che operano nel sistema dell'istruzione e delle conoscenze (università, ITS *Accademy*, istituti coreutici e delle arti, CNR), sia come discenti che come docenti, ricercatori, dipendenti, *visiting professor*, è dunque uno degli obiettivi primari di questa coalizione.

A questo fenomeno di espulsione, che è costato a Bari circa 15.000 cittadini residenti nell'ultimo decennio – e in alcuni casi di vera e propria *gentrificazione* – sta contribuendo da qualche anno anche la iper-turistificazione non regolata della città: molti alloggi, infatti, vengono adibiti a residenze turistiche, dopo lo sfratto degli inquilini storici (è stato stimato che almeno 500 unità abitative al giorno perdano la loro funzione residenziale per diventare B&B o case vacanze); in non pochi casi persino gli alloggi acquistati *ex novo* vengono immessi subito nel circuito turistico, atteso l'alto e certo rendimento economico che questo garantisce.

Non è difficile, tuttavia, preconizzare un rientro a Bari - che si sta già registrando per le fasce più facoltose della popolazione - qualora si rendessero disponibili alloggi idonei per conformazione e localizzazione, nonché da acquistare o locare a prezzi calmierati.

La riattivazione della Agenzia della Casa (compartecipata da Comune, ARCA Puglia centrale e Regione) assume il valore di strumento indispensabile per il miglioramento della *governance* in questo settore cruciale per rendere effettiva la inclusività a partire proprio dalla disponibilità di un alloggio per tutte e per tutti.

Ma, non di meno, occorre predisporre anche:

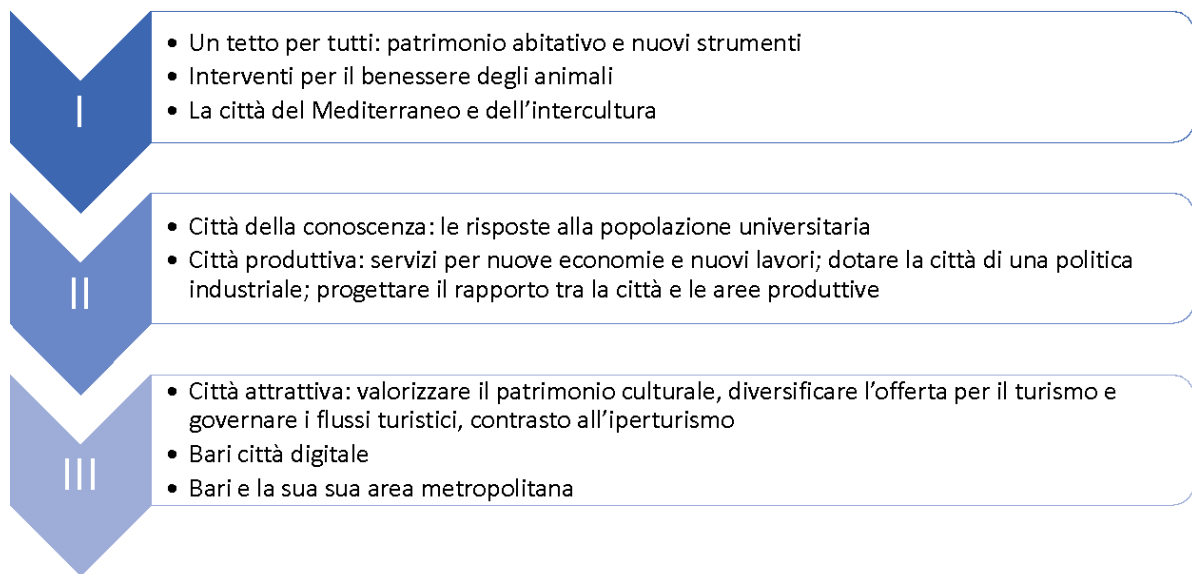
- una regolamentazione sugli affitti brevi insieme a strumenti di controllo più efficaci e pervasivi per scoraggiare la ricettività turistica del mercato sommerso o irregolare che



arreca danni enormi non solo all'offerta alberghiera ed extra alberghiera professionale ma anche all'immagine stessa della città,

- una regolamentazione della edilizia residenziale sociale attraverso uno schema di convenzione che garantisca in modo equo sia gli operatori economici che gli acquirenti e/o conduttori di un alloggio sociale, anche attraverso la formula del *lease and rent*, vale a dire che l'originario canone di locazione può diventare rata di acquisto dell'alloggio;
- occorre infine una revisione del regolamento sugli usi temporanei e l'incoraggiamento all'autocostruzione.

## Bari città inclusiva: le priorità di lavoro



### Bari Città della Conoscenza

Se per definire il nostro percorso abbiamo adottato due coordinate, Bari Città Mediterranea e Bari Città che impara, saranno queste a guidare coerentemente ogni scelta.

Prioritaria sarà **la formazione**.

È facilmente comprensibile quali potenzialità potrebbe esprimere una maggiore complicità con **l'Università e il Politecnico**: due istituzioni naturalmente vocate allo sviluppo di questo percorso. Due istituzioni che potrebbero orientare la loro offerta formativa guardando con più sistematica attenzione al Mediterraneo, acquisendo le competenze e gli strumenti necessari per diventare poli di riferimento per l'intero bacino, anche come Università per gli Stranieri. Riqualificare **Bari città universitaria**, significa invertire quella rotta che ne va svuotando quartieri interi per destinarli alla speculazione finanziaria, favorendo piuttosto intersezioni virtuose come quelle rappresentate dalle più avanzate esperienze abitative, che animano sinergie intergenerazionali, disinnescando la ghettizzazione. E quali potenzialità può esprimere una popolazione studentesca che trovi nella città il laboratorio permanente per associare alla teoria studiata pratiche applicative?

Occorre ripensare il rapporto tra le Università baresi e la città di Bari, sia in termini di accoglienza degli studenti, dei ricercatori e dei lavoratori dell'Università, sia in termini di servizi, di infrastrutture per la didattica e la loro distribuzione in città. La Città di Bari può far leva sulla presenza dei poli universitari per migliorare e velocizzare il proprio sviluppo socio-economico, ma la città e le realtà universitarie e di alta formazione (Conservatorio, Accademia di Belle Arti, Istituto Agronomico Mediterraneo) non hanno ancora maturato un rapporto simbiotico e collaborativo: la trasformazione di Bari in città (anche) della Conoscenza è un obiettivo che dovrà essere perseguito con convinzione dalla futura Amministrazione.

L'Amministrazione cittadina può giocare un ruolo di protagonista e di coordinamento: occorre rendere stabile il rapporto tra il mondo dell'Università, degli enti di ricerca presenti (CNR, ENEA, Istituto Nazionale di Fisica Nucleare) attraverso i docenti/ricercatori e il mondo produttivo, partendo dal Consorzio ASI, Confindustria, CCIAA, CNA et al.

L'unica azione importante e di sistema registrata negli ultimi anni è stata l'avvio dei lavori della ex Manifattura dei Tabacchi al quartiere Libertà. È una operazione di cui è stato annunciato l'avvio lavori nel 2023 ma che viene da più lontano, visto che nel marzo del 2016 INVIMIT indisse un concorso internazionale in due fasi teso ad individuare proposte progettuali per la ristrutturazione, il recupero e la ri-funzionalizzazione del compendio, quale nuova sede del CNR entro un quadro più ampio di riqualificazione complessiva. E che, tuttavia, non si è caratterizzato per un percorso partecipato, certo non dal personale CNR, oltre 500 tra ricercatrici e ricercatori, personale tecnico e amministrativo, né dagli abitanti del quartiere Libertà.

Se va comunque riconosciuta una volontà di pensare a progetti di grande respiro e potenzialmente in grado di cambiare il volto di un quartiere, appare però evidente che questa operazione non è parte di una progettazione integrata di riqualificazione del quartiere Libertà. Va progettato infatti il sistema di trasporti e parcheggi (per biciclette, moto e auto) per permettere ai lavoratori del CNR di raggiungere decentemente ed in modo sostenibile il luogo di lavoro.

Al netto di questo progetto, tuttavia, non si riescono ad individuare altre azioni significative che il Comune di Bari ha messo in campo per rendere "Bari Città della Conoscenza" e per rendersi maggiormente fruibile ed attrattiva per la popolazione studentesca.

Anzi sono deflagrati negli ultimi anni tutti i problemi connessi alla ridotta capacità di accoglienza abitativa dignitosa per gli studenti: Bari è la città italiana che registra il maggiore incremento nell'ultimo anno (+29%) dei costi degli affitti per studenti, con una stanza singola che, mediamente, arriva a costare più di 350 euro al mese. Per i richiedenti alloggio in strutture pubbliche, le residenze universitarie non riescono ad ospitare la totalità degli studenti che risultano idonei all'assegnazione di un posto alloggio secondo i criteri del Bando benefici e servizi ADISU: ad esempio sono circa 300 gli studenti che rientrano nella categoria di idonei non assegnatari presso le residenze pubbliche baresi. E sopperire alla mancanza di posti letto con la decisione di ADISU di stipulare degli accordi con soluzioni alloggiative proposte da privati, che pongono a carico degli stessi studenti più meritevole e meno abbienti costi suppletivi, costituisce un problema.

Il tema dell'offerta di posti letto per studenti universitari a Bari va affrontato con una adeguata programmazione a breve-medio termine, che veda il Comune dialogare con UniBA e PoliBA ma anche con le associazioni studentesche, perchè se applichiamo l'incremento dei prezzi registrato nell'ultimo anno (+29%) agli anni a venire, l'affitto medio di uno studente arriverebbe ad essere di 984 euro/mese nel 2027.

C'è molta strada da fare, e per alcune delle proposte che seguono si richiede un intervento dell'Amministrazione che, se è poco oneroso sul piano delle risorse finanziarie, tuttavia richiede il recupero di una visione e la connessione di azioni puntuali neppure pensate in funzione di una Bari Città della Conoscenza:

1. Ci sono plessi universitari in zona Poggiofranco, in zona Carrassi, nel quartiere murattiano e a ridosso della città vecchia, ed altri bisognerebbe programmare di realizzare anche in quartieri diversi: ma la distribuzione dei plessi per la didattica e delle residenze universitarie va migliorata, non solo in termini di qualità e vivibilità di alcuni dei plessi, ma anche di potenziamento dei servizi di supporto, di **centri polifunzionali per la popolazione universitaria** (studenti baresi e studenti fuori sede, lavoratori e ricercatori universitari) quali ad esempio biblioteche, mense e residenze universitarie, lavanderie automatiche, centri polifunzionali, spazi di aggregazione e offerta culturale, spazi di *coworking*, da distribuire anch'essi in tutti i quartieri, anche con una maggiore funzionalità di fruizione, a partire dalle fasce orarie di apertura. I progetti approvati e finanziati per la riqualificazione funzionale dell'ex Ospedale Bonomo e dell'ex Caserma Magrone vanno in questa direzione, ma dovranno essere oggetto di una attenta verifica delle progettazioni tecnico-strutturali e degli allestimenti, per rispondere in modo efficace e funzionale alla nuova domanda della popolazione di riferimento;
2. in relazione alla distribuzione attuale e a quella auspicata, con una redistribuzione della ulteriore offerta a realizzarsi in modo da non congestionare ulteriormente zone della città fin troppo cariche di funzioni, è necessario aumentare e **migliorare gli spazi ed i servizi pubblici** a disposizione della popolazione, dagli spazi verdi e per le attività motorie connesse ai corretti stili di vita, ai servizi di trasporto di cui è sempre più indispensabile la riprogettazione dei tracciati, il potenziamento delle corse nelle fasce orarie serali e notturne, l'applicazione di agevolazioni tariffarie anche a studenti fuori sede e non solo ai residenti;
3. I **servizi di placement** agli studenti ed ai laureati che sono offerti da UNIBA e POLIBA per l'incrocio tra domanda e offerta di lavoro non appaiono strutturati in modo organico: le Università e il Comune non hanno una piattaforma comune per migliorare l'inserimento dei laureati delle Università baresi nel mondo del lavoro; ad esempio, occorre ripensare il collegamento con PortaFuturo e con i servizi per l'impiego privati. Il Comune di Bari può fungere da Hub di questa attività, avendo PortaFuturo ed essendo anche parte attiva nella gestione della zona ASI, in cui grande parte delle nuove aziende si stanno insediando;
4. Il Comune dovrebbe anche offrire servizi dedicati sia agli studenti fuori sede nazionali e soprattutto internazionali, predisponendo, per questi ultimi servizi dedicati per i permessi di soggiorno (necessari per studenti provenienti da svariate nazioni), garanzie per la locazione di alloggi;
5. Più in generale il Comune dovrebbe aumentare e migliorare l'offerta di alloggi per gli studenti fuori sede, con programmi ed investimenti a loro dedicati. La città universitaria è,

anzitutto, una città nella quale sia garantito il diritto all'abitare. Se da un lato è fondamentale ampliare l'offerta di alloggi pubblici, gratuiti e di qualità per studenti, dall'altro, occorre porre un argine alle dinamiche di turistificazione selvaggia che, nel consentire l'incontrollata espansione del mercato degli affitti brevi online, determinano la progressiva diminuzione delle unità immobiliari disponibili per locazioni di lungo periodo, l'impennata dei relativi canoni e, più in generale, l'innalzamento dei prezzi al consumo a scapito dell'intera popolazione residente;

6. Il piano annuale degli **abbonamenti per i Bus urbani a prezzo agevolato** potrebbe essere fornito agli studenti già con l'immatricolazione all'Università, perché anche i fuori sede possano muoversi più facilmente in città tra i diversi quartieri, essendo concretamente incentivati anche a cercare casa in zone della città che seppur più distanti sul piano spaziale siano collegate in modo efficiente e non siano così distanti sul piano temporale;
7. I Servizi Demografici del Comune dovrebbero essere dotati di un apposito regolamento per assicurare agli studenti universitari la **residenza temporanea**, allo scopo di favorire l'accesso ad alcuni servizi connessi all'abitare, alle cure di base e alla mobilità, ad esempio. Così come consentirebbe un migliore raccordo tra Comune e ASL per l'organizzazione dei servizi sanitari di base per gli studenti fuori sede, come l'accesso ai PTA e ai servizi di continuità assistenziale;
8. Il Comune deve supportare l'Università e il Politecnico perché siano ampliati gli orari di apertura degli spazi universitari, affinché costituiscano non solo luoghi di studio ma anche di incontro e condivisione di esperienze intorno ad eventi programmati, perché possano aprirsi all'esterno i **luoghi di cultura universitari** attivando anche un sistema di monitoraggio del pubblico (biglietteria / sistemi di prenotazione online / etc.) utili a conoscere il tipo di pubblico e a mirare meglio le strategie di coinvolgimento e partecipazione, e ancora per intensificare le collaborazioni fra luoghi di cultura universitari e luoghi di cultura cittadini anche con riferimento ai Comuni e alle istituzioni culturali pubbliche e private dell'hinterland metropolitano.

Si deve riconoscere il ruolo delle Università come luoghi e comunità in cui la produzione culturale, oltre che l'attività accademica e di ricerca, può rivolgersi alla comunità costituita dalla popolazione universitaria nel suo complesso ma anche alla comunità barese: e proponiamo la collaborazione tra Amministrazione Comunale e Università baresi per la realizzazione, ad esempio, di un Festival (**Beautiful minds - Festival Universitario delle Comunità e della Partecipazione**) capace di riempire gli spazi pubblici della città, come rito collettivo di condivisione di un'esperienza di approfondimento, pratica di cittadinanza attiva, capace, per la sua immediatezza, di costruire rapidamente una comunità. Il festival facilita la contaminazione fra cultura e creatività, in una dimensione sperimentale e multidisciplinare che è più difficile in contesti culturali connotati, per coinvolgere i soggetti della ricerca, della creatività, delle produzioni culturali innovative (associazioni, fondazioni, imprese culturali e creative, altri Festival). Gli studenti sarebbero posti al centro della programmazione e gestione di tutti gli eventi, anche con incarichi di coordinamento e di responsabilità, perché sia essa stessa una esperienza formativa e di crescita individuale e collettiva. Un Festival che si ponga da subito come riferimento di buona pratica a livello nazionale.

Insomma Bari Città della Conoscenza e universitaria ha senso se concepita come un sistema urbano integrato e non come una città che cresce urbanisticamente e si sviluppa economicamente

ignorando le opportunità e le ricadute economiche sociali culturali che due poli universitari di eccellenza assicurano al tessuto urbano complessivamente inteso.

Insomma Bari Città della Conoscenza e universitaria ha senso se concepita come un sistema urbano integrato e non come una città che cresce urbanisticamente e si sviluppa economicamente ignorando le opportunità e le ricadute che due poli universitari di eccellenza assicurano al tessuto urbano complessivamente inteso.

### **Bari città attrattiva**

Bari non può essere ancora considerata una città a pieno titolo turistica, anche se è ormai visibile anche a Bari il fenomeno dell'iperturismo, cioè di quel sovraffollamento turistico, concentrato in alcuni periodi dell'anno percepito più come un limite che come una risorsa per residenti ed esercenti privati. Bari si presenta, allo stato attuale, come un'amabile città di mare, aperta da sempre all'accoglienza del "forestiero", vocata al commercio e a ogni attività di scambio e di relazione. Una città moderna, aperta agli stimoli culturali che arrivano da ogni parte del mondo, con tre poli universitari e importanti insediamenti di centri di ricerca e innovazione. Vorremmo Bari attrattiva innanzitutto per i suoi cittadini residenti e per i quei cittadini "temporanei" (più che semplici turisti) che vorranno sempre più visitarla, conoscerne la storia, le tradizioni, le peculiarità. Negli anni, alla cura costante dei suoi siti culturali e dei più importanti attrattori materiali e immateriali della sua storia e delle sue tradizioni, alla promozione e valorizzazione di una fruizione innovativa, e alle azioni per una vivibilità sostenibile, la città ha sempre anteposto l'appassionata dinamica per il progresso e lo sviluppo.

Uno sviluppo turistico non governato, tuttavia, pone oggi dei rischi: sia per la tenuta delle attività economiche dell'indotto turistico che gli imponenti flussi turistici hanno generato (nel 2005 a Bari si registravano circa 200.000 arrivi, nel 2023 se ne sono registrati 515.322), sia per il fenomeno della gentrificazione che rischia di cambiare il volto degli abitanti della città vecchia e di intere vie del centro cittadino.

E non **governare i flussi turistici** significa non solo lasciare che sia il mercato a (non) regolare l'incrocio domanda-offerta di sistemazione ricettiva, con una difficoltà a far affermare solide imprese dell'industria alberghiera in città, e con gli impatti negativi che si stanno registrando ormai da anni nel mercato immobiliare residenziale, ma soprattutto non preoccuparsi di quale offerta la città presenta ai suoi turisti. Quale offerta culturale e quale offerta esperienziale la città propone ai suoi turisti, per consolidare i flussi attuali ed accrescerli, facendo sistema con mete ambite molto vicine a Bari sia per il turismo balneare che per il turismo naturalistico e culturale? Bari dovrebbe puntare a un turismo più "colto", che non significa elitario, ma più interessato a conoscere la città e il suo territorio, a sentirsene parte anche se solo per poche ore o per pochi giorni. Non si tratta solo di articolare un settore che contribuisca al PIL cittadino con numeri sempre più importanti, ma di un modo d'essere della città che propone ai turisti in primis una esperienza di vita in città, e che sceglie di condividere i propri tesori d'arte, le tradizioni culturali e religiose, la gastronomia e l'attività culturale dal vivo.

Finora Bari ha puntato sul turismo religioso e congressuale, ancora poco o nulla sul **turismo culturale**, pur avendo un patrimonio storico-architettonico e culturale che forse solo Lecce, in Puglia, ha in misura altrettanto importante.

Il patrimonio culturale e storico-architettonico di Bari è assai poco conosciuto e valorizzato, al di fuori dei tre grandi attrattori turistico-culturali rappresentati dal Castello Svevo, dalla Cattedrale di San Sabino e dalla basilica di San Nicola.

E certamente quello su cui meno si investe in ottica di valorizzazione, redesign dei servizi di fruizione e promozione turistica è l'intero **patrimonio archeologico** che Bari vanta, spesso a insaputa degli stessi cittadini baresi, figuriamoci di visitatori e turisti: in piazza del Ferrarese lo scavo che rivela antiche strade sovrapposte, il succorpo della Cattedrale con la cattedrale paleocristiana con un pregevole mosaico e la chiesa altomedievale, la zona della Muraglia su via Venezia, che rivela l'antica cinta muraria di Bari e che conduce fino al Museo Archeologico di Santa Scolastica, l'attigua area archeologica di San Pietro, che conserva una straordinaria stratificazione dall'età del Bronzo al Novecento, che sarà anche la sede della installazione di arte contemporanea a cura del giovane e famoso artista Edoardo Tresoldi, per una contaminazione di linguaggi ed espressioni artistiche; e ancora il sito archeologico di Bari della Chiesa di Santa Maria del Buonconsiglio, il Palazzo Simi con i cenni di una Bari sotterranea tutta da far scoprire, la chiesa altomedievale di San Martino, la Sala archeologica o Sala Sveva all'interno del Castello, fino ad arrivare agli importanti complessi ipogei risalenti al periodo post-antico e medievale, che ricadono nell'antica Ceglie (Municipio IV) e anche lungo le pareti di alcune delle "lame" (in alcuni casi anche caratterizzate dalla presenza di orme di dinosauri).

Non è adeguatamente valorizzato il patrimonio storico culturale del Castello di Ceglie del Campo, e in termini di connessioni mancate non vi è neppure un lavoro per connettere l'offerta museale pubblica che la città offre, le mostre temporanee del Margherita, le mostre di alcuni spazi espositivi privati di eccellenza, nonché dei musei degli Enti Ecclesiastici presenti in città.

In tal senso servono nuove professionalità, giovani con una solida cultura storica e culturale, adeguate competenze linguistiche e gestionali, formati in accordo con le nostre università e le altre strutture formative, capaci di offrire servizi culturali di qualità alle diverse esigenze turistiche. Anche in questo campo possono nascere spin-off, cooperative, società di servizi, enti del terzo settore in grado di offrire occupazione qualificata.

Altresì Bari può porsi come città turistica solo in forza del suo Porto e dell'arrivo del flusso crocieristico, che è proprio quello che più richiede le **connessioni con i grandi attrattori dell'entroterra** dell'area metropolitana e della Puglia Centrale: dai Trulli di Alberobello e della Valle d'Itria, alle Grotte di Castellana, al Castel del Monte, al percorso delle cattedrali romaniche o dei castelli normanno-svevi. In questo caso negli ultimi anni Bari ha lasciato correre anche rispetto alla definizione dei collegamenti con parti significative della provincia metropolitana: ed è un danno anche per Bari se i treni delle FSE non funzionano di domenica e se da 5 anni la tratta Bari - Martina F. è inattiva per lavori mai completati. Bari può rappresentare un vero hub turistico culturale per l'intero territorio metropolitano e per buona parte della Puglia e della vicina Matera.

Il turismo è un sistema di connessioni, una filiera, un insieme di attori che condividono una visione di città e un insieme di luoghi e di proposte che insieme fanno l'esperienza del "cittadino temporaneo": è il museo, il percorso tra i siti archeologici e le chiese, le strade e le piazze, le architetture moderne e novecentesche, il ristorante, un lido, le vie dello shopping, un grande evento musicale o cinematografico, ma nulla di tutto questo preso singolarmente.

A Bari serve, dunque, un **piano strategico per lo sviluppo turistico** capace di coinvolgere le forze vive della società e dell'economia barese, per proporre un mix di tradizione e innovazione, di bellezza e di gusto, di esperienze e di eventi, tali da renderla una città turistica in una Regione che è cresciuta moltissimo negli ultimi 20 anni e che sta scoprendo direttrici di sviluppo turistico alternative al turismo balneare e di grande valore per la destagionalizzazione e la diversificazione dell'offerta.

## **Bari città produttiva**

Inclusività è anche una condizione della città per accogliere gli operatori economici, le imprese, le start-up, le imprese del terzo settore che vogliono investire o ampliare il loro business in città e con la città.

E' innegabile che a fronte di una rinnovata effervescenza, in particolare della Città di Bari, indotta dal sistema dei finanziamenti alle imprese erogati dalla Regione Puglia, dai progetti del PNRR particolarmente importanti per dimensione e qualità proprio nella nostra città, e dalla presenza di competenze qualificate formatesi nelle Università baresi, l'Amministrazione non ha creato il contesto di accoglienza necessario per la regolazione e l'attrattività di nuovi organismi e nuova cittadinanza residente.

L'Amministrazione uscente si caratterizza positivamente per avere dispiegato una politica di attrazione sul territorio di nuove realtà industriali, prevalentemente multinazionali, che innegabilmente hanno elevato il ruolo della città nel contesto economico internazionale. Ma, al contempo, tale attrazione si è risolta nella messa a disposizione di spazi, restando carente di una **consapevolezza dei progetti di sviluppo di questi soggetti, che richiedono di essere integrati nel tessuto non solo economico, ma anche sociale.**

Nei prossimi anni sarà senz'altro necessario, insieme alle associazioni datoriali e alle università cittadine, costruire in modo partecipato una politica industriale per predisporre le infrastrutture fisiche e immateriali, rispetto alla zona ASI, all'Interporto e alle altre aree retroportuali, alla Fiera del Levante, così come i servizi ai cittadini, ai lavoratori, alle imprese e alle filiere produttive, che agevolino e supportino le imprese a restare in terra di Bari anche oltre e indipendentemente dai progetti di cui sono portatrici e sostenuti dai finanziamenti e incentivi regionali.

Irrisolto, poi, è il **grande tema dell'isolamento dell'ASI, la Zona Industriale della città**, con le sue difficoltà logistiche che le rendono un corpo estraneo alla città, sottoutilizzato quando terminano i turni di lavoro serale, anche a causa dello scarso decoro urbano, in qualche caso pericolosa e in ogni caso inutilmente accessibile. L'ASI potrebbe diventare un vero e proprio "polmone verde" per la città se resa disponibile in affiancamento allo stretto uso industriale. Si pensi ad esempio alla realizzazione di **un'Area Produttiva Paesaggisticamente ed Ecologicamente Attrezzata**, che renderebbe l'area una sorta di "servizio verde" per la cittadinanza, se dotata di strutture come cinema multisala, aree attrezzate per lo svago ed esercizi di servizio ai lavoratori.

A ciò si aggiungano le già menzionate difficoltà abitative, la mancanza di scuole internazionali e alle difficoltà nell'ottenere permessi di soggiorno per cittadini stranieri, aventi diritto ai permessi come "personale altamente qualificato".

Senza una politica industriale, ogni sforzo di attrattività rischia di apparire compulsivo e di creare nel breve e nel medio periodo gravi problemi di sostenibilità gestionale, soprattutto alle imprese che sono nate e che hanno trovato sviluppo nel territorio, ed anche i risultati occupazionali rischierebbero il carattere della precarietà.

Le iniziative di politica industriale devono essere protese alla creazione di stabile occupazione e valore sul territorio attraverso una strategia che consenta al territorio di generare e attrarre competenze e creare una cultura manageriale.

Il Comune si è dotato di un proprio **sportello InvestInBari**, la piattaforma per investitori, aziende e talenti interessati a localizzarsi a Bari, ma le iniziative appaiono disarticolate e soprattutto non sinergiche con quelle intraprese a livello regionale, di concerto con Puglia Sviluppo, per le politiche agevolative della Regione Puglia, e con Invitalia, per le analoghe misure avviate a livello nazionale. Ciò genera ridondanza e confusione nella ricerca delle soluzioni di accoglienza più idonee. È necessario che la città sia protagonista e ponga come prioritari:

- il consenso sulla definizione delle priorità per la città;
- la concentrazione di risorse e attenzione, e non interventi a pioggia;
- la capacità della pubblica amministrazione di concorrere agli obiettivi in maniera efficiente e focalizzata, oltre gli obiettivi della comunicazione;
- l'introduzione di correttivi alle politiche di attrazione basate sulla offerta di strumenti di agevolazione all'insediamento di nuovi siti produttivi;
- la modulazione, sulla base di piani chiari e preventivi da parte delle aziende, degli strumenti agevolativi;
- l'integrazione territoriale: connessione delle periferie con il centro della città;
- l'agevolazione alla creazione di esercizi commerciali e in generale momenti di comunità legati alle necessità delle imprese che si insediano;
- l'introduzione di premialità specifiche per i programmi di investimento presentati da parte delle Grandi Imprese in collaborazione PMI e microimprese già insediate nel territorio;
- le agevolazioni per attrazione di managerialità (manager, temporary manager e fractional manager) al servizio delle aziende che si insediano.

Bari è una città che guarda al Mediterraneo **ma non è ancora oggi una città internazionale.**

Le manifestazioni fieristiche che la NewCo Nuova Fiera del Levante Srl promuove nel complesso fieristico non riescono ad avere un profilo realmente internazionale. In ogni caso la città riferimento necessita per i propri scambi commerciali di un quartiere fieristico moderno e accogliente, con un grande progetto di attrazione che non si limiti al solo quartiere fieristico e che coinvolga l'intera infrastruttura cittadina, inclusa quella culturale.

Il quartiere fieristico di proprietà della Fiera del Levante versa in condizioni di degrado mai raggiunte prima, e questo nonostante negli ultimi due-tre anni nuove imprese abbiano guardato con interesse ad alcuni padiglioni della Fiera: alcune start-up, così come alcune multinazionali si stanno affiancando agli uffici regionali del Dipartimento Cultura e Turismo, della Fondazione Apulia Film Commission, dell'Agenzia Puglia Promozione, all'insediamento del primo vero Sistema di Coworking nato a Bari e a quello che sarà il futuro insediamento di un polo dell'ITS.



Quanto all'anima dell'economia tradizionale barese, quella del **commercio** e dei **pubblici esercizi di ristorazione** (HORECA), si tratta di settori che negli ultimi anni hanno subito la crisi pandemica e le trasformazioni della fruizione degli spazi urbani pagando un costo spesso molto elevato, con strumenti di regolazione da parte dell'Amministrazione comunale non sempre all'altezza, tanto da aver generato:

- da un lato forte conflittualità tra residenti ed esercenti in alcune aree a maggiore concentrazione di esercizi commerciali e di ristorazione;
- dall'altro lato, forte crisi per il commercio al dettaglio in tutte le aree della città, connesse anche alla carente accessibilità delle vie a maggiore concentrazione commerciale per le infrastrutture di mobilità e parcheggio ad oggi disponibili.

In questo settore **occorre ripartire da un percorso partecipato di confronto e di analisi preliminare e condivisa tra operatori e governo cittadino**. Confronto che deve includere i temi dello spazio pubblico, della tutela dei beni culturali, dell'ambiente, della mobilità, delle politiche attive del lavoro e professionalizzanti, della sicurezza e del decoro, così spesso calpestati da una concessione selvaggia e sregolata ad un certo modo di vivere la città, che rischia di classificare Bari come *città godereccia, della buona movida*. Appare anche necessario disciplinare ex novo o sottoporre a revisione gli strumenti di regolazione comunali, ivi incluse le leve fiscali con riferimento alle tasse comunali.

### **La città digitale**

Bari è una delle città meglio cablate d'Italia. Occorre sfruttare questo primato e immaginare in ogni progetto, in ogni attività, la sua premessa digitale.

La disponibilità di una enorme quantità di dati cambia sia la produzione di beni e servizi sia il modo di amministrare e governare i sistemi urbani. Come raccogliere i dati, come devono essere gestiti, diventa irrinunciabile per la visione di una Bari davvero moderna.

Una *governance* condivisa e basata sui dati consente più efficienza, eticità e responsabilità.

Il compito di gestire in maniera strategica, armonica e coordinata il processo di gestione dei dati è della Amministrazione. Solo così l'innovazione diventa una piattaforma abilitante.

Va affinato il **dialogo fra l'Amministrazione e i soggetti protagonisti dell'Innovazione** attraverso il riconoscimento e promozione delle reti e delle connessioni sociali, il governo di processi decisionali inclusivi e di progettazione partecipata. Vuol dire lavorare su **sistemi e meccanismi di partnership chiari**, che creino consenso da parte degli stakeholder in gioco verso l'intero processo di produzione, raccolta e utilizzo dei dati, e che si sentano realmente coinvolti nel dialogo con l'Amministrazione (si veda lo studio 4P: Public-Private-People Partnership per lo sviluppo di Amsterdam Smart City).

**I dati sono dei e per i cittadini** e i cittadini mettono a disposizione dati che servono per sviluppare nuovi servizi pubblici. Ecco la grande opportunità, oltre la retorica, di progettare i servizi con i cittadini e gli attori del territorio, non servizi imposti, realizzati a partire da utilizzo di dati che i cittadini mettono a disposizione.

Ovvio che questo processo passa per un potenziamento delle competenze digitali, nella Amministrazione, legate alla capacità di produrre, elaborare, gestire, leggere e interpretare i dati (*data literacy*) per creare effettivamente le condizioni affinché i cittadini sappiano adottare le soluzioni che la *smart city* mette a disposizione e sappiano partecipare consapevolmente all'approccio della *governance* collaborativa.

## La città accogliente per gli animali

Anche a Bari negli ultimi anni è cresciuta significativamente la tendenza ad accogliere in casa un animale domestico e in molti nuclei familiari è presente almeno un cane o un gatto. Questa tendenza aiuta a ridurre le presenze di cani nei canili, ma richiede anche uno sforzo significativo per l'organizzazione di spazi e servizi minimi di cui pressoché l'intera città è sprovvista. Sforzo che non può essere lasciato esclusivamente all'Amministrazione Comunale e alle sue Aziende di servizi, ed in primis all'AMIU, perchè esiste un tema di igiene urbana per la raccolta delle deiezioni canine – che richiede anche una maggiore responsabilizzazione da parte degli stessi proprietari di cani – oltre ad una più efficace distribuzione lungo le strade e nei giardini e parchi pubblici di raccoglitori.

Tra le principali azioni da programmare e realizzare, di concerto e in collaborazione con le realtà associative più qualificate e radicate nel territorio cittadino indichiamo:

- il censimento, la riqualificazione e il supporto delle colonie feline (un gruppo di animali che vivono in libertà e sono stanziali o frequentano abitualmente lo stesso luogo aventi caratteristiche di scarsa domesticità), presenti nel territorio con micro-investimenti per la realizzazione di strutture di accoglienza e gestione diffuse, anche a sostegno di iniziative private realizzate da organizzazioni del Terzo Settore ovvero in collaborazione con esse;
- un programma di interventi volti a supportare l'attività dei molti volontari che con il loro impegno e con le loro risorse economiche forniscono un aiuto concreto alle colonie feline del territorio e ai cani randagi, ad esempio promuovendo la connessione con il servizio veterinario pubblico e con il supporto di veterinari volontari, attività per contrastare gli sprechi su eccedenze alimentari che possono essere utilizzate da associazioni che si prendono cura di animali;
- attività mirate per i controlli sull'identificazione con microchip dei cani di proprietà e per effettuare campagne di microchippatura, per sostenere il volontariato animalista per l'assistenza agli animali sul territorio e per la realizzazione di iniziative animaliste di informazione e di sensibilizzazione e per educare al rispetto degli animali, oltre che per promuovere l'adozione dei cani abbandonati e accolti nel Canile sanitario di Bari e nel rifugio comunale gestito dall'ADA;
- incentivi sotto forma di bonus per spese veterinarie e forniture cibo per chi adotta dai canili o dalle associazioni riconosciute, e per la sterilizzazione di cani e gatti di proprietà e convenzioni con strutture veterinarie per la cura di animali di famiglie meno abbienti, riducendo così la pratica dell'abbandono;
- incremento del numero delle aree verdi destinate ai cani in modo che siano presenti in tutti i quartieri della città;
- aggiornamento dell'apposito regolamento comunale per la tutela degli animali, che risale al 2013, per favorire una gestione più trasparente del canile, per disciplinare le colonie

feline, per la connessione con i servizi privati di accoglienza temporanea degli animali, per vietare spettacoli circensi o sportivi con animali, per contrastare maltrattamenti e avvelenamenti di animali, per promuovere programmi di sensibilizzazione in tutte le scuole del territorio, ad es. sulla coscienza ecologista, sulla tutela degli animali da affezione e sulla corretta raccolta delle deiezioni canine a tutela dell'igiene urbana e della convivenza civile, attraverso interventi periodici di esperti del settore;

- verifica della possibilità di realizzare su suolo pubblico un cimitero comunale per animali da affezione;
- adozione di provvedimenti contro l'attendamento di circhi con animali e di contrasto alle affissioni pubblicitarie selvagge di tali spettacoli.

### II.3 La città giusta

#### **La filiera del welfare, del sostegno al reddito e dell'inserimento lavorativo**

Se per definire il nostro percorso abbiamo adottato due coordinate, Bari Città Mediterranea e Bari Città che impara, saranno queste a guidare coerentemente ogni scelta.

Una città che impara è prima di tutto una **Città Bambina**, capace evidentemente di assicurare a tutte le fasce del disagio e della marginalità l'attenzione necessaria. Una città che, a cominciare dall'urbanistica, tenga in piena considerazione le necessità dell'infanzia, sarà certamente capace di rispondere alle esigenze di tutti e dei più deboli in particolare. Ma questo non significa farne un luna park, quanto considerare diritti e doveri che competono questa categoria di cittadini e quante e quanti, a proposito di crisi della natalità, ne sono prioritariamente custodi. Ne verrà fuori, conseguentemente, anche una **Città degli anziani**, il cui numero e le cui esigenze crescono esponenzialmente, comportando una revisione del loro ruolo e di un sistema dei rapporti che possa ricollocarne il valore, senza scimmiettare un passato irrecuperabile, ma cogliendo l'opportunità che il confronto fra le generazioni offre.

Per quanto la Scuola possa risultare un ambito fuori dalle competenze specifiche della Municipalità, è evidente che un Comune ha la possibilità di influire positivamente sulla qualità dell'offerta formativa. Si pensi anche soltanto al ruolo che, con un orario più ampio d'apertura, possono svolgere **le biblioteche di comunità**, la cui articolazione ha già avuto a Bari una significativa espansione. Una straordinaria tradizione pedagogica (Barbiana insegna) ed esperienze europee avanzate suggeriscono modelli e buone pratiche da adottare per fare di Bari una Città capace di cogliere il talento dei suoi abitanti rendendoli partecipi fattivamente dei processi di trasformazione. Si pensi a quelle esperienze di base già attive in alcuni spazi verdi: vere scuole di formazione ecologica che meritano d'essere sostenute e potenziate.

Il sistema di welfare cittadino negli ultimi 10 anni con la forte azione di impulso del Comune ha provveduto a potenziare i servizi a ciclo diurno per bambini e ragazzi, per anziani e persone con disabilità, ha visto crescere in modo significativo la **filiera dei servizi** per la prima infanzia sia con gli investimenti pubblici (da fondi europei e da fondi PNRR) sia con gli investimenti privati, ma anche la rete dei servizi pubblici per il contrasto alla violenza di genere, con i CAV le case rifugio e i centri di accoglienza, e non da ultimo la rete delle strutture residenziali socio-educative per minori

e sociali per anziani e per adulti con problemi psichici e delle strutture residenziali sociosanitarie per anziani e grandi anziani non autosufficienti che fungono da riferimento anche per la domanda di posti provenienti dagli ambiti territoriali sociali della provincia.

Rispetto a queste tipologie di strutture le criticità riguardano la **sostenibilità economica dei costi di accesso** a molti di questi servizi, che sono a domanda individuale e richiedono una compartecipazione significativa da parte delle famiglie o degli utenti. L'offerta di posti nido incontra, ad esempio, le domande dei nuclei con due genitori che lavorano ma non riesce ad incrociare le famiglie monoreddito e le famiglie monogenitoriali, con un rischio concreto di discriminazione nell'accesso ai servizi per i bambini che vivono in nuclei più fragili.

Analogamente accade per l'accesso ai centri diurni socio-riabilitativi per giovani e adulti con disabilità e per l'accesso di pazienti con Alzheimer, Parkinson e altre patologie neurodegenerative alle strutture residenziali sociosanitarie (RSSA e RSA): sempre più spesso le famiglie trattengono i loro familiari anziani al proprio domicilio per non dover sostenere oneri elevati per la compartecipazione delle rette e non rinunciare ai redditi pensionistici di questi pazienti che concorrono al reddito di sostentamento di sempre più nuclei.

In tutti questi casi l'Amministrazione Comunale ha utilizzato come unico strumento di sostegno economico quello della compartecipazione con i buoni-servizio finanziati dai fondi UE della Regione, oltre ai quali non sono previste ulteriori risorse della spesa sociale per l'integrazione delle rette. E soprattutto non raggiunge livelli elevati il volume delle prestazioni sociosanitarie a carattere domiciliare, quelle cioè che alleviano il carico di cura che ricade sulle famiglie in presenza di un familiare non autosufficiente.

Gli uffici comunali dei Servizi Sociali devono poter utilizzare gli **strumenti del sostegno al reddito** per nuclei familiari in condizioni di povertà relativa anche per concorrere alle spese di accesso ai servizi, e in questo senso è assolutamente necessario che la gestione della leva economica per il contrasto alle povertà stia nel medesimo centro di responsabilità che ha la gestione dell'accesso ai servizi di cura e socio-riabilitativi. Nell'ultimo decennio, invece, la gestione del reddito di cittadinanza e del reddito di dignità a livello cittadino è stata di competenza dell'Assessorato al Lavoro e non dell'Assessorato al Welfare, incidendo inevitabilmente sull'efficacia dei progetti individuali di inserimento e sulla efficacia dei progetti di presa in carico familiare.

Inoltre, la battuta d'arresto registrata nell'ultimo anno sull'attuazione degli interventi programmati su PNRR per le case di salute e per la **rete dei servizi sanitari domiciliari** è una decisione che ricade non solo sull'organizzazione dei servizi sanitari territoriali delle ASL ma anche sulla possibilità di costruire PAI - Progetti Assistenziali Individuali per persone non autosufficienti da parte dei Comuni: a fronte di questa evidenza l'Amministrazione Comunale deve individuare risorse alternative (FSC e PON Metro) per un piano di investimento aggiuntivo e integrativo sul finanziamento dei servizi a bassa soglia e continuativi, gli unici, peraltro, che possono incidere sulla spesa per il ricorso alle prestazioni ospedaliere e sanitarie ad elevata complessità.

Nell'ultimo decennio il Comune di Bari si è distinto oltre che per un sistema di welfare maturo - per le tipologie di servizi implementati e per le procedure di presa in carico professionale degli utenti e dei nuclei familiari - anche per la **capacità di sperimentare e implementare servizi**

**innovativi** che hanno dato una risposta mirata a domande inevase da parte delle famiglie, delle coppie di anziani, dei padri separati, dei minori fuori famiglia, delle giovani coppie indigenti con figli in età prescolare, di madri sole con figli, di persone immigrate, di ex detenuti: nuovi servizi di conciliazione, servizi diffusi di prossimità per il sostegno agli anziani, modalità innovative di accoglienza abitativa di senza dimora, e tanto altro. Questi servizi, avviati con sperimentazioni comunali, hanno chiamato in gioco il Terzo Settore e le imprese sociali, che hanno investito in nuovi progetti e servizi, in nuovi profili professionali e in nuovi modelli organizzativi delle proprie imprese.

Quello che non è ancora successo è che questi servizi siano passati dal livello **della sperimentazione** e della temporaneità **al servizio stabile** per l'utenza cittadina: la precarietà si avverte per i contratti di lavoro degli operatori sociali, ma anche per la disponibilità dei luoghi che ospitano questi servizi solo come locali e immobili in affitto e non in proprietà o diverso titolo di disponibilità da parte del Comune. Ad esempio, le case di comunità per l'accoglienza di adulti senza abitazione propria e in condizioni di indigenza sono in larga parte ospitate in immobili in locazione, e addirittura sta già accadendo che cittadini presi in carico dal Comune di Bari vengano accolti in strutture locate in altri Comuni. Non si è inteso investire per realizzare servizi abitativi e innovativi e infrastrutture e servizi sociali in strutture di proprietà ovvero in immobili pubblici dismessi da rifunzionalizzare o ancora in beni confiscati da destinare a infrastrutture sociali.

Ulteriori investimenti infrastrutturali saranno necessari per i servizi a ciclo diurno e a ciclo residenziale per i disabili adulti senza supporto familiare (il **"dopo di noi"**) e per implementare nuove soluzioni abitative con *Ambient Assisted Living* e domotica sociale, utili anche per anziani e coppie di anziani che vivono soli, per sperimentare soluzioni abitative capaci di conciliare l'esigenza di autonomia con servizi di prossimità e servizi di monitoraggio e compagnia che possano essere servizi scalabili e in condivisione, grazie a investimenti da promuovere anche in coordinamento con gli investitori privati per completare la filiera dei servizi per i disabili adulti.

Bari è stata anche una delle sei città in Italia che ha sperimentato l'affido culturale come strumento per accrescere i consumi culturali delle fasce più fragili della popolazione con il supporto di altri cittadini in una logica di sussidiarietà e di **welfare culturale** per il contrasto alle povertà educative: l'investimento sul welfare culturale deve compiere un grande salto di qualità, agendo non solo dal lato della domanda di prodotti ed eventi culturali con la leva monetaria, ma dal lato dell'offerta culturale, coinvolgendo gli attori culturali del territorio e innovando i percorsi di produzione e di fruizione dei contenuti culturali nelle biblioteche, nei musei, nei teatri sociali, nei piccoli cinema dei quartieri non centrali della città.

Il Servizio Sociale Professionale del Comune insieme al Servizio Psicologico attivato negli Istituti Scolastici e i Servizi di **supporto psicologico e psichiatrico-infantile** nei Centri di Salute Mentale della ASL attivi in città devono finalizzare ogni sforzo per rendere più efficace il monitoraggio delle condizioni di adolescenti e giovani, per attivare percorsi di sostegno e terapeutici quando necessario, e per la formazione delle figure adulte di educatori, docenti, genitori, animatori. Per far fronte ai disagi psico-psichiatrici-sociali, occorre investire molto di più sulle strutture già esistenti (es. Centro GIPPSI) e crearne di nuove. Questi centri dovrebbero essere distribuiti sul territorio sia in forma stanziale che in forma mobile. In forma stanziale e fisica sul territorio che siano centri di riferimento con figure specializzate e soprattutto con possibilità di accedere senza

troppi vincoli determinati dalla carenza di disponibilità nell'accoglienza; in forma mobile (es: il lavoro diffuso che svolge già oggi l'Associazione "Anto Paninabella") prevedendo team specializzati che vadano a incontrare i giovani nei luoghi di aggregazione al fine di non lasciarli nel loro isolamento. Occorre inoltre co-progettare, tra istituzioni pubbliche e organizzazioni del Terzo Settore interventi di informazione, sensibilizzazione e orientamento rivolto ai ragazzi e alle ragazze, oltre che alle figure genitoriali di riferimento, rispetto alle problematiche che si manifestano con i DCA - Disturbi dei Comportamenti Alimentari.

Rispetto al Servizio Sociale Professionale il Comune di Bari è tra i Comuni che hanno raggiunto il parametro di 1 assistente sociale ogni 5.000 abitanti, che è considerato il primo LEP in ambito sociale, ma sarà necessario potenziare i servizi sociali professionali del territorio per articolare con maggiore efficacia gli strumenti di intervento in ambito sociale di ciascuno dei 5 Municipi.

Bari, infine, è città che guarda al Mediterraneo anche nella sua capacità di **accoglienza di persone immigrate**, di donne e uomini, bambini e minori non accompagnati che periodicamente sbarcano dalle navi impegnate nei salvataggi in mare quando, a normativa vigente, sono assegnate al porto di Bari come posto di sbarco. Lo ha fatto in questi anni non solo con i suoi servizi di pronto intervento sociale e con la straordinaria attivazione della rete delle organizzazioni di volontariato, ma anche con una straordinaria rete di solidarietà che ha consentito anche di sperimentare l'accoglienza dei minori in famiglie affidatarie nella fase durissima nella quale furono smantellati i servizi SPRAR e prima della riorganizzazione dei servizi "SAI" di accoglienza e integrazione per i richiedenti asilo e per i titolari di diritto di protezione internazionale.

Anche questa rete di opportunità di accoglienza può e deve essere ulteriormente sviluppata, cioè consolidata e innovata, ad esempio con la creazione di complessi di gruppi appartamento per il **cohousing sociale** di giovani coppie di immigrati e di coppie e persone anziane sole o disabili adulti senza supporto familiare, che possano condividere nel medesimo complesso abitativo una piastra di servizi condivisi e possano gli uni supportare gli altri con servizi di prossimità favorendo contestualmente l'autonomia possibile (*independent living*).

## **Una scuola di qualità per tutte e tutti**

Le scuole di Bari e della città metropolitana, i lavoratori della scuola, i genitori, le studentesse e gli studenti, richiedono attenzione diffusa e costante, per avere scuole più sicure, più accoglienti e più attente alle esigenze specifiche degli studenti e delle loro famiglie.

**Scuole più sicure.** Tra le priorità, che l'azione di ascolto condotta fin qui ha fatto emergere chiare, figurano:

- l'esigenza di un piano di ristrutturazione edilizia e di cura degli edifici, organico e coerente, fatto di tempi certi per coniugare gli interventi con i tempi della didattica e per ridurre al minimo i disagi della popolazione scolastica interessata
- la necessità di dare certezze e di coinvolgere le scuole nella scelta delle sedi temporanee
- l'attenzione agli Istituti superiori, i cui plessi sono quelli più frequentemente mal messi strutturalmente e logisticamente, e che richiedono attrezzature specifiche per le attività

laboratoriali richieste: la manutenzione costante e accurata degli edifici ma anche la necessità di utilizzare per le sedi immobili pubblici, anche riattivando immobili dismessi o razionalizzando le funzioni di altri immobili già in uso, perché si azzeri la spesa che l'Amministrazione comunale e/o metropolitana sostiene per l'affitto di immobili di privati.

Rispetto agli interventi infrastrutturali, assume rilievo la possibilità di dotare tutte le scuole primarie e secondarie di primo grado di spazi mensa adeguati ad accogliere la popolazione studentesca, anche recuperando lo spazio delle aule in eccesso a causa della denatalità che sta riducendo progressivamente la popolazione studentesca; così come assicurare che tutti gli edifici scolastici possano essere efficientati energeticamente per contribuire alla sfida della transizione climatica.

**Più tutele e servizi per la comunità didattica.** È evidente la fragilità dei servizi complementari e necessari ad una didattica di qualità, con riferimento alla necessità di aumentare la presenza di educatori, psicologi e mediatori culturali nelle scuole, di potenziare i servizi di tempo pieno nelle scuole del primo ciclo e il servizio mensa per le stesse scuole, essendo ancora troppo poco presente nella rete scolastica cittadina, rispetto agli standard che lo stesso PNRR ha fissato per il contrasto alle povertà educative. Le stesse mense scolastiche comunali devono essere strumento non solo di contrasto alla povertà alimentare di bambini e dei ragazzi che vivono in contesti familiari e sociali di fragilità economica, ma anche di educazione alimentare e ai corretti stili di vita, con l'utilizzo sempre più estensivo, ancorché concordato con i comitati dei genitori, di verdure e frutta, e comunque di prodotti il più possibile provenienti dalla filiera delle produzioni biologiche e km0.

Una scuola inclusiva è anche una scuola più prossima alle famiglie e agli studenti, con plessi scolastici meno grandi e più vicini, ma anche con servizi di mediazione e collegamento con i servizi sociali dei Municipi per sostenere famiglie studenti e docenti nella gestione delle complessità e delle criticità. E una scuola inclusiva è anche quella in cui figure specialistiche possano sostenere docenti, personale scolastico e studenti nell'istituzione della "carriera alias" nelle scuole.

**I servizi di trasporto per la comunità scolastica.** Ancora troppo spesso le rigidità e l'inefficienza dei servizi di trasporto pubblico, sia cittadini che metropolitani, condizionano la qualità della didattica a danno sia dei docenti che degli stessi studenti, che vedono compromessa la fase di avvio della giornata scolastica sia per i ritardi che per la congestione dei mezzi sulle linee ordinarie di trasporto urbano e sulle linee sostitutive delle tratte ferroviarie non attive (come da 5 anni accade per la popolazione scolastica che dai Comuni del sud est barese deve raggiungere quotidianamente Bari). A livello cittadino, poi, occorre investire su infrastrutture leggere che incentivino l'utilizzo in sicurezza di mezzi di trasporto sostenibili, come la bicicletta e il monopattino, dotando le aree antistanti le scuole di parcheggi dedicati, di punti di ricarica per i mezzi elettrici e di collegamenti con tracciati dedicati di piste ciclabili e ciclopedonali.

## **La città delle donne**

La "Città delle donne" è una città che assicuri standard di qualità della vita più elevati per tutti i suoi abitanti perché con questa locuzione si fa riferimento ad una città più sicura, ad una città più eguale nelle opportunità di accesso al lavoro e di mantenimento del posto di lavoro, a una città più

conciliante in termini di tempi di vita e di lavoro, ad una città con maggiori servizi educativi per la prima infanzia (asili nido, sezioni primavera, centri ludici), di cui beneficiano tutti i suoi abitanti.

Servizi pubblici e asili nido con fasce orarie di apertura prolungate e differenziate, dispositivi e controlli per la sicurezza urbana in piazze, parchi e spiagge urbane, dispositivi per la mobilità urbana più friendly e davvero funzionali alla raggiungibilità dei servizi essenziali, dei luoghi di lavoro e dei luoghi di svago sono necessari alle cittadine e ai cittadini, a tutte le generazioni e a tutti i gruppi sociali per percepire una maggiore qualità della vita, ma anche per offrire una migliore esperienza a coloro che temporaneamente vivono bari per lavoro, studio o vacanza.

Rispetto a quanto già si sta facendo per potenziare la rete dei servizi per la prima infanzia, ancora largamente insufficiente rispetto alla domanda potenziale di posti-nido della popolazione barese, e per potenziare la rete dei servizi per la salute delle donne e per il contrasto della violenza e degli abusi a danno di donne e minori, è necessario che l'Amministrazione investa risorse nei prossimi anni per dotare la città in tutte le sue articolazioni territoriali di:

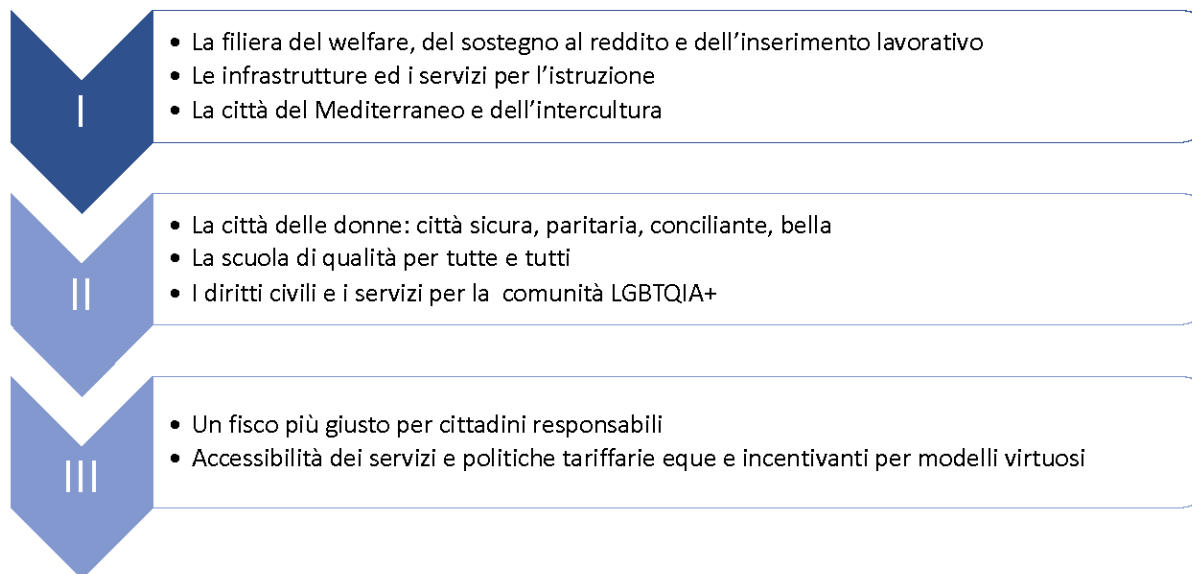
- spazi polifunzionali e policentrici per studentesse, lavoratrici, madri, con aule studio, *coworking* e servizi di sostegno e conciliazione (*babysitting*, sostegno extrascolastico, botteghe, caffetterie integrate, supporto legale e fiscale);
- *Pit-Stop family friendly* nei parchi urbani e nelle spiagge urbane più frequentate;
- Mobilità ridisegnata sulla nuova mappa dei bisogni e degli spazi portati in chiaro dalle donne che li abitano (trasporto sociale dedicato, orari estesi, abbattimento barriere architettoniche per passeggeri e disabili, spazi di ombra e relax nei parchi).

Nel prossimo futuro l'Amministrazione Comunale introdurrà la figura del *diversity manager* sia nel Comune di Bari che nelle principali Aziende di servizi controllate dal Comune: il *diversity management* è una funzione nuova che in una organizzazione complessa opera per la promozione delle diversità, siano queste di genere, etniche, anagrafiche, di orientamento, culturali ma anche relative a disabilità o a particolari abilità fisiche, rispetto alle ordinarie dinamiche organizzative o alle ordinarie politiche settoriali che riguardino i trasporti o i servizi culturali o i servizi alla persona.

Si farà, inoltre, di Bari una città pilota per l'*urbanistica di genere* in Italia, dove sono pochissime le esperienze di urbanistica di genere per pensare e progettare la città che tenga in considerazione le diverse esigenze della popolazione, allo scopo di creare uno spazio urbano più aperto e inclusivo. Abbiamo l'occasione di dover riprendere in mano il percorso di elaborazione, aggiornamento ed approvazione del PUG: facciamone una opportunità per Bari, guardando a straordinarie esperienze europee come quelle di Vienna e di Berlino, per esempio.



# Bari città giusta: le priorità di lavoro



## I diritti civili per una cittadinanza piena di tuttə

Il riconoscimento pieno dei diritti civili di tutte e tutti coloro che si riconoscono nella comunità LGBTQIA+ di Bari richiede un forte e concreto impegno da parte della prossima Amministrazione Comunale, che deve in primis assicurare un canale di dialogo costante e non rituale, e non di meno assicurare i seguenti impegni:

- istituire la delega assessorile ai Diritti Civili,
- promuovere e realizzare campagne di comunicazione, di sensibilizzazione e di educazione con la collaborazione delle principali agenzie formative, sul contrasto alle discriminazioni e alla violenza omotransfobica, in cui coinvolgere anche gli ordini professionali, le organizzazioni sindacali e datoriali, le scuole e le università, gli oratori e gli altri luoghi di promozione sociale, culturale e sportiva del valore delle persone,
- assicurare il sostegno al PRIDE con iniziative culturali diffuse e sviluppare una linea di azione per promuovere nell'economia turistica l'immagine di una città gay-friendly e capace di accogliere nel senso pieno del termine anche il turismo lgbtqia+,
- sperimentare e attuare forme di accoglienza abitativa sociale, e in particolare cohousing sociale, dedicate a persone lgbtqia+ quando le stesse si ritrovino espulse dai rispettivi contesti familiari e di vita, in particolare mentre intraprendono un percorso per il cambiamento di sesso a fronte di una diagnosi di disforia di genere,
- rafforzare gli accordi con la ASL e con l'A.O. Policlinico di Bari perchè i servizi sanitari territoriali e i servizi specialistici ambulatoriali possano implementare percorsi di accesso e presa in carico rispettosi delle esigenze delle persone lgbtqia+,
- riconoscere carriere alias per i dipendenti comunali allo scopo di riconoscere il genere a cui ciascuno/a sente di appartenere e il nome scelto per indirizzi email, targhe indicative,

badge e tutti i documenti interni, come peraltro già implementato da Comuni come Bologna e Milano.

### **Un fisco più giusto per cittadini responsabili**

Una città giusta utilizza le leve fiscali (imposte e tariffe) che ha a disposizione per:

- la protezione delle entrate comunali dalla fruizione dei servizi comunali senza compartecipazione, come ad esempio i servizi scolastici complementari, i servizi di trasporto, di igiene urbana, di pubblicità e di occupazione del suolo pubblico;
- la redistribuzione tra gli operatori economici e i cittadini responsabili delle risorse ricavate dalla lotta all'evasione fiscale e dalle sanzioni per violazioni delle discipline vigenti, al fine di rimodulare le aliquote applicate in favore dei comportamenti virtuosi;
- la promozione di comportamenti virtuosi da parte di cittadini solidali e responsabili.

Il sistema di finanziamento degli enti locali è radicalmente cambiato negli ultimi anni. Si è passati dalla finanza in prevalenza derivata dal trasferimento delle risorse dallo Stato ai Comuni alla pressoché completa autonomia finanziaria, a seguito della netta riduzione dei trasferimenti erariali. E di certo questa tendenza potrà solo accentuarsi ove mai dovesse arrivare a compimento il disegno di autonomia differenziata, cui siamo radicalmente contrari.

In tale ottica, al di là dei documenti di programmazione previsti dalla normativa sugli enti locali, occorrerà predisporre strumenti di comunicazione per garantire ai cittadini informazioni corrette e facilmente comprensibili su come vengono reperite le risorse finanziarie e, soprattutto, su come vengono impiegate, per rifondare un patto di cittadinanza che espliciti l'importanza di un fisco responsabile per sostenere i servizi pubblici locali e renderli accessibili a tutti, allo scopo di scoraggiare, per arrivare anche agli strumenti sanzionatori, comportamenti opportunistici, quando non di elusione ed evasione totale.

La gestione dei tributi locali deve poter contare su uffici comunali potenziati con professionalità predisposte al continuo aggiornamento sulle diverse questioni normalmente trattate da un ufficio tributi, contenendo progressivamente di più il ruolo dei servizi esternalizzati di riscossione, e, soprattutto, deve essere coerente con l'attuazione del progetto di decentramento amministrativo, che dovrà contare anche sulla responsabilizzazione dei Municipi anche per le attività di monitoraggio e controllo.

I cittadini - contribuenti hanno diritto ad essere agevolati nell'adempimento dei propri obblighi tributari e, laddove, dovessero risultare inadempienti invogliati alla regolarizzazione, ma prima ancora incentivati alla correttezza e alla regolarità anche con una articolazione tariffaria e delle aliquote capace di premiare comportamenti virtuosi, sostenere situazioni specifiche di fragilità economica, disincentivare comportamenti opportunistici.

L'amministrazione rinnovata del centrosinistra perverrà finalmente a differenziare i propri interventi. I contribuenti morosi saranno aiutati a tornare in posizione di regolarità mediante programmi appositamente studiati, attenti alle effettive condizioni economiche delle famiglie (e

in questo i Municipi svolgeranno un ruolo finalmente centrale). Per contro gli interventi verso gli evasori, categoria totalmente diversa, saranno improntati da attente misure sanzionatorie, impostate a livello di Consiglio comunale, che nei casi più gravi arriveranno all'esclusione dell'evasore dalla fruizione di determinati servizi pubblici.

E così i comportamenti virtuosi per l'affermazione di pratiche di riuso ed economia circolare potranno essere premiati con una attenta rimodulazione della TARI per premiare ad esempio i residenti in condomini che implementano compostiere di comunità condominiali per la raccolta e il riuso della frazione umida di rifiuti domestici. O, ancora, la rimodulazione della TOSAP per quanti adottino soluzioni meno impattanti per l'occupazione degli spazi antistanti gli esercizi commerciali con i propri *dehors* o ancora della TARI per quanti collaborino per una riorganizzazione della gestione dei rifiuti degli esercizi di ristorazione tale da non sporcare le strade e l'immagine della città soprattutto nelle fasce serali.

Sul versante della gestione della tassa di soggiorno, l'Amministrazione Comunale dovrà implementare strumenti di controllo e di disincentivo per ridurre l'evasione e l'elusione dal pagamento della tassa, e contestualmente beneficiare gli operatori economici e i cittadini virtuosi, nel rispetto dei vincoli di utilizzo dei relativi proventi, con specifici interventi a sostegno delle strutture ricettive, per interventi di manutenzione, fruizione e recupero di beni culturali ed ambientali locali ovvero ancora per il potenziamento di servizi pubblici locali per la fruizione turistica (es: servizio taxi o di trasporto a domanda collettiva per migliorare la mobilità in città dei turisti che soggiornano nelle strutture gestite da soggetti virtuosi).

Per favorire la mobilità urbana disincentivando la pressione del traffico veicolare di lavoratori e studenti fuori sede o pendolari, l'Amministrazione comunale con l'AMTAB verificherà la possibilità di estendere le agevolazioni su abbonamenti mensili e annuali anche a quanti abbiano contratti di lavoro o iscrizione a corsi universitari e di formazione in sedi ricadenti nel territorio urbano: tanto allo scopo di incentivare l'uso dei mezzi pubblici sia nei cittadini residenti che nei cd. city-users.

Si metterà a frutto la conoscenza del territorio cittadino rispetto alla capacità e alla responsabilità/fedeltà fiscale dei cittadini e degli operatori economici nelle diverse aree urbane per elaborare, attraverso un percorso partecipato, un piano di ridefinizione degli strumenti di prelievo fiscale e di compartecipazione tariffaria al costo dei servizi pubblici locali.

A tal fine saranno utilizzare, a titolo esemplificativo, le basi informative derivanti da:

- Protocollo d'intesa Comune di Bari – Agenzia delle Entrate - Guardia di Finanza del 5 giugno 2018;
- Protocollo marzo 2024 Comune di Bari – Procura (qualità della circolazione stradale)
- Piattaforma social del Comune per lo screening della percezione di sicurezza ambientale nei quartieri;
- Piattaforma MU.SI.CA. per il coordinamento delle banche-dati comunali;
- Mappatura territoriale 2024 da Agenzia delle Entrate: 101.373 immobili ignoti al Catasto in Puglia;
- Nuova convenzione a farsi Comune – Ministero delle Finanze per il ribaltamento sulla città delle valutazioni di tax-gap espresse a livello nazionale;
- Base dati comunale regolarità TARI;

- Base dati comunale a farsi delle difformità tra evidenze catastali e comportamenti di ottemperanza all'IMU.

L'intera rimodulazione dell'approccio dell'Amministrazione comunale alla fiscalità ha, inoltre, lo scopo di modificare la percezione della Città consentendo che Bari sia riconosciuta come *diversa*, rispetto alla generalità delle città meridionali e italiane in genere, per la sua capacità di proteggere l'entrata pubblica. Effetto collaterale, tutt'altro che secondario, di una simile azione sarà il potenziamento della sua *attrattività*, poiché i decisori di qualunque livello, privati o pubblici, potranno riconoscere questo carattere come nostro vantaggio competitivo nella captazione di imprese, competenze produttive e creative, capitali e iniziative di riallocazione economica.

## II.4 La città sostenibile

Bari deve raccogliere la sfida del contrasto alla crisi climatica ed ecologica perchè le soluzioni possibili per l'adattamento e la transizione climatica ed ecologica della città produrranno risultati diretti e impatti a beneficio della qualità della vita degli stessi cittadini baresi. Per tutte le aree di *policy* affrontare in questo capitolo sono invocate strategie e proposte operative la cui fattibilità richiede in primis il superamento di una concezione vetusta delle stesse deleghe assessorili: l'Amministrazione uscente ha proposto una delega Sport e Ambiente come accessorio, occorre invece un Assessorato per la Transizione Climatica ed Ecologica che possa assicurare il coordinamento funzionale delle politiche per la mobilità, il verde, l'ambiente e l'igiene urbana, per l'urbanistica e la rigenerazione urbana.

Gli interventi su lame, parchi agricoli, parchi e giardini sono indispensabili per l'organizzazione di un contesto urbano improntato all'equilibrio dell'azione antropica sull'ambiente. L'integrazione tra la «città blu» e la «città verde» è la via per una sostenibilità intergenerazionale, coordinata e integrata con le politiche urbane negli ambiti della mobilità e dello sviluppo edilizio.

### Il piano urbanistico generale

Le rilevanti trasformazioni in atto, programmate e già eseguite, impongono un aggiornamento dello strumento urbanistico generale, nonché il suo adeguamento al Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR). Sia il Piano delle Coste che quello della Mobilità devono essere completati. In parallelo, le azioni di "rigenerazione urbana", in una prospettiva multi scalare, (che va dal rammendo urbano come quello proposto dal Gruppo di Renzo Piano al San Paolo, ai piani esecutivi come Costa Sud) devono trovare nuovi impulsi con una rinnovata partecipazione dei cittadini, associazioni, portatori di interesse. Le infrastrutture, in particolare, dovranno costituire una nuova leva per attivare un Piano dei servizi, delle manutenzioni, delle gestioni, grazie anche qui a una visione articolata, che va dalla gestione dei beni comuni, del verde, degli orti urbani, dei parchi agricoli multifunzionali, sino alla gestione anche cooperativistica dei nuovi *asset* infrastrutturali come i *waterfront* e i nuovi insediamenti residenziali di *social housing* (ERS) da programmare.

È dunque prioritario far ripartire il percorso per l'approvazione del PUG che il Comune di Bari attende da quasi 10 anni, da quando il percorso si è fermato con la proposta tecnica degli atti. Nel frattempo, si è infatti andati avanti con i cosiddetti "Progetti anticipatori del PUG" che, tuttavia, non consentono all'Amministrazione di avere pieno, equo ed organico governo dell'intero territorio, rispetto ai principali, seguenti obiettivi che invece occorre assumere come vincoli per tutte le azioni future, sia in materia urbanistica che in materia di edilizia privata e di grandi opere:

- Riduzione del CONSUMO DI SUOLO;
- RICUCITURA DEI QUARTIERI NON CENTRALI con il centro cittadino e la uniforme allocazione di nuove infrastrutture sociali culturali e sportive in tutti i quartieri della città;
- Pieno governo da parte dell'Amministrazione delle risposte pubbliche al FABBISOGNO DI ABITAZIONI per i cittadini residenti ma anche per i cosiddetti *city-users* (e in primis per gli studenti, i ricercatori e i lavoratori dei poli universitari baresi, per i lavoratori fuori sede), ricercando un

NECESSARIO EQUILIBRIO TRA LA GIUSTIZIA SOCIALE E LE LOGICHE DI MERCATO stanno veicolando una cospicua parte del patrimonio abitativo a soddisfare la domanda turistica invece che a quella residenziale e abitativa *tout court*;

- STRUMENTO URBANISTICO GENERALE AGGIORNATO E ADEGUATO AL PPTR (che la Regione Puglia ha approvato nel 2015); in questo ambito si segnala la necessità di porre attenzione alla tutela e alla valorizzazione del sistema delle lame, dei parchi e del verde urbano in generale, tenendo conto sia delle relazioni funzionali complesse tra queste componenti naturali ricche di biodiversità, che tra esse e la città nel suo insieme.

Senza disporre di un nuovo PUG, che prenda atto nella sua parte strutturale di quanto realizzato in questi anni e delle rinnovate dinamiche demografiche, economiche, della mobilità, della tutela ecosistemica, della questione energetica, e che calibri nella sua parte programmatica i limiti di una rinnovata percezione di uno sviluppo sostenibile possibile e della sua equa distribuzione, non sarà comunque possibile governare con una visione chiara della città.

Un supplemento di valutazione attenta ed equilibrata degli impatti sociali, ambientali ed economici dei **grandi progetti** in essere - da Costa Sud al Nodo Verde, dalla Cittadella della Giustizia al nuovo tracciato della Tangenziale di Bari - è dunque doverosa sia rispetto alle soluzioni progettuali adottate o in corso di definizione, sia per la possibilità di migliorarne la sostenibilità nella definizione delle scelte attuative non ancora definite. Si tratta, infatti, di progetti destinati a cambiare in modo significativo il volto della Città e le funzioni dello spazio urbano; dunque, ove possibile, questi grandi Progetti dovranno essere riallineati dalle rispettive Amministrazioni titolari e stazioni appaltanti, quando non coincidenti con il Comune, rispetto ai cardini portanti della visione della nuova Amministrazione. È noto infatti, per altro, che essi siano stati immaginati, proposti, progettati senza il preventivo conforto di una consultazione e partecipazione ampia da parte della Comunità barese, che deve essere coinvolta da questo momento in poi.

Per avviare il percorso di avvicinamento al PUG, occorre valutare che cosa sia possibile ed opportuno preservare (i dati, l'analisi, alcuni elaborati grafici) del lavoro già svolto dei progettisti che hanno consegnato le tavole di PUG, e decidere del pari quale parte del lavoro sviluppare *ex novo*. Una valutazione complessa che non può non partire da una rinnovata consultazione della Cittadinanza intesa nel senso più lato.

La nostra proposta è quella di indire degli **Stati generali sul governo integrato e partecipato della città**, che coinvolga i gruppi di cittadini organizzati e non, le associazioni di categoria, i comitati di quartiere, la Consulta per l'Ambiente, gli Ordini professionali, le Istituzioni dei saperi e della conoscenza, per poi addivenire auspicabilmente ad un accordo quadro con gli stessi Ordini professionali (architetti, ingegneri, geometri, geologi, forestali, archeologi, ecc.) e con gli Istituti universitari di UNIBA e POLIBA - da disciplinare ai sensi dell'art.15, legge 241/1990 - al fine di costruire in modo partecipato e con apporto specialistico multidisciplinare una proposta definita di PUG, oltre che con la supervisione degli Uffici comunali, da portare al più presto all'attenzione del Consiglio Comunale per la adozione.

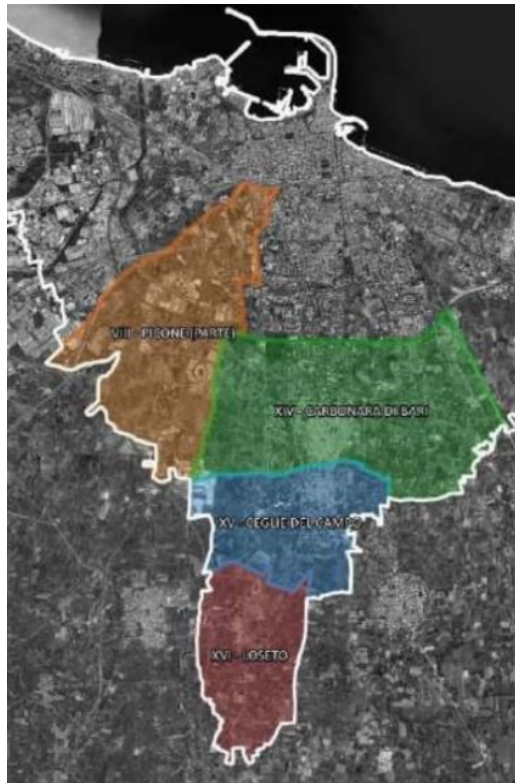
## Bari città sostenibile: gli obiettivi



### La città pulita: igiene urbana e raccolta dei rifiuti

Allo stato attuale la raccolta porta a porta avviata nei quartieri di S. Spirito, Palese, Catino San Pio, San Paolo, San Girolamo - Fesca, Villaggio del Lavoratore, Stanic, Carbonara, Ceglie Loseto, e parte di Picone, coinvolge circa 122.000 abitanti pari al 37,5% della popolazione urbana (2024, ZSU5). Il target fissato per il porta a porta al 2023 era una copertura di 225mila abitanti e un territorio pari al 70%. L'obiettivo per l'Amministrazione è almeno il 65% (in peso) di raccolta differenziata entro il 2026. Ad oggi si è molto lontani da entrambi gli obiettivi intermedi, senza considerare che ancora la qualità del rifiuto raccolto non è coerente con gli standard richiesti per il corretto smaltimento e per il funzionamento a pieno regime degli impianti già realizzati e funzionanti (l'Impianto di TMB-trattamento meccanico-biologico e l'impianto di digestione anaerobica con produzione di biogas).

L'estensione del porta a porta alla zona sud-est (Japigia, Torre a Mare) è fissata per il corrente anno (11% di popolazione) e per un altro 31% di popolazione al 2026. Per quanto riguarda la raccolta stradale (definita di prossimità) in tutte le altre zone (circa 100 mila abitanti) l'Amministrazione uscente ha definito di procedere con fondi PNRR finanziando 14 isole ecologiche interrato e 214 isole ecologiche con cassonetti stradali intelligenti (per un totale di spesa 2.892.740 euro). Oltre alla necessità di recuperare il ritardo che ancora una volta si registra, sarà necessario accompagnare le realizzazioni con specifiche campagne di comunicazione per il coinvolgimento attivo e la responsabilizzazione dei cittadini che non riguarda, come è intuibile, solo l'immagine dei quartieri centrali agli occhi di turisti e animatori della movida serale, ma tutti i quartieri della città e prima di tutto la qualità della vita dei residenti.



Ma non si può disconoscere che una serie di disfunzioni nell'azienda (AMIU) che gestisce la raccolta dei rifiuti ed i servizi di igiene urbana a Bari rischiano di costituire una preclusione al raggiungimento di risultati minimamente tangibili in tempi brevi: si deve procedere alla internalizzazione di servizi ora affidati all'esterno (raccolta vetro; pulizia uffici, pulizia spiagge, sfalcio e diserbo in città) e troppo dispendiosi per l'azienda, si deve fronteggiare la carenza di personale procedendo alle stabilizzazioni part-time e razionalizzando i servizi e le squadre degli addetti.

L'estensione del porta a porta spinto necessiterebbe di un incremento di personale e costi. Il porta a porta senza continuità del ritiro soprattutto dell'organico crea ostilità da parte dei cittadini. Il contenimento dei costi ipotizzato impedisce incrementi di organico e implica riduzione di straordinari e di lavoro notturno e festivo: problemi di traffico e effetti negativi sul decoro (e sugli odori) delle strade.

Un impegno da assolvere in tempi brevissimi è quello di sostituire i cassonetti insufficienti e rotti, con un intervento straordinario e immediato, perché quello che si vede ogni giorno in giro per la città non è davvero più tollerabile.

Bisogna affrontare il tema dei cicli di svuotamento inefficienti e la carenza di controlli che porta ad avere in ogni zona della città (salvo nei quartieri in cui sono stati del tutto eliminati) delle zone di abbandono libero di rifiuti che rappresentano il peggior biglietto da visita per la città agli occhi di turisti e pendolari, che quasi sempre provengono da realtà in cui la raccolta differenziata è già a regime e i cassonetti un lontano ricordo.



Occorrerà poi affrontare il tema della inadeguatezza del Piano regionale dei rifiuti e del recepimento dello stesso a livello cittadino, che non ha raggiunto gli obiettivi prefissati e deve essere rimodulato e aggiornato.

Le insufficienze attuali del servizio tenderanno ad acuirsi in questo triennio. Al netto degli investimenti del PNRR la gestione sia dei servizi che degli impianti risente di un'organizzazione vetusta, di rigidità nella gestione del personale e di management non adeguato alle nuove esigenze di coerenza tra costo e qualità del servizio e di *customer satisfaction* (statuizioni di ARERA).

Tra le priorità su cui impegnare la prossima Amministrazione figurano, quindi, le seguenti:

- Aggiornare i metodi di raccolta e raggiungere livelli qualificati di raccolta differenziata e di riciclo (non limitabili al 50 per cento nel 2024 se l'obiettivo del 65 per cento era fissato al 2018), allargando ulteriormente il porta a porta in tutte le zone in cui questo è consentito dalle tipologie abitative.
- Con la raccolta porta a porta spinta con una qualità crescente delle frazioni di rifiuto raccolte i contributi Raccolta differenziata da consorzi di filiera possono aumentare a vantaggio del bilancio AMIU, e occorre verificare la finalizzazione dei relativi proventi per le aree di miglioramento aziendale e del servizio.
- Necessità di ridurre la produzione di rifiuti (che impatta direttamente sui costi di trattamento o smaltimento) con modelli di comportamento virtuosi, connessi anche alla riduzione degli sprechi alimentari e l'implementazione di servizi di prossimità per la redistribuzione delle eccedenze nei mercati nei supermercati e nei piccoli esercizi alimentari.
- Rivalutazione ed esame dettagliato dei bisogni con il supporto di società specializzate nello studio e nelle analisi atte a dimensionare i servizi di igiene urbana tenendo conto delle specificità territoriali e delle esigenze ed aspettative dei cittadini e delle amministrazioni.
- Avvio di campagne di comunicazione massive e ripetute nel tempo dirette agli utenti, finalizzate alla sensibilizzazione al corretto conferimento dei rifiuti e alla cura delle strade come bene comune. Controlli continui e videosorveglianza con conseguenti sanzioni.
- Verifica del contratto di servizio (rinnovato fino al 2028) con eventuali integrazioni ed erogazione di sanzioni ad AMIU in caso di mancato rispetto, con particolare attenzione a: piano spazzamento e lavaggio strade; pulizia e manutenzione dei cassonetti e delle isole ecologiche; rispetto dei tempi di svuotamento e raccolta rifiuti differenziati, attivazione della raccolta domiciliare per utenze commerciali.
- Nuova politica di gestione aziendale e del personale, riqualificazione del management aziendale Amiu per una migliore governance, efficientamento dell'organico (anche con nuove assunzioni), flessibilità nei turni degli operatori e formazione continua.

## **La città blu**

*La relazione tra la Città e il Mare* è molto migliorata nell'ultimo decennio, ma occorre continuare in questa direzione, declinando due aspetti cruciali.

*Il rapporto tra Porto e Città:* occorre implementare il dialogo con l'Autorità di sistema portuale e il Comando della Guardia Costiera per definire con precisione non soltanto le parti fisiche del territorio dove realizzare l'osmosi tra Città e Aree Portuali, ma anche le modalità di "gestione

condivisa” di questi margini urbani. La proposta progettuale del Comitato Parco del Castello può rappresentare un progetto “bandiera” da rivitalizzare e impiegare come laboratorio per una più ampia condivisione di strategia con l’Autorità di sistema portuale.

La riscoperta degli antichi mestieri come quello dei maestri d’ascia, la costruzione e il restauro di gozzi e di imbarcazioni della tradizione, la organizzazione di gite turistiche sul mare, il coinvolgimento attivo di tutte le realtà veliche, del *surf*, *sup*, *stand up puddle*, *canoeing*, per avvicinare la popolazione alle attività marine oltre che la messa a sistema di tutti i percorsi formativi e professionalizzanti che riguardano il mare (istituto nautico, corsi di biologia marina, ecc.) sono un obiettivo per il prossimo quinquennio.

Anche la intermodalità nei trasporti tra Porto e Città deve essere migliorata.

*La gestione delle trasformazioni e riqualificazioni costiere:* le significative trasformazioni fisiche sui diversi litorali cittadini (da Santo Spirito a San Girolamo e San Cataldo, Sant’Antonio, Pane e Pomodoro, Torre Quetta, sino a Torre a Mare) devono essere ulteriormente implementate, continuando la strategia di riqualificazione costiera, non trascurando la rimozione degli impedimenti di accesso al litorale, con particolare e non formale attenzione ai contenuti ed agli impegni assunti nel PEBA.

Le trasformazioni infrastrutturali devono consentire la programmazione di un “Piano delle gestioni degli spazi pubblici, delle infrastrutture collettive e dei servizi per i cittadini” (dagli sport acquatici e della balneazione alla ristorazione, dai servizi culturali e artistici a quelli per la migliore gestione dell’ambiente), attraverso forme di partenariato pubblico privato, di innovazione sociale, con coinvolgimento della cittadinanza attiva, non estemporanee ma strutturate e durature, per la cui attuazione sarà impegno primario quello di consultare la Città anche attraverso l’uso di piattaforme telematiche per una partecipazione consapevole ai processi decisionali.

## **La città verde**

Le lame, le aree verdi, i giardini pubblici e privati, i parchi naturali e le coste possono insieme costituire un sistema verde unitario e organico con valenza ecologia e sociale, contrastando il cambiamento climatico. Questo a condizione che l’Amministrazione comunale insieme ai cittadini, alle organizzazioni di impegno ambientalista, ai centri di ricerca e agli ordini professionali ripensino la *governance* per la realizzazione e la gestione delle aree verdi e dotino la città di un **Piano comunale del verde**, che non può non prendere le mosse dal Censimento urbano del verde.

Occorre ripartire da una visione di sistema del verde urbano e periurbano che ponga come obiettivo quello di realizzare in ogni Municipio almeno un **Parco Agricolo Multifunzionale**, esperienze di agricoltura sociale e di economia circolare già previsti dal PPTR. La *governance* che si propone è quella di stipulare accordi inter-istituzionali con gli ordini professionali degli Architetti Paesaggisti Restauratori Conservatori, degli Agronomi e dei Biologi onde costituire in ogni Municipio una cellula di “professionisti condotti”, che possa gestire con i cittadini interessati la realizzazione dei Parchi agricoli, da connettere al mondo delle scuole e della istruzione, in una declinazione di apprendimento, formazione e svago nei settori dell’agri food e della

rinaturalizzazione dei suoli urbani. L'Amministrazione in questo contesto dovrà favorire forme di collaborazione pubblico-privato anche a sostegno di nuova economia a impatto sociale (si veda ad esempio il progetto di Bosco di San Nicola del Consorzio Italiano per il Biologico).

La recente legge regionale n. 10/2024 sugli "orti urbani" può confermare la vocazione dei baresi – già sperimentata con successo da alcune realtà quali Orto Domingo, Orto Circuito, Parco Gargasole – a coltivare e curare lembi più o meno grandi di terra naturale presenti, sia dentro la città che nella fascia periurbana, presa in considerazione dal Patto Città-Campagna del PPTR (cosiddetta "campagna del ristretto"). Siamo infatti persuasi che le condizioni urbane collegate al cambiamento climatico vadano contrastate più incisivamente attraverso una cura degli spazi verdi, alle diverse scale e in quadro sistemico: dagli orti, ai giardini, ai parchi, alle lame. Esistono cospicue parti di territorio urbano caratterizzate da preziosa naturalità e biodiversità che devono essere censite - con l'aiuto degli stessi cittadini, che devono sentirle come proprie – per poi essere oggetti di progettualità partecipata per attuare proposte di forestazione urbana e architettura del paesaggio. Ci riferiamo all'enorme capitale urbano, quali, per esemplificare, i parchi come Lama Balice, i brani di campagna che circondano il quartiere San Paolo, il Villaggio del lavoratore, San Giorgio Martire, ovviamente la costa sud est, Pezze del Sole, Carbonara e Ceglie, Santo Spirito Enzitetto, Catino Torricella.

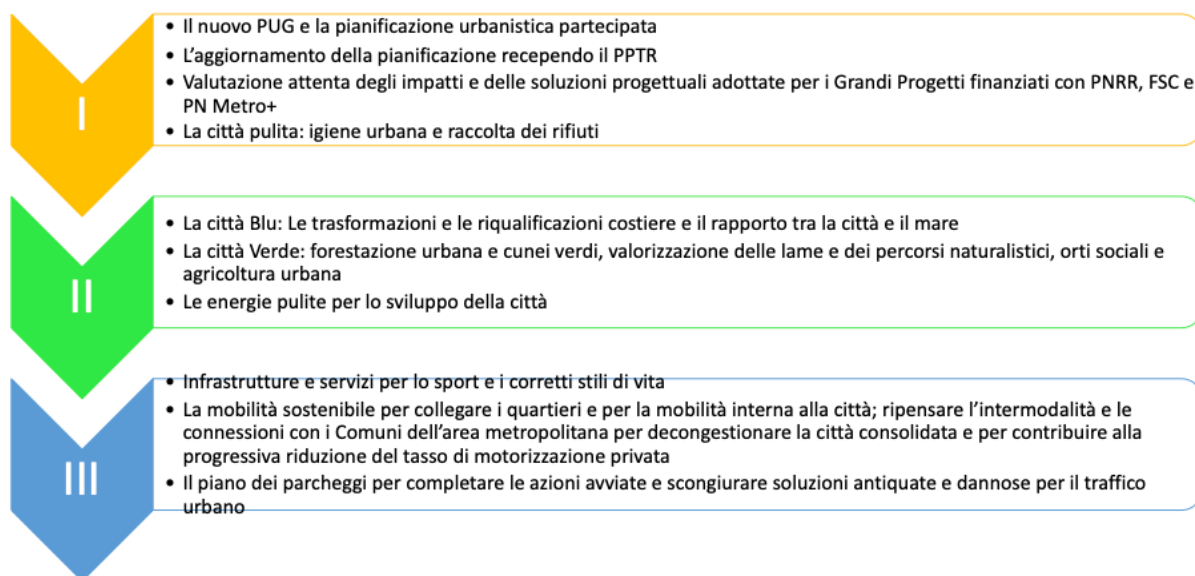
Rispetto a percorsi e strumenti di lavoro, l'Amministrazione Comunale è chiamata a creare le condizioni affinché le istanze dei cittadini possano trovare risposta in tempi rapidi, limitando quindi gli atteggiamenti "concessori" e favorendo i patti di collaborazione, agevolando il principio della libera associazione per la cura e gestione dei beni comuni e il benessere diffuso, anche attraverso le azioni tipiche della democrazia partecipativa. Il modello attuale che prevede atti concessori da parte della Pubblica Amministrazione deve essere sostituito dal paradigma della *governance* partecipativa, secondo modelli strutturati e validati da esperti, ad accesso garantito per le organizzazioni con elevato *rating* sociale.

Ulteriori obiettivi di lavoro per una Bari più verde e sostenibile sono i seguenti:

- garantire la permanenza di corridoi ecologici necessari per la sopravvivenza delle popolazioni animali e vegetali;
- integrare le lame di Bari nel sistema metropolitano e regionale della conservazione della natura;
- giungere all'approvazione degli strumenti pianificatori del **Parco Naturale Regionale Lama Balice**, centrando gli obiettivi di tutela della biodiversità e di miglioramento del sistema della mobilità e delle aree degradate e abbandonate;
- istituire e rendere funzionante il **Parco Naturale Regionale delle Lame San Giorgio e Giotto**;
- aumentare la disponibilità di **verde urbano per abitante** perequando i quartieri, in considerazione di quelli già densamente edificati;
- imporre la conformità ai **Criteri Ambientali Minimi del Verde Pubblico** (DM 10/3/2020) per le opere pubbliche comunali da realizzarsi.

Condividiamo l'obiettivo della regola "3-30-300" che FridayForFuture Bari propone alla futura Amministrazione della città: 3 alberi visibili da ogni finestra, 30% di copertura arborea in ogni quartiere e uno spazio verde a non più di 300 metri da casa. È evidente che in diversi quartieri questa regola non è più applicabile e non lo è da molti decenni, ma assumerla a riferimento per ripensare gli spazi oggetto di importanti progetti di rigenerazione urbana e per gli interventi di connessione interni ai quartieri, sarà un monito costante per tutti, perchè si tratta di una azione di adattamento fondamentale tra quelle necessarie per combattere le sempre più estese isole di calore.

## Bari città sostenibile: le priorità di lavoro



### La città in movimento (mobilità e parcheggi)

La mobilità urbana e metropolitana va pianificata e gestita secondo gli obiettivi delle linee guida europee, nazionali e regionali dei PUMS (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile), con le seguenti priorità:

- 1) Riduzione del tasso di motorizzazione;
- 2) Riequilibrio modale della mobilità;
- 3) Riduzione della congestione stradale;
- 4) Miglioramento della accessibilità di persone e merci;
- 5) Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano;
- 6) Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici).

Il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)** è uno strumento di pianificazione della mobilità urbana e periurbana di area vasta e di lungo periodo con focus sulle persone. Il PUMS del Comune di Bari è stato adottato dalla Giunta Comunale il 26 luglio 2017 ma non ha mai più proseguito il proprio iter. Successivamente, la Città Metropolitana di Bari si è dotata di un PUMS nel quadro

generale del proprio Piano Strategico 2020-2030, adottato in Consiglio Metropolitan di Bari con delibera n. 97 del 4 agosto 2021, ed approvato solo a metà maggio del 2024, quindi tutto da attuare. E sarà necessario ripartire da questo e dalle soluzioni che recherà per ridurre all'origine il traffico veicolare verso la città di Bari, in una prospettiva di medio-lungo termine di "demotorizzazione" della mobilità delle persone e delle merci, per ripensare la gestione del traffico veicolare e della mobilità sostenibile in città.

Una delle pianificazioni di settore sottostanti la pianificazione generale della mobilità è il **Piano Urbano del Traffico (PUT)**, strumento obbligatorio per il Codice della Strada vigente per i Comuni con più di 30.000 abitanti (art. 36). Infatti, il PUT è un piano di gestione del trasporto autoveicolare, da aggiornare obbligatoriamente ogni due anni e da redigere partendo dalla classificazione gerarchico-funzionale delle strade. L'attuale PUT non risulta essere mai stato aggiornato.

Quindi, è necessario che la prossima Amministrazione comunale intervenga sugli strumenti di pianificazione delle mobilità, sia adattando le linee generali ad una nuova visione di fruizione della città, sia portando a termine il processo di approvazione, con l'obiettivo di darne concretamente attuazione.

Tra i primi interventi da considerare vi è il pieno recepimento della normativa sul **mobility management**, completamente disattesa. Il Decreto interministeriale (Ambiente, Sanità, Trasporti e LL.) su "Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane" del 27/03/1998 insieme al DM 20/12/2000, stabiliva che tutti i poli attrattori di traffico in maniera permanente, temporanea o occasionale (es. aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici e universitari, strutture sanitarie, grandi eventi, manifestazioni culturali e sportive)" sono tenuti a nominare il mobility manager aziendale e a dotarsi del piano degli spostamenti da attuare con il mobility manager di area: il Comune di Bari si è dotato dell'Ufficio del Mobility Manager di Area ma è del tutto inattuata la rete con i M.M. aziendali nè sono stati elaborati i piani di *mobility management* da richiamare e coordinare nel PUMS cittadino.

Tra le modalità di trasporto più efficaci, salutari e non impattanti per gli spostamenti sistematici quotidiani (casa-scuola/lavoro) e per il tempo libero c'è la **mobilità ciclistica**, che necessita tuttavia di infrastrutture, servizi, organizzazione e comunicazione. Sulla stessa sede stradale, a parità di flusso di veicoli a motore in circolazione, è difficile inserire piste o corsie ciclabili. Ecco perché, con strumenti di pianificazione (PUMS) e di gestione (*mobility management*) occorre ridurre notevolmente il carico di traffico stradale riconvertendo, per quanto possibile, gli spostamenti in auto, a partire da quelli brevi e individuali, verso altre forme di mobilità più sostenibili (anche in termini di consumo di suolo e di ingombro spazi pubblici), a condizione che siano anche spostamenti sicuri e in un ambiente urbano in cui la qualità dell'aria possa gradualmente essere più elevata.

Il Comune di Bari, che si è dotato di un apposito piano (BICIPLAN) adottato nel 2013 e mai approvato, dichiara di volersi dotare di 190 km di **piste ciclabili** distribuite sull'intero territorio cittadino. Tuttavia, questa complessiva estensione ingloba anche una recente espansione con piste ciclabili "leggere" e/o "promiscue" che non inducono un cambio di cultura stradale né garantiscono un'adeguata sicurezza al ciclista (es: lungomare Nazario Sauro, Via Gentile a Japigia, sulle cui pericolosità si sono espressi parecchi cittadini). Durante l'emergenza pandemica

L'amministrazione comunale aveva proposto interventi di questo genere su Corso Vittorio Emanuele II e sul lungomare monumentale inquadrandoli come "urbanistica tattica", preliminare al completo cambiamento della viabilità. Questo secondo passaggio è mancato e non è programmato. Quindi gli interventi provvisori hanno assunto carattere definitivo. Inoltre, la rete di strade ciclabile non è ancora armonizzata, ben segnalata e mantenuta. In particolare, si riscontrano numerose criticità su accessi sicuri e sulle linee di arresto avanzate agli incroci semaforici. Dai dati ASSET sulla mobilità urbana ed extraurbana, si evince che nel 2022 il 3,8% degli incidenti stradali in Puglia hanno coinvolto biciclette o monopattini o bici elettriche, e rispetto al totale dei decessi da incidente stradale, il 4,7% delle vittime sono stati ciclisti.

E' necessario, nel prossimo quinquennio, dare attuazione alla Legge regionale n. 1/2013 sulla mobilità ciclistica e provvedere alla messa in opera della rete cicloviaria continua, segnalata, riconoscibile, sicura, integrata e interconnessa con le altre modalità di trasporto e con i nodi di interscambio modale, non ignorando, ma anzi valorizzando il Biciplan del 2013, adeguatamente aggiornato, affinché sia garantita la connessione sicura e confortevole tra e con tutti i quartieri, realizzando, ove necessario, sottopassi o sovrappassi ciclabili (es. ponte ciclabile su Lama Balice per connettere San Girolamo a Palese atteso da 40 anni).

Gli interventi devono prevedere:

- una capillare distribuzione delle ciclovie, anche in zone ad oggi non connesse con gli ambiti urbani già infrastrutturati;
- un ampliamento dei marciapiedi ed estensione dei tratti pedonali, lungo cui posizionare aree alberate, fontane pubbliche e panche per consentire il riposo e il ristoro con ombreggiamento naturale.
- la messa in opera di adeguati parcheggi sicuri per le bici (non mere rastrelliere) distribuiti nei diversi quartieri della città, per tenere opportunamente in conto la possibilità di furti, pensando in particolare ai poli di maggiore attrazione in città (sedi universitarie, grandi uffici pubblici, presidi sanitari) e nelle località di litorale pubblico attrezzato;
- monitoraggio diffuso e costante della qualità del manto stradale rispetto a buche e rattoppi che lasciano pericolosi dislivelli per tutti i ciclisti e chi si muove in monopattino;
- l'attuazione, tra l'altro, dell'art 13, co 4 e 5 L. n. 1/2013 che obbliga i Comuni a modificare i regolamenti edilizi al fine di destinare in tutti gli edifici pubblici e privati, spazi condominiali attrezzati per la sosta e per il deposito della bicicletta;
- l'implementazione di soluzioni per l'intermodalità con le altre modalità di trasporto (ad. es. tutti i bus devono essere dotati di portabici esterni ai sensi dell'art. 9 legge n. 2/2018 sulla mobilità ciclistica, servizio ferroviario metropolitano con trasporto bici);
- l'accessibilità ciclabile dei nodi di interscambio da parte dei passeggeri con bici al seguito;
- campagne di promozione e comunicazione permanente (es. bike-to-school) che coinvolgano le scuole per i bambini ed i ragazzi, i lavoratori (es. bike-to work) ma anche le associazioni sportive e amatoriali, le diverse realtà associative di adulti e anziani.

In maniera integrata con la nuova concezione di spazi di verde pubblico e dell'accesso al mare garantito, i percorsi ciclo-pedonali possono essere pensati anche in modalità integrata ad interventi di forestazione urbana di ripristino della naturalità dei tratti costieri, sviluppando un nuovo modello ecologico della mobilità.

I servizi di *sharing mobility* oggi attivi in città, ma che devono necessariamente includere anche il *car-sharing* e il *car pooling*, trarrebbero giovamento dal miglioramento dell'infrastruttura. Ne conseguirebbe la definizione di un contesto migliore per attrarre investimenti privati e poter portare la *sharing mobility* anche in quartieri oggi non raggiunti dal servizio.

Una città che abbia intenzione di raggiungere lo status di «turistica» e di «universitaria», deve tenere in considerazione che la popolazione non residente, quella fluttuante e quella turistica, è particolarmente interessata a un trasporto pubblico o ad uno ciclo-pedonale anche attraverso servizi di *sharing*, potendo contare su un sistema intermodale concretamente implementato, anche allo scopo di incidere efficacemente sul trasporto veicolare privato, che è allo stato attuale la modalità prevalente di mobilità utilizzata dai pendolari.

A valle del ripensamento complessivo del sistema della mobilità urbana, è possibile anche fare seri e concreti interventi sul **sistema dei parcheggi** della città. Infatti, la questione parcheggi deve essere inquadrata all'interno di una più ampia pianificazione integrata della mobilità sostenibile, della mobilità privata, della pedonalizzazione e della realizzazione di corridoi verdi, degli interventi di rigenerazione urbana con la ricostruzione dell'edificato esistente.

Si è già detto di quanto non possono costituire una soluzione per il decongestionamento dal traffico delle aree centrali ulteriori parcheggi interrati realizzati in centro, ulteriori attrattori di traffico veicolare ad alto costo sociale e finanziario, così come per la vivibilità delle zone centrali della città consolidata il tema dei parcheggi pertinenziali è essenziale, ma non possono essere realizzati nel breve periodo senza comprimere ulteriormente gli stalli delle fasce blu, con gli effetti negativi che lo stesso commercio di prossimità potrebbe registrare.

Occorre un percorso che progressivamente riservi parcheggi pertinenziali per i residenti, ma sperimenti anche strade e isole pedonali per una maggiore qualità della vita, in modo da ridurre anche la presenza delle auto parcheggiate per lunghi periodi ad assediare i palazzi del murattiano e le stradine della Città Vecchia, insieme a meccanismi di incentivo/disincentivo tali da modificare virtuosamente le stesse abitudini di mobilità dei cittadini.

La riduzione del traffico privato è indispensabile per il raggiungimento degli obiettivi ambientali e climatici definiti dagli accordi internazionali, riduzione del traffico veicolare che, nel breve-medio periodo, dovrà essere attuata con un sistema di parcheggi al servizio dell'intermodalità posti lontano dalle aree più congestionate e ben serviti dal trasporto pubblico su gomma e su rotaia, in modo da assicurare tempi brevi di spostamento, e che nel medio-lungo periodo dovrà raccogliere la sfida globale della demotorizzazione. Ma, paradossalmente, il perdurare dell'utilizzo dell'automobile privata come principale mezzo di trasporto per raggiungere Bari e per muoversi tra le diverse aree della città, non trova un sufficiente deterrente nell'attuale sistema, in quanto:

- il trasporto pubblico urbano interrompe le sue corse prima di mezzanotte;
- le ferrovie concesse regionali (Ferrovie Sud-Est, Appulo Lucane, Ferrotramviaria) interrompono le corse prima di mezzanotte e forniscono solo parzialmente servizio domenicale e festivo;
- il pagamento della ZSR a strisce blu si interrompe alle 20:30;
- i park&ride hanno il pagamento incrementale notturno (Park&Ride "Vittorio Veneto" e "Largo 2 giugno") e non garantiscono sempre tempi e luoghi di attesa confortevoli e sicuri;

- non ci sono park&ride sulla cerchia della SS16, ma sono tutti interni alla città e prossimi ai quartieri centrali;
- è ancora scarsa l'estensione di aree pedonali, peraltro sperimentate e realizzate prima che residenti esercenti e utenti avessero tutti i servizi necessari per convertire le abitudini di fruizione dell'area dello shopping, dell'area universitaria, dell'area più attrattiva per il turismo, ecc..;
- è pressochè totale assenza di servizi per la mobilità ciclistica (parcheggi custoditi per le bici; assenza di piste ciclabili che arrivino ai quartieri periferici).

Un miglioramento della situazione parcheggi nell'intera città di Bari è possibile attraverso una visione generale in termini di:

- analisi dei flussi di traffico delle zone a maggiore attrazione per la presenza di uffici pubblici, aziende private, centri universitari, servizi ospedalieri e sanitari territoriali, commercio al dettaglio;
- alleggerimento del traffico veicolare in ingresso a Bari e tra i diversi quartieri della città, con aree di interscambio;
- riprogrammazione delle fasce gratuite e a pagamento delle fasce blu, per scoraggiare l'afflusso in centro con le auto private nelle fasce serali, con il contestuale potenziamento dei servizi navetta da e verso i park&ride, e allo stesso tempo agevolare la disponibilità di posti auto per il parcheggio notturno dei residenti;
- ottimizzazione del funzionamento dei park&ride per estensione delle fasce orarie e delle frequenze delle corse dei bus-navetta, perché possano essere utilizzati a pieno regime anche nelle fasce serali e notturne e nei festivi;
- miglioramento della situazione dei collegamenti pubblici su gomma e su rotaie dagli altri Comuni della città Metropolitana a Bari (assenza servizio domenica e festivi sulle linee FAL e assenza servizio notturno per tutte le reti ferroviarie regionali concesse).

In una visione ampia di pianificazione integrata della mobilità, con punto di partenza gli investimenti realizzati e quelli in fase di realizzazione, gli interventi da realizzare, anche in tempi relativamente brevi, possono essere i seguenti:

- Utilizzo dell'infrastruttura esistente del parcheggio dello Stadio come area di park&ride che eviti traffico intra SS16 (e poi come park&train ad avvenuta realizzazione della fermata "Stadio" lungo la linea della Bari - Bitritto);
- realizzazione fermata "stadio" della linea Bari-Bitritto in posizione centrale del c.d. tondo stradale, in modo da essere molto prossimo al parcheggio stadio (e coerente con il Piano Particolareggiato previsto per la zona) e poter essere utilizzato come park&train;
- Pubblicizzazione e accordi con gestori ferroviari per stimolare l'utilizzo del park&train della stazione di Mungivacca in corrispondenza dell'IKEA, che richiede maggiori presidi di sicurezza e videosorveglianza e servizi ferroviari efficienti per ridurre al minimo i tempi di raggiungimento del centro cittadino;
- Piano del traffico che preveda estensione dalla zona intra ferrovia a quella extra ferrovia di sensi unici di marcia per dare spazio a corsie dedicate a bus e taxi e a piste ciclabili: ciò al fine di assicurare una mobilità più sicura a chi si muove in bike o monopattino e tragitti più fluidi ai mezzi pubblici;



- Revisione delle linee AMTAB di molte delle corse attualmente vigenti, che costituiscono una duplicazione - e quindi una inefficiente allocazione del chilometraggio di servizi da realizzare - rispetto a molte tratte ferroviarie: la razionalizzazione immediata libererebbe risorse mezzi e personale per potenziare altre linee ed estendere le fasce orarie considerate insufficienti;
- Revisione in incremento delle licenze taxi e accordi per servizi notturni con particolari tariffe per studenti e per donne che si devono poter muovere in sicurezza in qualunque area della città e in qualunque fascia oraria;
- Confronto con Regione Puglia per modifica dei contratti di servizio delle ferrovie concesse per ottenere servizio notturno (e domenicale per i contratti di servizio che ancora non lo includono), come per ferrovie statali;
- riduzione degli stalli di strisce blu nella zona intraferroviaria, ampliando progressivamente le aree pedonali e le aree a giardino, migliorando la qualità dell'aria di quei quartieri;
- Estensione della fascia oraria di pagamento ZSR strisce blu h24 per disincentivare l'afflusso di veicoli privati nelle zone centrali, a fronte di un potenziamento dei servizi pubblici di trasporto e di una estensione oraria;
- Realizzazione di ZSR strisce gialle per residenti nei quartieri intra ferroviari (Libertà, Murat, Madonnella) a completamento del percorso di modifica complessiva del sistema della mobilità, nelle aree in cui sia possibile individuarle e che non siano interessate da progetti di pedonalizzazione;
- gli interventi del BRT (Bus Rapid Transit) cambieranno la viabilità coinvolta, andando a realizzare corsie dedicate ai bus, impattando su stalli parcheggio o su corsie per traffico privato;
- la variante ferroviaria sud (RFI), realizzerà stalli a parcheggio adiacenti alla nuova fermata da realizzare in corrispondenza dell'Executive Center;
- la realizzazione di un parcheggio di scambio per la fermata ferroviaria Fesca-San Girolamo (simile a quello della fermata ferroviaria di Torre a Mare sulla linea ferroviaria nazionale).

In linea teorica gli investimenti realizzati in piste ciclabili dovrebbero andare nella direzione della riduzione dell'utilizzo di auto private, almeno da parte dei residenti, alleggerendo il sovraccarico di domanda di parcheggio. Ma gli investimenti realizzati, non solo quelli in piste ciclabili, non sono inseriti in un quadro d'insieme pianificato per raggiungere un risultato di impatto rilevante e ben individuabile. L'amministrazione uscente ha puntato su una politica di prodotto (*output*), prospettando in successione le opere pubbliche realizzate, invece che su una politica di impatto (*outcome*) con significativo cambiamento della situazione di fatto.

Bari deve, non da ultimo, assicurare ai suoi residenti e ai city-users una mobilità sicura sia per i pedoni che per chi si muove in bici o monopattino, con l'istituzione di "Zone 30" sempre più estese, per arrivare a "**Bari Città 30**" nel medio-lungo periodo: le sperimentazioni e le istituzioni delle "Zone 30" dovranno tener conto di percorsi partecipati di tracciamento delle aree, individuazione dei punti più sensibili e delle modalità di implementazione e di sensibilizzazione ed educazione di automobilisti e motociclisti.

## Più energia verde per Bari

Il futuro di tutto il pianeta si regge su due transizioni: quella digitale e quella energetica.

Per raggiungere gli obiettivi fissati dalla UE con il "FitFor55", anche la Puglia e Bari dovranno dare un grande contributo alla elettrificazione, per abbattere le emissioni di anidride carbonica e migliorare le prestazioni energetiche di trasporti pubblici e immobili.

In particolare, la presenza di forti venti al suolo (eolico) e nel basso Adriatico (eolico *off shore* galleggiante), insieme alla quantità di irraggiamento solare (fotovoltaico e agrivoltaico), fanno della Puglia la più importante piattaforma di investimento nelle fonti rinnovabili di energia (FER). Questo ci renderà sempre più centrali, favorendo l'avvicinamento tra produzione di energia e suoi utilizzatori. Come accaduto a inizio rivoluzione industriale alla Lombardia, grazie alla presenza dei suoi grandi bacini idrici, sfruttati per ricavarne energia idroelettrica.

Pensiamo a quanta corrente elettrica - ad esempio - consumerà il sistema di trasporto pubblico BRT (Bus Rapid Transit) che sarà varato entro il 2026, la pubblica illuminazione stradale o i grandi attrattori come uno stadio o un grande server informatico (big data).

Il Comune di Bari dovrà dunque promuovere, favorire e velocizzare l'insediamento di nuovi impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili, in coerenza con il PNIEC (Piano nazionale per l'energia e il clima) approvato dal Parlamento italiano per contribuire agli obiettivi europei, soprattutto sulle superfici pubbliche e private disponibili quali aree industriali e cave dismesse, tetti di immobili pubblici. In ogni procedura nazionale per impianti di potenza superiore ai 30MW, dove il Comune si esprimerà a favore - se ricorreranno i termini di legge ed il rispetto dei vincoli urbanistici - verranno richiesti agli operatori privati i ristori di legge, utilizzando il 3% sul fatturato annuo di incentivo per realizzare significativi obiettivi di interesse pubblico.

Ma la più importante rivoluzione culturale che richiederemo ai nostri concittadini è soprattutto quella delle **comunità energetiche (CER)**. Una CER è un insieme di cittadini, piccole e medie imprese, enti territoriali e autorità locali, incluse le amministrazioni comunali, le cooperative, gli enti di ricerca, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale, che condividono l'energia elettrica rinnovabile prodotta da impianti nella disponibilità di uno o più soggetti associatisi alla comunità. In una CER l'energia elettrica rinnovabile può essere condivisa tra i diversi soggetti produttori e consumatori, localizzati all'interno di un medesimo perimetro geografico, grazie all'impiego della rete nazionale di distribuzione di energia elettrica, che rende possibile la condivisione virtuale di tale energia.

L'obiettivo principale di una CER è quello di fornire benefici ambientali, economici e sociali ai propri membri o soci e alle aree locali in cui opera, attraverso l'autoconsumo di energia rinnovabile. Il Comune favorirà la costituzione di nuove comunità energetiche, supportando i condomini e le imprese a costituirne sempre più nuove e rendendo Bari una città "*near net zero*". Le CER sono, infatti, uno strumento in grado di contribuire in modo significativo alla diffusione di impianti a fonti rinnovabili, alla riduzione dell'emissione di gas serra e all'indipendenza energetica del Paese.

Non può, infine, non rilevarsi che anche a Bari e soprattutto negli ultimi anni è sempre più evidente il fenomeno della povertà energetica, derivante dai costi elevati dell'energia e del gas che erodono i già esigui redditi delle famiglie meno abbienti, che vivono in case con impianti non moderni e quindi consumi non facilmente comprimibili. Il Comune potrà istituire uno **Sportello Energia**, anche diffuso in condivisione con i cinque Municipi, per fornire assistenza non solo all'accesso ai bonus energetici attivi, ma anche per fornire informazioni sulle comunità energetiche, per monitorare il fenomeno della povertà energetica e intervenire in modo mirato nelle situazioni di maggiore criticità.

## La città dello sport

Una città salutare è una città con bassi livelli di inquinamento, con la riduzione del traffico di mezzi privati e l'aumento delle superfici traspiranti, e in cui sia possibile promuovere corretti stili di vita. Inoltre, una città con una buona qualità dell'aria, una costa totalmente fruibile e un reticolo di corridoi verdi, che lega tra loro i quartieri, può consentire lo svolgimento di attività fisica e sportiva in ogni ambito urbano. L'obiettivo di una maggiore accessibilità dell'attività sportiva a tutti i gruppi sociali e a tutte le generazioni può essere catalizzato dalla presenza sul territorio cittadino di due grandi stadi, di due piscine olimpioniche e di una serie di centri sportivi pubblici e privati, oltre alle palestre e agli spazi per attività sportive dei principali plessi scolastici.

Tre sono le direttrici di lavoro che la nuova Amministrazione si prefigge di perseguire:

- l'educazione sportiva e ai corretti stili di vita;
- la pratica sportiva e il sostegno all'attività sportiva dilettantistica;
- il sostegno allo sport agonistico e agli eventi sportivi, anche come attrattori per l'intera città.

Tra tutte le azioni considerate prioritarie si ritiene di dover ripartire da un Piano strategico dell'impiantistica sportiva, una sorta di **Piano Regolatore dello Sport**, di durata quinquennale, capace di rilevare i fabbisogni consolidati e quelli emergenti diffusi in città:

- per l'attività sportiva a valenza sociale, di integrazione socioeducativa e di contrasto alla devianza minorile, di invecchiamento attivo, di contrasto alle povertà educative,
- per l'attività sportiva dilettantistica,
- per l'attività agonistica delle tante squadre impegnate ad alti livelli in città, che vanno oltre il solo calcio e non riguardano solo gli sport di squadra.

Il suddetto Piano dovrà, inoltre, censire:

- le risorse, a partire dalle infrastrutture, e programmarne la manutenzione ordinaria e quella straordinaria, per evitare una obsolescenza grave che ciclicamente finisce per privare interi quartieri delle infrastrutture principali;
- le realtà sportive attive in città, sia come ASD che come organizzazioni sociali, oltre alle Società Sportive;
- le possibili connessioni con il mondo produttivo locale, per la definizione di ogni possibile collaborazione privato-privato, sia in termini di contributi per responsabilità sociale sia in termini di sponsorizzazioni, e di collaborazione pubblico-privato per gli investimenti necessari per accrescere la dotazione di infrastrutture sociali.

Questi importanti impianti sportivi permettono di impostare una politica dello sport che vada oltre la visione prettamente locale. Per quanto riguarda i principali sport di squadra possono essere create le condizioni per investimenti privati di lungo termine. Anche a livello pubblico gli spazi disponibili e l'estensione costiera consentono alla città di Bari di proporsi nei confronti del CONI e delle varie federazioni sportive nazionali per essere sede sia di centri di eccellenza sugli sport di atletica e acquatici sia di eventi internazionali.

Occorre anche rivedere le convenzioni vigenti con gli attuali gestori degli impianti sportivi (ad esempio, se quella del san Nicola prevede oneri insignificanti per il gestore riguardo alla sistemazione del manto erboso, quella dello stadio della Vittoria addossa integralmente al gestore questa attività di manutenzione).

È possibile mutuare le esperienze di molte altre città italiane e pugliesi per definire accordi di collaborazione con le associazioni sportive e con enti del terzo settore per la promozione dello sport come attività di integrazione sociale e generazionale, per un utilizzo più esteso in termini di fasce orarie, di attività e di fasce di utenza di molti impianti sportivi e palestre non utilizzate in modo efficace ed efficiente. In tal senso andranno in primis aggiornati il **Regolamento per la gestione e l'uso degli impianti sportivi comunali**, che risale al 2015, e il Regolamento per la concessione e l'utilizzo delle palestre scolastiche, che risale al 2013, con l'insediamento e la piena operatività della Consulta Cittadina per lo sport.

Tra le attività che l'Amministrazione Comunale si impegna a promuovere e a sostenere citiamo sinteticamente:

- il bonus per le attività sportive, per la piena e diffusa accessibilità economica delle attività sportive, anche in collaborazione con gli Enti Bilaterali o con la filiera dei servizi socioeducativi di cui il Comune è soggetto pubblico committente,
- favorire convenzioni per l'accesso alle visite mediche preventive all'avvio di una attività sportiva, assicurando tariffe agevolate per la diagnostica strumentale richiesta (ECG, spirometria),
- censire gli spazi pubblici non utilizzati appieno, o dismessi, da poter ristrutturare funzionalmente per assicurare che in ogni quartiere vi siano strutture adeguate per sport di squadra, atletica e attività a corpo libero, accedendo alle risorse del Credito Sportivo ovvero ai fondi per gli interventi di rigenerazione urbana,
- promozione e sostegno alla realizzazione di un grande evento sportivo che coinvolga tutti i quartieri della città e le principali discipline sportive, le Olimpiadi cittadine,
- favorire patti di collaborazione per la gestione partecipata di spazi verdi e piazze che potranno ospitare attività fisica di gruppo offerta da palestre e associazioni sportive,
- accrescere le attrezzature dei parchi e degli spazi verdi cittadini, in modo da assicurare una presenza diffusa di piccole attrezzature sportive (aree di playground),
- rendere accessibili anche a bambini, giovani e adulti con disabilità motorie e anziani con limitata mobilità le infrastrutture pubbliche, a partire dalle piscine.

In tema di grandi infrastrutture sportive e dedicate ai grandi eventi, va tematizzato il ruolo che lo **stadio San Nicola** deve avere nella crescita della visibilità di Bari, rispetto:

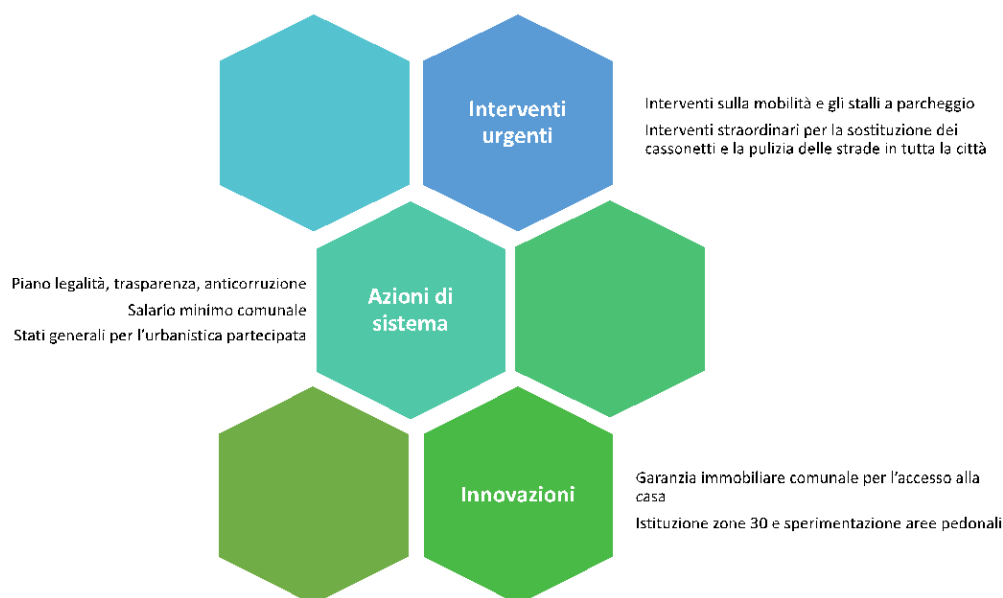
- alla possibilità di attrarre grandi eventi che semplicemente non arrivano nel centro-sud per l'assenza di mega-strutture adeguate e dotate di tutti i servizi necessari (a cominciare dai parcheggi e dai collegamenti con i principali assi viari e ferroviari)
- alla candidatura di Bari come una delle 5 città italiane destinate ad ospitare le partite del Campionato di Calcio Europeo del 2032, che vede l'Italia affiancata alla Turchia.

La grande infrastruttura, che ha ormai quasi 35 anni di vita, con molte criticità in termini di manutenzione straordinaria e di ammodernamento di alcuni impianti, richiede una progettualità complessiva che possa avvalersi anche di un robusto partenariato pubblico-privato, nella quale l'Amministrazione Comunale deve condurre il confronto e la selezione degli eventuali soggetti privati investitori, la definizione delle soluzioni progettuali più funzionali rispetto ai bisogni della città e della Puglia, la ricerca delle ulteriori fonti di finanziamento.

### III. Gli interventi del 2024

*Rispetto alla proposta complessiva che vuole proiettare la città di Bari nel futuro, la nuova Amministrazione dovrà immediatamente essere riconoscibile da parte dell'intera cittadinanza per l'attuazione di alcuni specifici interventi ed azioni puntuali capaci di indicare la direzione e dare il segno di un impegno concreto. Sono di seguito selezionati, pertanto, alcuni interventi che, senza confliggere con i programmi di medio e lungo periodo, aprano concretamente la nuova stagione di crescita e innovazione che attende Bari. Si tratta di interventi dal valore simbolico o interventi che incidano sul modificare l'approccio alla costruzione delle soluzioni a problemi specifici o, ancora, interventi che gettino le basi per una programmazione più ambiziosa e di medio periodo.*

#### I primi «100 giorni»: interventi urgenti e impegni prioritari



**SALARIO MINIMO COMUNALE** - La Giunta e il Consiglio Comunale approveranno nella fase iniziale di lavoro una deliberazione che imponga, nell'ambito dei lavori appaltati dal Comune di Bari e dei servizi erogati da aziende concessionarie o affidatarie, l'obbligo di applicare il trattamento economico previsto dal contratto collettivo nazionale e territoriale in vigore per il settore e per la zona in cui si eseguono i lavori il cui ambito di applicazione sia strettamente connesso con l'attività oggetto dell'appalto o della concessione, purché stipulato dai sindacati comparativamente più rappresentativi a livello nazionale, e in ogni caso con una retribuzione oraria non inferiore a nove euro. Questo, concretamente, significa che gli Uffici comunali impegnati nella redazione dei bandi di gara e nell'aggiornamento dei contratti di concessione di servizi dovranno adeguare i bandi e i contratti a tale determinazione. Si tratta di un gesto di civiltà, non di una azione coraggiosa, ma solo doverosa, perché non vi siano nel prossimo futuro lavoratrici o lavoratori, impiegati come operai edili nei cantieri delle grandi opere comunali, o addetti alla raccolta dei rifiuti, o operatori socio-educativi o addetti di biblioteca o operatori addetti all'accoglienza di spazi espositivi e teatri

comunali, che ricevano una remunerazione inferiore ai 9 euro l'ora, ferma restando l'applicazione dei trattamenti di miglior favore, previsti dalla contrattazione collettiva sottoscritta dalle sigle più rappresentative, che occorre sempre più valorizzare, promuovendone il rispetto anche attraverso adeguati e capillari controlli lungo tutta la catena degli appalti.

**PIANO LEGALITA'** – L'Amministrazione comunale darà avvio sin dal suo insediamento al lavoro per arrivare entro il primo semestre alla approvazione del Piano Triennale di prevenzione della corruzione e trasparenza (PTPCT) per il 2025-2027, che richiederà la propedeutica analisi dell'organizzazione e dei processi di lavoro per la revisione e l'aggiornamento del profilo di rischio di tutte le strutture amministrative della macchina comunale. Il Piano Triennale sarà, ben oltre il mero adempimento di legge, lo strumento necessario per plasmare la qualità dell'azione amministrativa, con ciò intendendo non solo il comportamento dei dirigenti dei funzionari e degli istruttori, ma anche la relazione tra organi di governo e macchina amministrativa, ispirata alla sana e doverosa separazione tra funzione di indirizzo politico-programmatico e funzione di gestione attuazione amministrativa. Sarà necessario provvedere al rafforzamento dell'Ufficio del Responsabile del PTPCT, attraverso il potenziamento delle dotazioni economiche, di personale e strumentali con contestuale totale coinvolgimento degli Organi di Vertice di governo al sistema di prevenzione della corruzione e del consolidamento della trasparenza al fine di rendere più sostanziale l'azione dell'Amministrazione, nonché mettere in campo azioni per la formazione specifica del personale, in particolare dei Dirigenti e del personale con incarichi di Elevata Qualificazione, al fine di generare la piena consapevolezza che l'attuazione del Piano possa essere funzionale al miglioramento dell'attività amministrativa.

Il Piano Legalità della nuova Amministrazione dovrà, inoltre, procedere al rafforzamento delle verifiche sulle Società Partecipate in attuazione delle prescrizioni del Regolamento sui Controlli, rendendole più cogenti ed efficaci, e modificando criteri e procedure per le nomine dei vertici delle stesse Società, allo scopo di agire in piena trasparenza e di far prevalere la valutazione delle competenze specialistiche e il contrasto ad ogni forma di discriminazione di genere nella revisione delle governance delle Società partecipate.

Si procederà alla modifica e integrazione del Codice Etico in vigore, adeguandolo pienamente alle attuali normative.

**SERVIZIO COMUNALE DI "GARANZIA IMMOBILIARE" PER L'ACCESSO ALLA CASA** - L'emergenza abitativa è certamente una grande criticità per la Città di Bari. Al problema della gentrificazione, accelerato dall'iper-turismo incontrollato, si affianca quello dell'elevato numero di abitazioni vuote e inutilizzate. Molto spesso i proprietari di questi immobili preferiscono mantenere la proprietà vuota rispetto a percepire una rendita da affitto, perché temono sia la morosità degli inquilini sia di dover sostenere elevate spese di manutenzione.

Parallelamente ad un cambio di paradigma della visione, che allontani Bari dalle deformazioni dell'iper-turismo, verrà attivato un servizio comunale di "garanzia immobiliare", volto a mitigare la carenza di alloggi. Si tratta di uno strumento capace anche di riattivare concretamente l'Agenzia comunale per la Casa, a supporto di quelle fasce di popolazione realmente discriminate nell'accesso alla casa, e rivolto a favorire l'incrocio domanda-offerta nel difficile mercato della casa

in città. Attraverso questo servizio, i proprietari di abitazioni non utilizzate, potranno sottoscrivere un contratto di locazione con il Comune di Bari e quindi sentirsi più garantiti rispetto al rischio di morosità e di danni: il canone di locazione sarà garantito ed equo e terrà conto dei costi di manutenzione da sostenere.

Il Comune a sua volta, facendosi carico della manutenzione dell'immobile, potrà utilizzare queste abitazioni per locazioni di Edilizia Residenziale Sociale - assicurando accesso prioritario a giovani, coppie, anziani, lavoratrici e lavoratori precari, che per reddito non hanno diritto all'alloggio popolare ma che non possono permettersi un'abitazione ai prezzi di mercato in una logica win-win e con i proprietari di abitazioni protagonisti della attuazione della misura:

1. il proprietari possono ottenere una rendita equa e garantita dal Comune;
2. il Comune contrasta lo spopolamento e la gentrificazione;
3. i destinatari ottengono una casa.

La medesima funzione di garanzia il Comune di Bari dovrebbe svolgere come intermediario e garante per le residenze per gli studenti, con accordi quadro con i proprietari di alloggi e gli studenti. Attualmente i posti letto dichiarati negli alloggi universitari sono pari a circa 1.300, a fronte di una popolazione universitaria di circa 60.000 studenti, la maggior parte dei quali pendolari.

**BELLEZZA E ARCHITETTURE CONTEMPORANEE** - E' impegno di questa Amministrazione di definire tra i primi atti del nuovo Consiglio Comunale il procedimento previsto dalla L.R. n. 14/2008 "*Misure a sostegno della qualità delle opere di architettura e di trasformazione del territorio*" (art. 12 comma 2) con l'approvazione dell'elenco degli edifici o manufatti che costituiscono testimonianza significativa dell'architettura moderna e contemporanea realizzati nel territorio comunale negli ultimi cinquant'anni, recependo le proposte già da tempo poste all'attenzione dell'Amministrazione comunale uscente da soggetti istituzionali e associativi più che qualificati, allo scopo di garantire nell'immediato un'adeguata forma di tutela di questo inestimabile patrimonio culturale identitario. Per ciascuno di questi siti e immobili occorre definire azioni per favorire la conoscenza di questo patrimonio, che è il primo livello di valorizzazione, e quando possibile definire in modo partecipato, con le comunità di riferimento e con le associazioni di promozione e i gruppi professionali, le possibili destinazioni d'uso e rifunionalizzazioni.

Infine, si propone che Bari possa ospitare la seconda edizione del Festival dell'Architettura e dei Paesaggi urbani, per il quale si chiederà a MIC e Regione di stabilizzare l'iniziativa, con la istituzione permanente con adeguato finanziamento (da parte della Regione Puglia a valere su apposito capitolo di spesa per la attuazione della L.R. n.14/2008).

**MOBILITA' SOSTENIBILE** - Verrà avviata una analisi accurata finalizzata alla eventuale ridefinizione dei sensi di marcia e degli stalli a parcheggio, per dare avvio al processo di transizione alla mobilità sostenibile con l'ottimizzazione dei sensi unici, delle cosiddette "zone 30", delle ZSR e delle aree già pedonalizzate o da avviare a pedonalizzazione con sperimentazioni mirate e concordate con esercenti e residenti. Il *Mobility Manager* d'area della città di Bari dovrà, con il supporto di tutte le strutture amministrative interessate, verificare i grandi progetti già finanziati e in corso di realizzazione, perché gli stessi siano pienamente coerenti con l'obiettivo di promuovere la mobilità



lenta e sostenibile (biciclette, bici elettriche, monopattini) e l'intermodalità (bici-treno; autobus-treno), necessarie sia per la mobilità urbana quotidiana sia per il cicloturismo in forte espansione in Puglia. Nell'immediato occorre verificare l'effettiva accessibilità della Stazione Centrale da parte dei viaggiatori con bici al seguito fino ai binari e ai treni e, ove necessario, chiedere a RFI che il progetto dell'Hub Ferroviario di Bari Centrale sia immediatamente adeguato, ad esempio con: canaline lungo tutte le scale posizionate a distanza adeguata dal corrimano o dai muri, per fare in modo che le bici possano essere posizionate in discesa o in salita, senza che i pedali battano contro impedimenti fisici; adeguata segnaletica dedicata ai viaggiatori in bici in ingresso/uscita nella/dalla stazione e da/verso i vari servizi (biglietteria, sottopassi, binari, treni) e in corrispondenza degli ascensori autorizzati al trasporto bici; occorre riattivare la velostazione aperta con finanziamenti regionali di Interreg nel 2016 in Corso Italia nei locali delle FAL e chiusa da tre anni, collegandola funzionalmente con Piazza Moro, in alternativa occorrerà progettare una nuova velostazione, nella stazione centrale RFI secondo i più moderni standard di qualità e di funzionalità o stipulare accordi e convenzioni con gli operatori privati del settore (ciclofficine e negozi)

**CITTA' PULITA** – Mentre l'AMIU ed i servizi comunali per la raccolta dei rifiuti portano avanti l'attuazione del piano di raccolta per zone differenziate, e soprattutto si implementano i sistemi alternativi di raccolta dei rifiuti (in particolare raccolta porta a porta e isole ecologiche) tuttavia occorre dare un segnale immediato alla cittadinanza, chiedendo ad AMIU la sostituzione dei cassonetti rotti in città ed implementando misure minime come la sistemazione dei cestini intelligenti di raccolta per strada, dei posacenere e delle dog-toilette, e come il lavaggio straordinario di strade e marciapiedi, chiedendo a tutti i cittadini di rilanciare un patto di collaborazione e di rispetto delle regole di convivenza civile e per il decoro urbano, che non può vedere l'Amministrazione da sola. Nei principali giardini e parchi cittadini, che ne risultano sprovvisti, saranno circoscritte aree da dedicare allo sgambamento per i cani, anche sperimentando modalità di co-gestione con associazioni e gruppi di cittadini.

Occorre, inoltre, rilanciare in tempi brevi campagne di sensibilizzazione e informazione sulla raccolta differenziata e sul rispetto dei luoghi che si frequentano e in cui si esercita. E non da ultimo riorganizzare il piano per il conferimento della differenziata prodotta dalle attività commerciali che superi l'attuale grande difficoltà nel conferimento e la conseguente sistematica trascinazione degli attuali cassonetti, inaccettabile dal punto di vista igienico e dell'immagine, in tutte le aree di maggiore concentrazione di esercizi pubblici di ristorazione e commercio al dettaglio.

**URBANISTICA PARTECIPATA** - Verranno potenziati e, laddove necessario, attivati gli strumenti di partecipazione e co-progettazione da parte della cittadinanza, sui grandi temi dello sviluppo urbano e della rigenerazione urbana, per valorizzare il contributo di tutte e tutti alla costruzione del futuro collettivo, attraverso la convocazione degli **Stati Generali per la gestione integrata, partecipata e condivisa del territorio**, nella convinzione che la *rigenerazione* non va confusa con la mera *riqualificazione fisica* degli spazi della città, che semmai è soltanto uno degli ingredienti della rigenerazione. *Rigenerazione* non è favorire le trasformazioni immobiliari, che semmai significa fare l'opposto della rigenerazione, cioè aumentare rendite posizionali, speculazione immobiliare, finanziarizzazione della città... (e gli effetti sono sostituzione sociale e gentrificazione

urbana). Rigenerare significa *in primis* immaginare un altro modo di “abitare” la città, e la costruzione di questa visione è un atto tecnico interdisciplinare (per cui servono i tecnici, come urbanisti, architetti, ingegneri, ma non di meno sociologi, agronomi, geologi, esperti di ecosistemi di innovazione sociale ecc.), supportato però dalla comprensione dei desideri degli abitanti. Si fa rigenerazione, quindi, se c’è partecipazione (nella definizione dei desideri, nella costruzione della visione, nella identificazione delle modalità di uso e funzionamento della città rigenerata). E la partecipazione vuol dire dare voce agli abitanti. Ascoltare prima e coinvolgere sempre. Perché si rigenera la città se il cambiamento riguarda i suoi abitanti. Con un’avvertenza. La partecipazione e le trasformazioni da essa guidate non bastano.

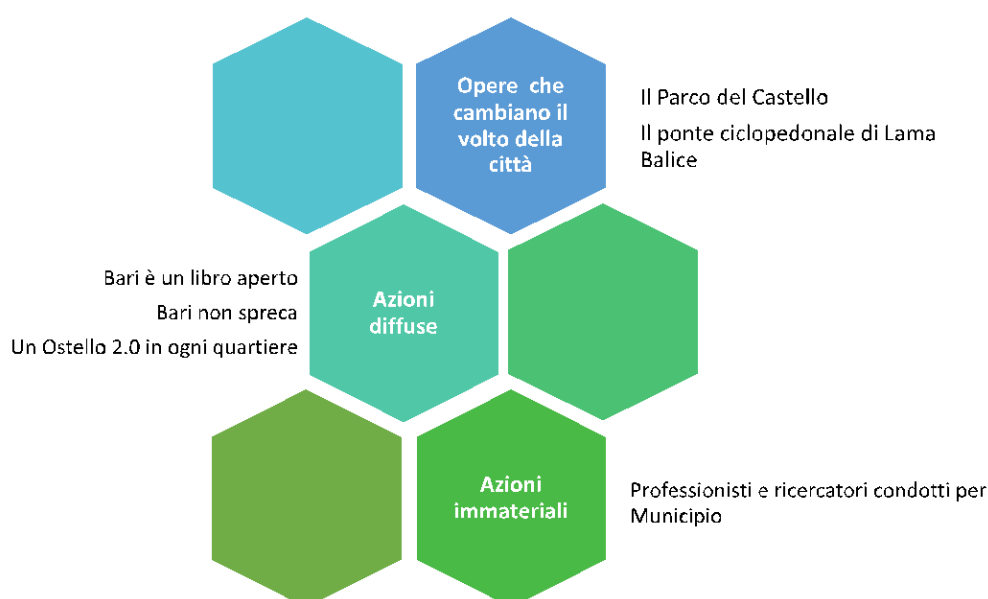
Serve tracciare una proposta per la gestione e l’uso dei luoghi rigenerati prima che essi cambino volto, prima che restino riqualificati e poi subito vuoti. Significa immaginare e costruire modelli di gestione anche innovativi, anche partecipati, come l’amministrazione condivisa di beni comuni, che delineano *obblighi di presa in cura* che solo in parte si possono demandare ai cittadini, e che non devono sostituirsi al pubblico. Serve quindi chiarire quale interesse pubblico prevalente muove tutto.

L’insediamento degli Stati generali per la gestione integrata, partecipata e condivisa del territorio e l’avvio dei processi partecipativi dovranno impegnare l’Amministrazione Comunale sin dal suo insediamento e saranno supportati dalla adozione della piattaforma DECIDIM (<https://decidim.org/>) disponibile *open source*, sviluppata dal Comune di Barcellona già dal 2016 per co-produrre un piano urbano strategico insieme ai cittadini, e che perfettamente adattabile alle specifiche esigenze che saranno fissate per Bari.

## IV. I progetti bandiera

*In questa sezione del Programma indicheremo i cosiddetti “progetti bandiera” o progetti-simbolo, almeno uno per ogni visione strategica, selezionati non in quanto prioritari o urgenti, ma in quanto importanti simbolicamente per concorrere alla realizzazione di una delle 4 strategie, capaci quindi di comunicare con immediatezza interventi che possano cambiare Bari o innovare profondamente il metodo e che abbiano una chiara valenza simbolica rispetto al programma del candidato Sindaco e dell’alleanza politica che lo sostiene.*

### I progetti bandiera (esempi)



PER CITTA' POLICENTRICA: **“BARI - OSTELLO 2.0”** è il progetto con il quale l’Amministrazione Comunale prova a rispondere alle rinnovate necessità ed esigenze dei cittadini temporanei che arrivano, attraversano e vivono la città come turisti, come nomadi digitali, come fruitori dell’offerta formativa erogata dalle università e dai centri di ricerca e dei centri di produzione culturale presenti in città, articolando un sistema di infrastrutture pubbliche per l’accoglienza turistica alternativa e complementare all’offerta alberghiera ed extra-alberghiera e al mercato privato delle unità abitative, che sia democraticamente accessibile per condizioni economiche, servizi offerti e tipologie di accoglienza.

È anche il progetto con il quale l’Amministrazione riconosce la policentricità della città e costruisce una rete diffusa di Ostelli 2.0 o di nuova generazione, non già concentrati nelle aree centrali della città, ma distribuiti in tutti i Municipi e nei principali quartieri, quando possibile ristrutturando immobili pubblici dismessi (ex scuole, ex caserme, ...) o beni confiscati da restituire a funzioni collettive. L’Ostello 2.0 è una struttura ricettiva attrezzata per il pernottamento e il soggiorno di ospiti che condividono gli spazi della struttura, e che dispongono di servizi complementari rispondenti ai nuovi bisogni dei turisti contemporanei, quali servizi fruibili in modalità sharing per

la mobilità sostenibile come la ciclo-officina e le postazioni di ricarica di mezzi elettrici, servizi per il lavoro digitale come il coworking, spazi per la creatività e la produzione artistica, biblioteca, ecc...

**PER CITTA' INCLUSIVA: "BARI E' UN LIBRO APERTO"** è il progetto che si prefigge di sperimentare (primo anno) e mettere a regime (a partire dal secondo anno) un nuovo piano di orari di apertura delle Community Library comunali aderenti alla rete Colibrì, delle Biblioteche universitarie e dei presidi culturali della rete Bari Social Book, affinché possano assicurare aperture pomeridiane e serali (fino alle 22.00) per accogliere le attività culturali e socio-educative per ragazzi e adulti, per le attività sociali delle quattro UPTe attive in città, per i gruppi di lettura, per i laboratori di scrittura creativa, per le collaborazioni con i Presidi del Libro attivi in città e le librerie per eventi letterari e culturali capaci di coinvolgere i residenti nei diversi quartieri.

Il progetto di apertura serale sarà l'occasione per innovare i modelli gestionali dei diversi luoghi di cultura coinvolti, con patti di collaborazione per l'amministrazione condivisa di beni comuni, convenzioni con imprese sociali della filiera socio-educativa, integrazione con progetti di servizio civile comunale, nuovi investimenti per il welfare culturale. Verranno esplorate anche forme di partenariato e sponsorizzazione con case editrici e librerie del territorio e nazionali.

**PER BARI ATTRATTIVA: "PARCO DEL CASTELLO"** per la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico che rende unica nel suo valore l'area che ricongiunge il centro storico con il fronte mare e che si sviluppa intorno al Castello Svevo. Si tratta di un'area di grande attrazione per turisti e visitatori e costituisce anche un polmone verde prezioso per la qualità dell'ambiente urbano e per la qualità della vita dei residenti in questa parte del centro storico, su cui peraltro Il Comitato per il Parco del Castello è attivo da molti anni e su cui il Comune deve dare un segnale chiaro, anche per orientare le altre istituzioni coinvolte nella realizzazione in tempi certi e con risorse adeguate e certe un progetto di grande respiro. Il Giardino Isabella d'Aragona, il Fossato del Castello, il Giardino del Provveditorato ma anche le strade prospicienti l'area del fossato e il Parco del Castello hanno bisogno non solo e non tanto di interventi di manutenzione straordinaria e urgente per le condizioni in cui versano, ma di un progetto lungimirante per una riqualificazione che, oltre a sanare le condizioni di degrado, rompa l'assedio delle auto parcheggiate e del traffico veicolare, valorizzi l'area della Piazza Federico II di Svevia e mette in sicurezza gli attraversamenti pedonali e ciclabili su Corso Antonio De Tullio e nelle strade che attraversano il futuro Parco: suggerimenti preziosi in tal senso derivano dal progetto che porta a firma del compianto architetto Arturo Cucciolla.

La valorizzazione del patrimonio culturale e storico-architettonico della città, e della città vecchia in particolare, non può prescindere dalla partecipazione attiva dei cittadini e delle associazioni coinvolte, che non solo si sono già fatti promotori di idee progettuali molto interessanti di recupero e valorizzazione dell'intero Parco del Castello, ma che possono e devono diventare attori protagonisti anche in una possibile esperienza di amministrazione condivisa per restituire le aree verdi agli anziani e ai bambini, alle famiglie e ai visitatori che fruiscono dell'intera area. Mentre sono finanziati ed in corso i lavori di restauro e recupero conservativo del Castello Svevo, di competenza del Ministero della Cultura, e un piccolo stralcio del lavoro che riguardano solo la recinzione e il Giardino del Provveditorato, ad opera dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale con finanziamento MIMS, non sono state attivate risorse finanziarie adeguate per un intervento organico ed efficace. La recentissima notizia della disponibilità

formalizzata dall’Autorità Portuale per l’utilizzo di un’area verde 5.000 mq all’interno dell’area portuale consentirà certamente di avviare una prima sistemazione (perimetrazione, verde attrezzato,...) e quindi cominciare a rendere disponibile soprattutto per i residenti nella Città Vecchia quell’area, ma la sfida resta tutta in piedi e richiama le responsabilità congiunte del Comune, del Ministero della Cultura e dell’Autorità Portuale per la completa realizzazione del Parco del Castello, con i nuovi assi viari, la nuova accessibilità dell’area portuale e, soprattutto, la piena valorizzazione del patrimonio paesaggistico e culturale che insiste tra la Città Vecchia e il mare ed è stato finora fin troppo “nascosto”.

L’Amministrazione Comunale deve farsi trovare pronta con lo sviluppo di una progettualità complessiva per concorrere al finanziamento integrale a valere sui fondi 2021-27 e coinvolgendo per quanto di competenza, coordinandole, le altre Amministrazioni coinvolte per realizzare una operazione strategica, che sia insieme di valorizzazione del patrimonio storico-architettonico e paesaggistico e di rigenerazione urbana.

**PER CITTA’ GIUSTA: “BARI NON SPRECA”** per la realizzazione di 12 centri di conferimento e stoccaggio breve di alimenti della catena del fresco e di prodotti industriali prossimi alla scadenza, conferiti da GDO e piccoli esercizi commerciali, per il recupero delle eccedenze e degli sprechi alimentari ma anche per il contrasto della povertà alimentare. La realizzazione dei centri non presuppone nuove costruzioni e grandi spese per opere pubbliche, ma un investimento su tecnologie e logistica che valorizzi siti e presidi solidali già presenti nei diversi quartieri.

Il progetto prevede inoltre che per ciascun centro siano attivati patti di collaborazione con enti del terzo settore e organizzazioni collegate a istituti religiosi ed enti ecclesiastici per assicurare la redistribuzione tempestiva dei prodotti conferiti, sia nelle strutture comunitarie, che tra i residenti nelle case di comunità e i nuclei familiari già censiti dai Servizi sociali articolati per Municipio come nuclei fragili, ma anche attraverso lo sviluppo di una APP su scala comunale (o il riuso di applicazioni esistenti) per favorire l’incrocio tra domanda e offerta considerando i tempi di smistamento e la prossimità delle situazioni di bisogno. Si intende quindi dare grande impulso ad una nuova economia sociale per lo sviluppo di servizi di prossimità e per la connessione tra le reti della solidarietà cittadina e le imprese della GDO, degli esercizi che producono e commercializzano alimenti al dettaglio, mettendo a valore alcune reti solidali molto efficaci sul territorio cittadino e alcune iniziative di economia sociale riconosciute anche a livello nazionale.

**PER CITTA’ SOSTENIBILE E POLICENTRICA: “PROFESSIONISTI E RICERCATORI CONDOTTI PER BARI”** è un’azione di sistema che dovrà caratterizzare l’approccio alla progettazione di tutti gli interventi di riuso degli spazi pubblici e di manutenzione del verde urbano dell’arredo urbano e degli assi viari, e dovrà sostenere i processi di rigenerazione urbana. L’Amministrazione Comunale provvederà ad attivare specifici accordi di collaborazione tra Comune e Ordini professionali e tra Comune e Università degli Studi, Politecnico e CNR (ai sensi dell’art. 15 della legge n. 241/1990) per avviare percorsi di formazione-apprendimento on the job dei giovani laureati da impegnare in azioni di monitoraggio e lettura dei diversi contesti urbani, con uno sguardo competente e multiprofessionale, ma anche di dialogo e collaborazione con le diverse organizzazioni e i diversi gruppi di cittadini attivi nei quartieri. Tali accordi saranno propedeutici ad un’azione di analisi ed elaborazione di proposte di concept progettuali, per ottimizzare la gestione degli spazi pubblici, del verde urbano, dei parchi e della fascia costiera, per il riuso di immobili dismessi da destinare a

luoghi di cultura e azioni per la socialità, nonché per le azioni di rigenerazione urbana e per monitorare le esperienze diffuse di amministrazione condivisa di beni comuni. Si evoca la figura del “giovane professionista condotto” per un lavoro di osservazione attenta e di attivazione partecipata dei beni che lo spazio urbano offre alla sua comunità, ma anche per la formazione di gruppi di professionisti che possano facilitare l’interazione tra cittadini e strutture tecnico-amministrative del Comune.

**PER CITTA’ SOSTENIBILE: “PONTE CICLOPEDONALE SU LAMA BALICE”** è una di quelle opere già più volte inserite nel Piano triennale delle OO.PP. del Comune di Bari e mai realizzata, a dimostrazione che forse non è mai veramente stata tra le vere priorità dell’Amministrazione comunale uscente. Eppure realizzare piccole opere è indice di concretezza e di attenzione nei confronti dei cittadini dei diversi quartieri, magari coinvolti anche nel percorso di co-progettazione che dovrebbe precedere ogni cantiere, piccolo o grande. Bari non ha bisogno solo di megaprogetti faraonici mai condivisi con la Città, ma di interventi puntuali che servano a riconnettere i quartieri distanti dal centro anche 15 km e più.

Il progetto del Ponte ciclopedonale su Lama Balice è un intervento necessario perchè i cittadini e le cittadine dei quartieri di Palese, Santo Spirito, San Pio, Torricella potrebbero muoversi in bicicletta sino al centro di Bari. Ma è necessario anche per dare continuità alla ciclovia nazionale Adriatica - che non può interrompersi all'altezza di Lama Balice - la cui gestione partecipata è una delle priorità della futura Amministrazione comunale di Bari.

Realizzare il ponte ciclopedonale su Lama Balice per ricucire dopo circa 40 anni San Girolamo a Palese e sanare la frattura creata dall'Anas una quarantina di anni fa circa, quando la vecchia via Napoli (SS16), ancora percorribile in bicicletta, é stata allargata a 4 corsie diventando l'attuale 16 bis, ed è stata munita di complanari che però hanno ignorato il collegamento in sicurezza a scavalco del "canalone", calpestando il diritto individuale alla mobilità sia dei frontisti che di pedoni e ciclisti, di potersi spostare liberamente verso nord e verso sud, è una necessità sia ai fini della mobilità abituale che del tempo libero. A tale carenza non ha posto rimedio negli ultimi 20 anni, né l'ANAS, che avrebbe dovuto sanare una carenza progettuale, né l'amministrazione comunale nonostante la ciclovia Adriatica sia stata inserita nel biciplan del Comune di Bari e della Città Metropolitana.