

Giovanni Vetrutto ha concepito e curato i Dossier delle Città Metropolitane.

E' l'autore del capitolo 1 ed ha effettuato il *redraft* definitivo del testo.

Fabio Guglielmi ha coordinato il gruppo di lavoro degli autori che hanno realizzato il dossier curando inoltre la supervisione dei testi, il layout e le tabelle ivi contenute.

E' inoltre l'autore dei paragrafi 2.1, 2.2, 2.3.2 unitamente a Massimo La Nave, 2.4, 2.5 (esclusi i paragrafi 2.5.1 e 2.5.2), 4.2 e della Sintesi finale.

Massimo La Nave ha raccolto, classificato e analizzato i dati statistici utilizzati nel dossier ed ha realizzato le figure contenute nel testo.

E' inoltre l'autore del paragrafo 2.3.2 unitamente a Fabio Guglielmi, del paragrafo 2.5.1 e del capitolo 3.

Alessio Canzonetti è l'autore del paragrafo 2.5.2.

Manfredi De Leo è l'autore dei paragrafi 4.1 e 4.3.

Carmen Giannino è l'autrice del paragrafo 2.3.1.

Sara Gualtieri ha realizzato la figura 35.

La redazione del Dossier non sarebbe stata possibile senza il contributo alla concezione e alla realizzazione dell'ISTAT, di Invitalia e del Consorzio MIPA.

© 2017 DARA. Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie

Presidenza del Consiglio dei Ministri

I dossier delle Città Metropolitane. Città metropolitana di Bari

I edizione, marzo 2017

ISBN 978-88-99919-00-9

Nota editoriale

L'entrata in vigore della Legge 7 aprile 2014, n. 56 (c.d. Riforma Delrio) apre la strada a profondi cambiamenti sul piano del governo territoriale.

La legge, infatti, individua e regola le città metropolitane come nuovo soggetto amministrativo, trasforma le province in enti di secondo livello, incentiva l'unione e la fusione delle amministrazioni comunali come strumento di semplificazione del governo locale.

Si tratta di una legge che, per molti aspetti, è unica nel suo genere, per ispirazione e tecnica di redazione, offrendo una pluralità di soluzioni e interpretazione alle amministrazioni stesse, che diventano i soggetti responsabili delle scelte e, appunto, dei risultati perseguiti in base ad esse. Si creano, così, nuove occasioni di sviluppo del sistema locale, attraverso azioni di innovazione e differenziazione da perseguire in ragione delle diverse ambizioni di ogni territorio.

Il Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del consiglio dei Ministri, per facilitare questi processi di cambiamento sul territorio nazionale, inaugura con questi dossier una serie di azioni di accompagnamento, che supporteranno le amministrazioni impegnate nell'attuazione del disegno di riforma.

Al riguardo il presente lavoro, frutto della collaborazione del Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie con l'ISTAT, costituisce un pilot, il primo anello di una catena realizzativa di un impianto informativo in linea con le esigenze appena descritte. L'idea è di costruire per ciascun territorio un contenitore analitico che, partendo da alcune informazioni del contesto analizzato, sia in grado di fornire una rappresentazione della coesione territoriale.

A tali fini verranno analizzati alcuni fenomeni relativi al territorio:

- *La dimensione fisica urbana.*
- *Gli aspetti di composizione del tessuto sociale.*
- *Gli ambiti di gestione dei servizi pubblici.*
- *I sistemi locali del lavoro*
- *Le connessioni tra i luoghi (e la loro eventuale dipendenza)*
- *Il tessuto industriale.*

L'intento è di costruire un sistema di indicatori che consenta di pervenire a una possibile fotografia, per i diversi territori considerati, delle dinamiche socio-economiche reali da governare, cui sovrapporre le fotografie (non sempre coincidenti) della attuale geografia amministrativa, per trarne un quadro problematico che sia di supporto alle decisioni di riordino territoriale.

L'obiettivo è quello di verificare la praticabilità di un lavoro da ripetere poi su larga scala, per offrire a tutti gli ambiti non solo metropolitani ma anche provinciali una lettura analitica del territorio di riferimento, che orienti i processi aggregativi che la legge implica.

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

Sommario

Nota editoriale.....	3
1. Premessa	7
1.1. Quali metropoli?.....	7
1.2. Quale Bari?	12
2. La Città metropolitana di Bari.....	14
2.1. La dimensione fisica e urbana	14
2.2. Gli aspetti di composizione del tessuto sociale.....	18
2.3. Un focus sul comune di Bari	23
2.3.1. Lo sviluppo urbanistico.....	23
2.3.2. L'organizzazione territoriale.....	26
2.3. Le infrastrutture	30
2.4. Gli ambiti di gestione dei servizi pubblici	35
2.5. I Sistemi locali del lavoro e le connessioni tra i luoghi	40
2.5.1. Le connessioni tra i luoghi	43
2.5.2. La delimitazione dei ring metropolitani	49
3. Omogeneità territoriali funzionali.....	56
4. L'economia	59
4.1. Il contesto economico nazionale	59
4.2. La vitalità dei distretti industriali.....	62
4.3. Il tessuto industriale	70
4.4. Innovazione e sviluppo nella Città metropolitana.....	73
Sintesi finale	84

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

1. Premessa

1.1. Quali metropoli?

La nascita delle nuove autorità metropolitane in Italia si colloca in una fase storica segnata da una inedita centralità dei fenomeni urbani nella postmodernità¹.

Il processo di creazione e messa in opera del nuovo livello di governo metropolitano assume nei diversi contesti urbani caratteristiche differenti, in ragione di una accentuata variabilità in termini di conurbazione fisica, potenziale economico, problematiche socio-assistenziali, demografia, altimetria, omogeneità dell'area circostante.

Due dati però, all'interno di questa variabilità, accomunano tutte le aree metropolitane italiane.

Il primo è di natura istituzionale. Le trasformazioni novecentesche e la relativamente recente ripresa di forti dinamiche di urbanizzazione hanno reso largamente obsoleto il disegno amministrativo dei diversi Comuni delle conurbazioni, i cui confini e le cui interdipendenze sono largamente mutati, con un ritmo ulteriormente accelerato negli anni più recenti². Detta in parole semplici, la geografia amministrativa dei Comuni di queste aree è del tutto superata, in quanto dà per scontata una ripartizione del potere politico-amministrativo divenuta obsoleta già decenni fa, a causa di evidenti fenomeni di spostamento degli insediamenti, di congiungimento fisico di centri abitati un tempo distinti, di cambiamento delle attività di studio e lavoro e dei ritmi circadiani delle persone, in ragione di caratteri di contiguità che sono ormai del tutto cambiati³.

Il secondo dato è dalla letteratura largamente ricondotto a questo primo: le città italiane, in un contesto economico in cui le città sono ridiventate i poli di traino dei sistemi economici nazionali, i loro principali *hub* di sviluppo (nel duplice senso della crescita economica e del mantenimento di sostenibili sistemi di inclusione sociale) stanno in larga misura mancando l'appuntamento con il nuovo ruolo che la modernità assegna loro. I fenomeni di sradicamento/ricollocazione dei diversi segmenti produttivi delle grandi aziende internazionalizzate che operano su base mondo tendono a reinsediare nelle grandi città dei Paesi più sviluppate proprio i segmenti più pregiati delle loro catene produttive: ricerca e sviluppo, finanza, programmazione e controllo, sistemi di conoscenza e sviluppo del *know how*, creatività, design. Di modo che le "città globali"⁴ producono ormai la gran parte del valore aggiunto e dunque della ricchezza.

¹ In una sterminata letteratura occorre riferirsi almeno a S. Sassen, *Le città nell'economia globale*, Bologna, il Mulino 1994; G. De Matteis (cur.), *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*, Venezia, Marsilio 2011; P. Le Gales, *Le città europee. Società urbane, globalizzazione, governo locale*, Bologna, il Mulino 2006.

² Per tutti A. Calafati, *Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia*, Roma, Donzelli 2009.

³ Sul punto già M.S. Giannini, *Il riassetto dei poteri locali*, in «Rivista trimestrale di diritto pubblico», 1971, n. 2, pp. 455 ss.

⁴ Così ancora S. Sassen, *Città globali*, Torino, UTET 1997.

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

Le città italiane mancano a questo appello⁵. Danno un contributo molto basso al PIL e alla modernizzazione del Paese: secondo recenti dati, “l’Italia ricopre la penultima posizione tra i Paesi dell’OCSE per contributo delle aree metropolitane alla crescita totale degli occupati in Italia tra il 2000 e il 2012... anche il contributo delle aree metropolitane alla crescita del PIL aggregato nazionale è sotto la media OCSE”⁶.

Diventa dunque inevitabile ricondurre questo deficit sistemico a un ritardo nella definizione di politiche volte a creare condizioni favorevoli allo sviluppo economico nei diversi ambiti territoriali, secondo la lezione dell’economia hirschmaniana; politiche che passano per l’adeguamento dei sistemi istituzionali, per sfruttare quel valore aggiunto che i singoli territori possono dare ai sistemi di impresa; e in particolare i contesti urbani, in quanto ambiti nei quali si ritrova la massima concentrazione del capitale materiale e immateriale di un Paese. Non a caso l’Italia è pressoché l’unico Paese europeo a non avere una vera e propria “agenda di politiche urbane nazionali”⁷, coerente con quella esistente a livello dell’Unione⁸.

È vero che la ragione di questo ritardo va in parte ricondotta alla natura stessa delle traiettorie di sviluppo del Paese. Un Paese policentrico, con molte città medie e quasi un quarto della popolazione ancora residente in aree intermedie o marginali⁹, molte industria novecentesca insediata in contesti non urbani e perfino periferici. Ma questa *path dependence* non spiega abbastanza: dalla fine degli anni ’70 del ’90 è cambiato radicalmente il quadro di cosa si produce, di come lo si produce e soprattutto di dove lo si produce; e proprio in conseguenza di ciò in tutto il mondo le città hanno riacquisito quel ruolo di traino dei sistemi Paese di cui si diceva, proprio a questi fini adeguando, attraverso ampi, lunghi e ambiziosi programmi di ridisegno delle geografie amministrative territoriali, il proprio tessuto istituzionale¹⁰.

Di tutti questi fenomeni il legislatore pare essere stato ben consapevole; come pare aver voluto esplicitamente tenere conto della marcata variabilità del fenomeno urbano nel nostro Paese, nel prefigurare un sistema flessibile di perimetrazione dell’area territoriale di riferimento per ciascuna delle nuove autorità metropolitane istituite per legge.

Il comma 6 della legge individua come area territoriale di riferimento, come è noto, quella dell’ex provincia; ma nel secondo periodo dello stesso comma lascia impregiudicate le libere scelte delle comunità di riferimento, consentendo a Comuni o

⁵ Consiglio Italiano delle Scienze Sociali, *Tendenze e politiche dello sviluppo locale in Italia*, Venezia, Marsilio 2005.

⁶ Dati preoccupanti in P. Veneri, *L’importanza economica delle città: il caso italiano*, in A. Calafati (cur.), *Città tra sviluppo e declino. Un’agenda urbana per l’Italia*, Roma, Donzelli, 2014, p. 138-139.

⁷ A. Calafati, *La costruzione dell’agenda urbana europea e italiana*, in Id. (a cura di.), *Città tra sviluppo e declino. Un’agenda urbana per l’Italia*, Roma, Donzelli 2014. Non ha avuto seguito lo sforzo in questo senso che si legge in Ministro per la Coesione Territoriale, *Metodi e Contenuti sulle Priorità in tema di Agenda Urbana*, Roma, 2013.

⁸ Commissione UE, *Cities of tomorrow. Challenges, visions, ways forward*, Bruxelles 2011.

⁹ Dipartimento Politiche di sviluppo e coesione, *Le aree interne: di quale territori parliamo? Nota esplicativa sul metodo di classificazione delle aree*.

¹⁰ Un quadro dei processi di ridisegno del governo metropolitano nei principali sistemi amministrativi europei già in L.J. Sharpe, *Enti locali in democrazia: quale ruolo e quale modello di modernizzazione*, in «Queste istituzioni», 1995, nn. 101-102, pp. 107 ss

Città metropolitana di Bari

gruppi di Comuni di “uscire” o “entrare” dall’area, seppure secondo la complessa procedura ordinaria di cui all’art. 133 della Costituzione.

Questa flessibilità ha, come detto, diverse potenzialità e diverse ragioni nei diversi contesti territoriali interessati. E il suo utilizzo richiede l’assunzione di prospettive differenti in ragione della già segnalata eterogeneità dei diversi ambiti metropolitani; ma anche in ragione della complessità, più in generale, dello stesso fenomeno metropolitano nel mondo, per come si evidenzia nella analisi internazionali.

Quello che un tempo era semplicemente il problema delle grandi città, intese come aggregati costruttivi che si sviluppavano radialmente attorno a un “centro”, contrapposte a un agro circostante marcatamente differente in termini di densità degli insediamenti, è oggi un ben più complesso sistema di interdipendenze in un’area spesso molto vasta, rispetto alla quale i grandi problemi della vita collettiva (uso del suolo, trasporti, altri servizi di cittadinanza, insediamenti produttivi, produzione e condivisione della conoscenza) si pongono e richiedono soluzione su scale territoriali differenti: alcuni a livello della stretta conurbazione centrale (che però ha di norma del tutto rimodellato e di fatto cancellato la antica suddivisione tra Comune centroide e diversi ring areali), altri a livello di una più ampia interdipendenza di realtà che spesso gravitano funzionalmente sul centroide pur in assenza di una continuità insediativa, altri in maniera continua lungo precisi “corridoi” territoriali disegnati a misura dell’infrastruttura viaria, ferroviaria e della logistica, altri ancora, infine, nei termini di un ristretto numero di decisioni sul coordinamento di poche attività comunque rilevanti rispetto ad alcune interdipendenze in area molto vasta.

Sussistono dunque, in area genericamente metropolitana (ovunque nel mondo e ancor più nella segnalata specificità del policentrismo italiano), i problemi della “città *in nuce*”¹¹, per dirla con Antonio Calafati; una nuova città nata per coalescenza di Comuni tra loro conurbati e nel tempo sempre più fusi (e rispetto alla quale può porsi il tema del governo unitario del massimo numero di funzioni e decisioni collettive); e altri problemi di relazioni costanti e quotidiane, segnalate dai fenomeni di pendolarismo delle persone e di interdipendenza delle attività (produttive e di servizio) in un’area più vasta; o, per dir meglio, in più aree tra loro difformi, ormai sempre più raramente radiali, che si segnalano per disomogeneità dei diversi ring o per concentrazione lungo assi in una contesto abitativo di per sé non denso, nel quale la conurbazione si fa più rada e la città centrale (quella “nuova” nata per coalescenza attorno al centroide, si intende) funge da punto focale di dinamiche sociali ed economiche differenti in aree molto vaste.

Servono, dunque, soluzioni sia istituzionali sia pattizie, per governare in maniera efficace questi diversi livelli di potenziale sinergia nel contesto delle conurbazioni che circondano le aree urbane più importanti del nostro Paese.

È in questi ultimi termini che si pone la sfida che l’Italia ha di fronte. Ed è questa la chiave di lettura principale della volontà legislativa di introdurre anche in Italia (dopo decenni di fortunati fenomeni a livello europeo e internazionale) autorità di governo metropolitano: sfruttare la caratteristica dei principali sistemi urbani, ovvero quella di

¹¹ A. Calafati, *Città in nuce nelle Marche. Coalescenza territoriale e sviluppo economico*, Milano, Franco Angeli 2008.

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

essere, pur nella segnalata estrema complessità, i luoghi in cui è possibile mettere a frutto, come dianzi accennato, il capitale fisico, finanziario, architettonico, culturale, ma anche immateriale, di conoscenza, di relazioni e serendipità, per ridare fiato a una economia ormai da troppi anni debole nelle dinamiche di crescita e inclusione; conferendo, a questo fine, unitarietà ai sistemi di *governance* delle complesse conurbazioni metropolitane.

Ogni città ha dunque una chiara chiave di lettura delle scelte da fare, nel porsi i problemi dei caratteri e dei “confini” della propria conurbazione. Sul presupposto, pure bene evidenziato dalla letteratura sul tema¹², che la provincia non appare in nessuna delle città interessate dalla riforma un ambito territoriale adeguato, né dal punto di vista della conurbazione “stretta” (rispetto alla quale si presenta pressoché dappertutto troppo grande) né rispetto a quella “larga” della cosiddetta “regione urbana funzionale” (che, viceversa, ha pressoché ovunque dimensione più ampia e spesso di fatto anche transregionale). E in tutte presenta gruppi di Comuni che da nessun punto di vista (di conurbazione, di relazioni funzionali, di pendolarismo, di coerenza del sistema socioeconomico) si qualificano come correlati al centroide; fino all’estremo di aree ex provinciali nelle quali vi sono zone montane anche impervie (come le cime alpine intorno a Torino o l’Aspromonte per Reggio Calabria), o gruppi di Comuni qualificati come “interni”¹³ dalla relativa strategia nazionale (Genova, Torino, Roma): e cioè, i luoghi (tutto al contrario del fenomeno metropolitano) della massima rarefazione dello stesso capitale materiale e immateriale di cui si diceva poc’anzi, che un’authority propriamente metropolitana faticherebbe assai a governare nella loro specificità e marginalità.

Il “ritaglio” della dimensione di partenza coincidente con l’area ex provinciale è dunque una chiara necessità funzionale; una necessità che conduce verso un riassetto di funzioni e legami con le sottostanti realtà comunali e con le sovraordinate realtà regionali che può ben differire da luogo a luogo, ma che pone un’alternativa piuttosto evidente (seppure risolvibile con soluzioni non estremizzate) rispetto al ruolo che si intende attribuire all’authority metropolitana (e conseguentemente al ridisegno dei confini nel senso appena descritto).

Ciascuna città potrà scegliere, in questa prospettiva di *institution building*, il carattere della nuova Authority “di area vasta” (come la definisce la legge) puntando su una prospettiva di concentrazione su poche funzioni di “raccordo” in un ambito molto ampio ma meno focalizzato sulle funzioni tipicamente comunali (e dunque meno orientata a sfruttare il potenziale dello specifico urbano). In questo caso, resterebbero da definire modi e strumenti di un necessario governo più coerente della “città *in nuce*” centrale (insomma, della conurbazione stretta), come anche la ripartizione delle funzioni dei Comuni, tra di loro e rispetto alla nuova area d’ambito superiore.

I vantaggi che deriverebbero da questa prima scelta sarebbero quelli di una maggiore continuità della *routine* amministrativa in capo ai singoli Comuni, minori costi transazionali e di soluzione di alcune complessità conoscitive e decisionali, limitatezza

¹² A. Calafati, *Città e aree metropolitane in Italia*, GSI Working papers, n. 1, gennaio 2014.

¹³ Il riferimento è di nuovo a Dipartimento Politiche di sviluppo e coesione, *Le aree interne*, cit.

Città metropolitana di Bari

delle nuove funzioni da riorganizzare in capo all'autorità amministrativa di raccordo (e dunque maggiore semplicità nell'organizzazione degli uffici). Gli svantaggi, simmetricamente, consisterebbero innanzitutto nella rinuncia, di fatto, a sfruttare i vantaggi della dimensione urbana in senso proprio. Si rinunzierebbe inoltre al vantaggio potenziale, in termine di migliore *governance* locale, che potrebbe derivare da una pur complessa "doppia devoluzione" di funzioni tipicamente comunali a beneficio, verso l'alto, di una "città metropolitana" di carattere europeo e, verso il basso, di "municipalità metropolitane" più omogenee ed efficaci. Con ciò mancando anche un'occasione di potenziale ridisegno dell'intero tessuto comunale metropolitano, verso assetti di maggiore concertazione e semplicità.

All'inverso, i decisori locali potranno scegliere di seguire l'esempio di grandi conurbazioni europee che hanno invece puntato a un forte carattere "municipale" dell'autorità metropolitana, estesa a gruppi di Comuni e insediamenti riconducibili ad un *unicum* di carattere urbano, individuato per conurbazione fisica, per flussi di pendolarismo quotidiano, per condivisione dei grandi servizi di cittadinanza, per sinergia dei settori produttivi, ma soprattutto per l'incrocio di un numero alto di queste ricorrenze; coeso per coalescenza, o anche diffuso ma tenuto insieme da evidenti vincoli di vita quotidiana, dimostrati da flussi di persone, cose e conoscenze, spesso, come detto, lungo chiare direttrici di infrastrutturazione extraurbana.

I vantaggi del governo dello specifico urbano sarebbero quelli menzionati in apertura, nella rincorsa che le città italiane possono ancora intraprendere nella serrata "competizione tra i luoghi" di rango globale. I rischi sarebbero legati soprattutto alla complessità delle trasformazioni da introdurre, nella necessità di adeguare quadri cognitivi e strutture istituzionali, nella necessità di ricondurre ad autorità sovraordinate il governo di alcune funzioni di raccordo in area funzionale più ampia.

Una scelta strategica e di schietto carattere politico, insomma; che, in quanto tale, non può che competere ai luoghi e, secondo la disciplina del diritto positivo, alle diverse comunità territoriali di riferimento, che secondo il dato normativo positivo devono assumere la decisione definitiva attraverso processi referendari. Ma che possono beneficiare della nettezza e della assertività dei dati positivi raccolti da un centro meno influenzato da dinamiche e percezioni locali.

Per questo il Dipartimento Affari Regionali Autonomie e Sport della Presidenza del Consiglio ha ritenuto di raccogliere i dati empirici sui diversi ambiti ex provinciali, per come emergono soprattutto dai dati censuari dell'ISTAT, ma anche da batterie di dati maggiormente qualitativi, che si è tentato di analizzare e proporre in forma il più possibile coordinata e obiettiva.

Dati che possono essere presi in considerazione per valutare i *trade off* delle diverse scelte o, al minimo, soltanto focalizzare problematiche aggregative che i decisori locali dovrebbero utilmente porsi, ai fini delle decisioni da assumere.

Città metropolitana di Bari

1.2. Quale Bari?

Per Bari la questione dell'*upgrading* alla dimensione metropolitana assume un carattere problematico di estremo interesse.

Nel dibattito successivo all'approvazione della legge 56/2014 non sono mancate voci di critica alle scelte sulle aree cui è stato conferito il potere costituente metropolitano; argomentando sulla dimensione fisica delle città, la scelta di conferire questo potere a Bari (come anche, per esempio, a Reggio Calabria) è stata ritenuta una concessione eccessiva¹⁴.

I dati del presente dossier costituiscono un contributo di riflessione, in questo senso, che confermano la centralità di Bari in un'area vasta che travalica in certi casi perfino l'ambito regionale: si pensi alla centralità del sistema universitario barese rispetto al lavoro fatto in Basilicata sulla candidatura di "Matera capitale Europea della Cultura 2019".

Allo stesso tempo, nel confermare elementi di interesse dal punto di vista dell'influenza larga della città in quanto capitale di una ancorché lasca *functional urban region*¹⁵, le evidenze empiriche enucleano una Bari "in nuce" più stretta del territorio ex provinciale, dotata di una sua coalescenza territoriale meglio definita che altrove, con una area, genericamente riconducibile al territorio delle Murge retrostanti rispetto al mare, che non evidenzia criteri di conurbazione altrettanto netti: né in termini di densità del costruito, né in termini di prevalenza dei flussi di movimento nei ritmi circadiani delle persone, né in termini di densità dei sistemi di collegamento e trasporto.

Esiste un'area cittadina coesa che si estende in chiave di "città lineare" lungo il mare, che accomuna quella ad altre aree dell'Adriatico, anche secondo documenti ministeriali fondativi del processo di ipotesi di una agenda urbana nazionale (che tuttora è in costruzione anche attraverso le politiche aggiuntive assicurate dai Fondi Strutturali Europei 2014/2020)¹⁶.

Quale e quanta Bari sia nettamente interdipendente in questa coalescenza lineare verrà illustrato nelle pagine che seguono.

Resta, sulla carta, il punto che accomuna il *trade off* tra alternative poste ai decisori locali dal sistema normativo, secondo quanto dianzi accennato.

Bari più di altre città meridionali (si pensi, per fare un solo esempio, a Catania e alla complessa area conurbata della Sicilia orientale) evidenzia con una certa chiarezza un tessuto urbano intercomunale in senso proprio (per quanto ridotto rispetto all'area ex provinciale) ed un'area di influenza più ampia. Il punto di investire sulla istituzione di un'area propriamente metropolitana in senso europeo (ovvero urbanizzata e

¹⁴ A. Calafati, *Città e aree metropolitane in Italia*, GSSI Working papers, 2014, n. 1.

¹⁵ Il concetto di FUR è stato estensivamente applicato alle aree metropolitane italiane in P. Veneri, *Policentrismo urbano e costi sociali della mobilità nelle aree metropolitane italiane*, (PhD), Ancona, Marche Polytechnic University, 2009

¹⁶ La riapertura del dibattito sull'agenda urbana in Italia, anche grazie a forti sollecitazioni parlamentari, va riconosciuta al Governo Monti; cfr. Ministro per la Coesione Territoriale, *Metodi e Contenuti sulle Priorità in tema di Agenda Urbana*, Roma, 2013.

Città metropolitana di Bari

interdipendente, oltre che densa per coalescenza) o, al contrario, di investire su una maggiore continuità con le funzioni di area vasta e di raccordo dell'ex provincia si pone qui con maggiore evidenza di cosa dovrà star dentro o star fuori (nei termini della facoltà conferita, come detto, a ciascun decisore locale dal secondo periodo del comma 6 della legge), coerentemente alla sensibilità che finirà per prevalere in una prospettiva di processo di medio periodo, che inevitabilmente animerà il dibattito molto a lungo. Con la consapevolezza, auspicabile, che questa scelta avrà influenza decisiva sulla capacità del territorio di dare unitarietà a determinati processi, che devono innescarsi, nella prospettiva di una più sostenuta crescita economica e di più efficaci servizi di inclusione sociale, a cura della nuova autorità (ciò che costituisce il cuore di quel Piano strategico che è uno dei principali nuovi obblighi che alla inedita autorità metropolitana incombono ai sensi del comma 44 *lett. a)* della legge).

Ogni esperienza europea (ed è questa la prima evidenza empirica che vale la pena qui sottolineare) conferma, infatti, che la "metropolitanizzazione" è un processo, per di più lungo, che può anche ammettere fasi di *stop and go* e ripensamenti, e non può essere ridotto alla scelta istituzionale iniziale, come fosse una operazione concettuale puntuale riconducibile a un momento unitario di svolta paligenetica¹⁷.

¹⁷ W. Vitali, *Un'agenda per le città. Nuove visioni dello sviluppo urbano*, Bologna, il Mulino 2014.

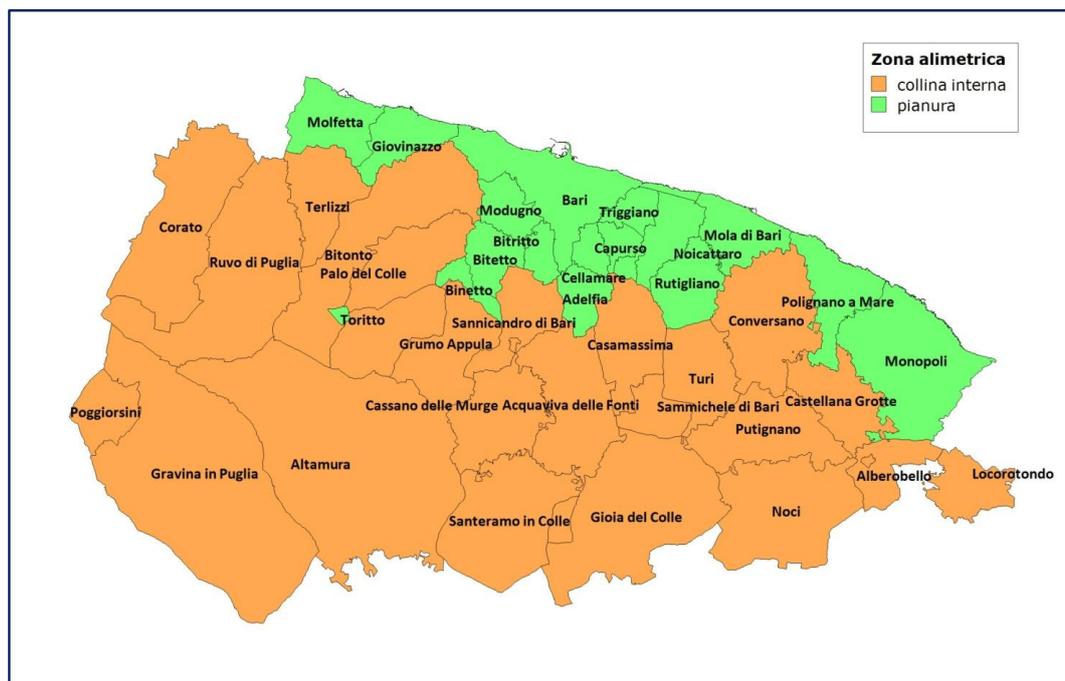
Città metropolitana di Bari

2. La Città metropolitana di Bari

2.1. La dimensione fisica e urbana

L'area ex provinciale di Bari è attualmente composta da 41 Comuni, conta oltre un milione di abitanti (1.261.964 i residenti al 31/12/2013) ed ha un'estensione di 3.862 chilometri quadrati. Sono distinguibili due fasce altimetriche, quella dei Comuni costieri e di pianura, ed una fascia interna di Comuni collinari).

Figura 1. Le zone altimetriche



Fonte: dati ISTAT 2014.

Un quarto circa della popolazione dell'area è concentrata nel comune di Bari (322.751 residenti); gli altri abitanti sono insediati nei 40 Comuni che compongono la corona metropolitana (Figura 2). La dimensione demografica dei Comuni della corona è variegata: pochi sono i piccoli Comuni (Poggiorsini, Binetto hanno entrambi meno di 3.000 abitanti), mentre gran parte dei Comuni ha un numero di residenti compresi tra i 10mila e i 30mila (27 Comuni). I Comuni più grandi sono, oltre Bari, Altamura (70.171 residenti), Molfetta (60.397) e Bitonto (56.043).

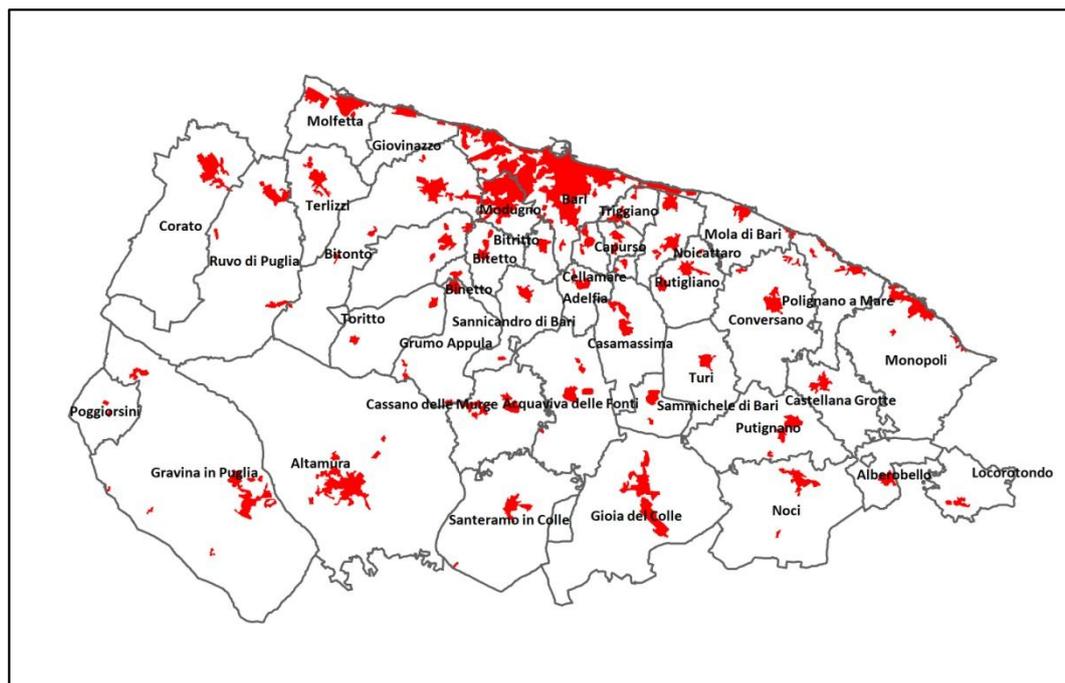
I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

Bari comune e i Comuni interni strettamente contigui al capoluogo hanno una densità abitativa molto elevata (oltre 1.000 residenti per chilometro quadro) o alta (da 500 a 1.000 abitanti per kmq). Nel resto del territorio si evidenziano due realtà, da una parte i Comuni costieri e di pianura con densità abitativa alta e dall'altro i Comuni collinari con densità abitativa molto inferiore. Ciò inizia a evidenziare già nei termini abitativi un dualismo territoriale ineludibile per il decisore locale.

Un'immagine del consumo urbano di suolo è desumibile da fonti satellitari, recentemente aggiornate nel progetto europeo Corine con una rilevazione al 2012 (Figura 4). La mappatura del consumo di suolo rileva un'immagine di un edificato compatto nel comune di Bari che travalicando i limiti amministrativi del capoluogo, investe i Comuni limitrofi, lungo la direttrice costiera a nord (verso Giovinazzo e Molfetta) e a sud verso Triggiano e Mola di Bari. Verso l'interno il continuum insediativo allunga le sue propaggini verso Modugno e Valenzano. I modelli insediativi degli altri Comuni della città metropolitana si descrivono prevalentemente come compatti intorno ai centri storici, ad eccezione dell'area sud (Monopoli, Castellana Grotte, Alberobello e Locorotondo) dove gli insediamenti sono meno compatti e più "sfrangiati".

Figura 4. Insediamenti urbani e continuum insediativi

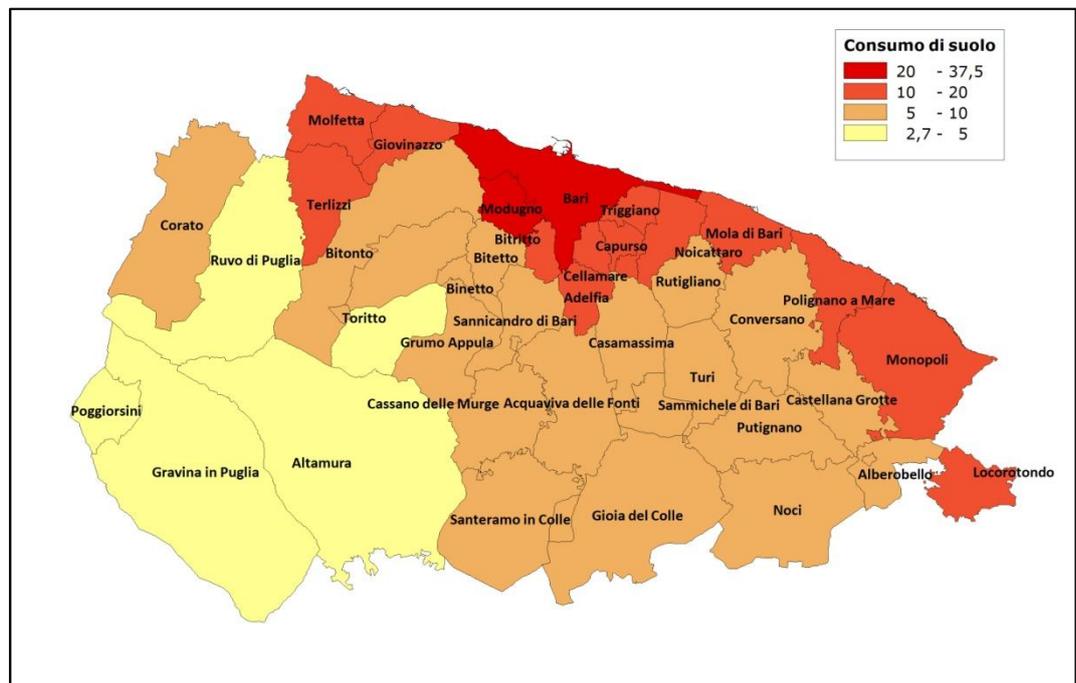


Fonte: dati Progetto Corine 2012.

Città metropolitana di Bari

Una descrizione di sintesi della dimensione urbana del territorio è fornita dall'indicatore del consumo di suolo¹⁸, ovvero della percentuale di territorio comunale occupato stabilmente da insediamenti (edifici, opifici, infrastrutture) (Figura 5). Il cartogramma evidenzia come Bari comune ed alcuni Comuni ad esso contigui hanno porzioni rilevanti del territorio occupato da insediamenti umani, mentre l'area restante già descritta come differente conferma caratteristiche difformi rispetto anche a questo indicatore di coalescenza.

Figura 5. Il consumo di suolo



Fonte: dati ISPRA 2012.

¹⁸ Il consumo di suolo esprime il rapporto percentuale tra la superficie occupata da insediamenti urbani compatti (centri abitati e nuclei abitati) e superficie comunale complessiva.

Città metropolitana di Bari

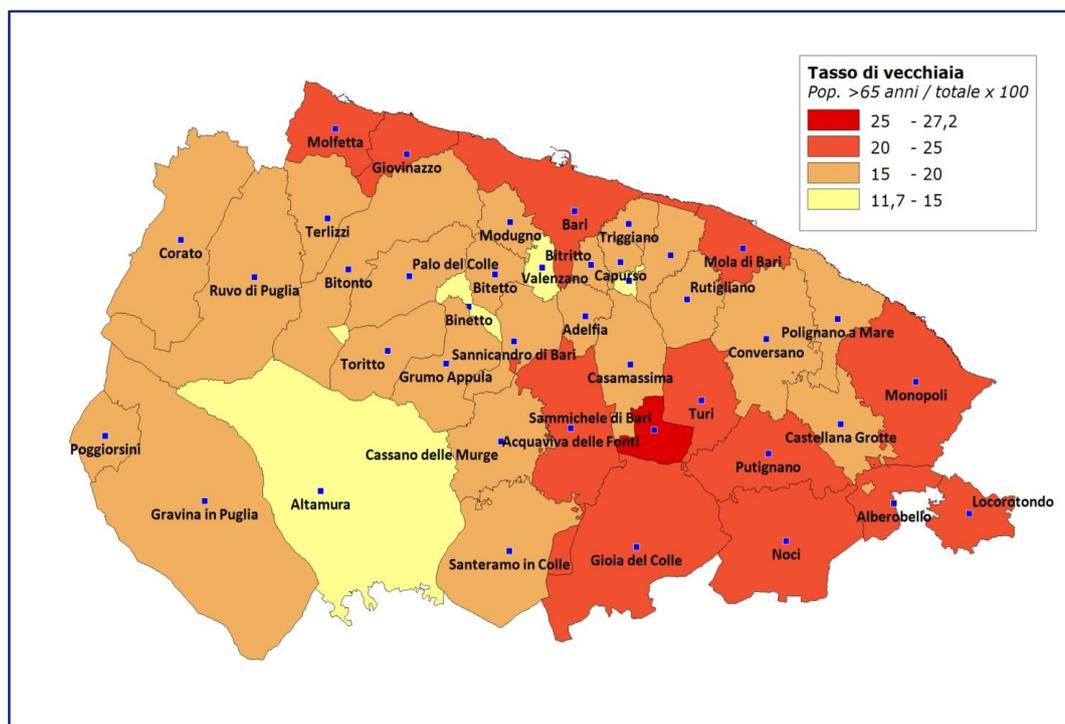
I caratteri della popolazione

2.2. Gli aspetti di composizione del tessuto sociale

Circa il 19 per cento della popolazione della città metropolitana ha superato i 65 anni di età (Figura 6). L'invecchiamento della popolazione si rileva più marcato in due aree distinte: l'area costiera (da Molfetta a Mola di Bari) e la zona sud della città metropolitana. Tra i Comuni maggiori della provincia solo in Altamura la percentuale di popolazione anziana è bassa (14,9 per cento).

Il tasso di natalità¹⁹ (numero di nati nell'anno 2013 ogni mille residenti) è maggiormente uniforme nell'intera area (Figura 7). Alcuni centri prossimi al comune di Bari (Bitetto, Binetto, Bitritto, Casamassima, Cellamare) hanno valori del tasso di natalità superiori a 10 (10 nati ogni 1.000 residenti), ma valori prossimi a 10 si possono trovare pure dove maggiore è la presenza di stranieri, come vedremo in seguito.

Figura 6. L'invecchiamento della popolazione

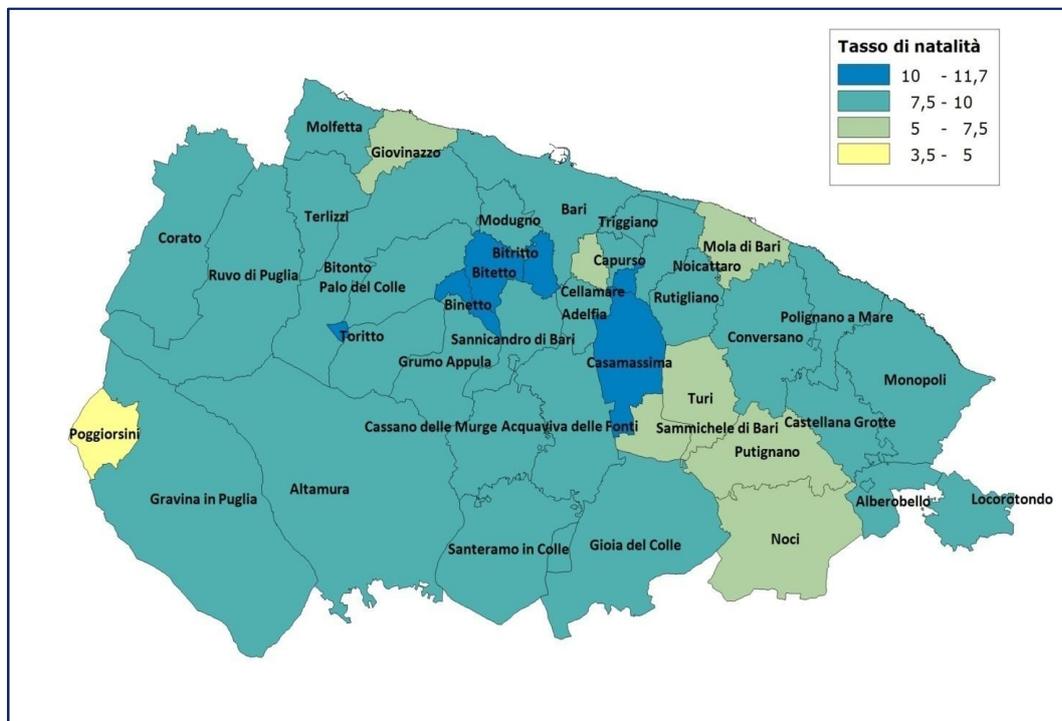


Fonte: dati ISTAT 2013

¹⁹ Il tasso di natalità è il rapporto tra il numero di nati ogni mille residenti.

Città metropolitana di Bari

Figura 7. La natalità



Fonte: dati ISTAT 2013

Di maggiore interesse è l'andamento dei flussi migratori nei Comuni (iscritti e cancellazioni anagrafiche di residenti) (

I dossier delle Città Metropolitane

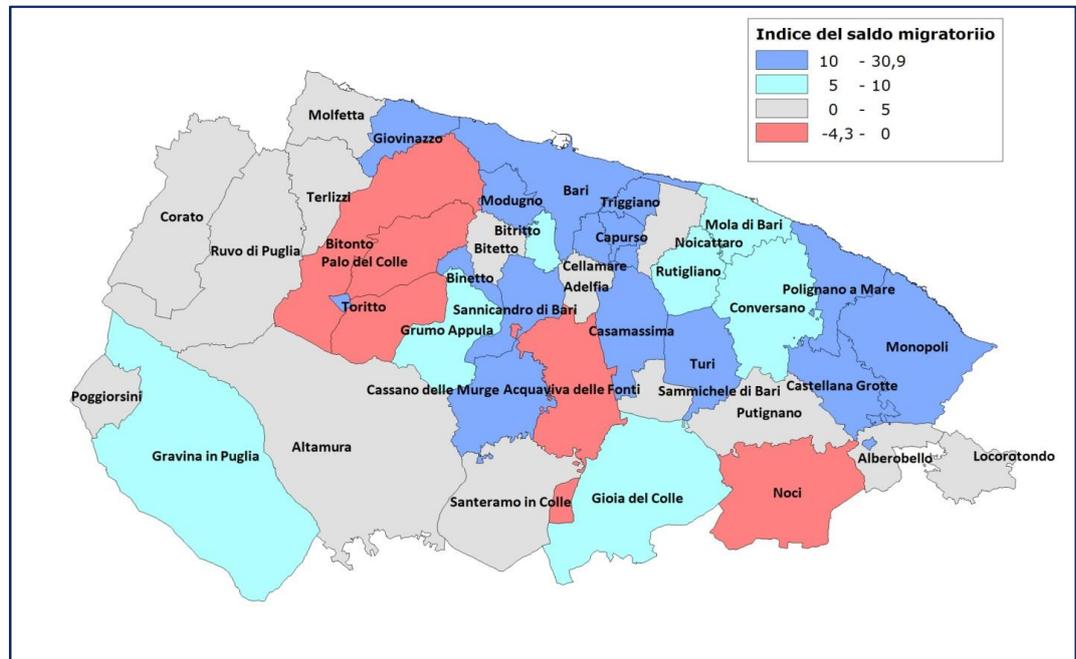
Città metropolitana di Bari

Figura 8). Pochi sono i Comuni con saldo migratorio 2013 negativo (Toritto, Bitonto, Noci, Palo del Colle, Acquaviva delle Fonti). Per tutti gli altri Comuni il saldo migratorio²⁰ è positivo, in alcuni casi – come Bari, che presenta il valore massimo dell'indice (30,8) e, ad esempio, altri Comuni della prima cinta (Giovinazzo, Modugno, Capurso e Triggiano) – è più alto della media.

²⁰ L'indice del saldo migratorio è il rapporto tra il saldo migratorio (iscritti nel comune – cancellati dal comune) per 100 residenti.

Città metropolitana di Bari

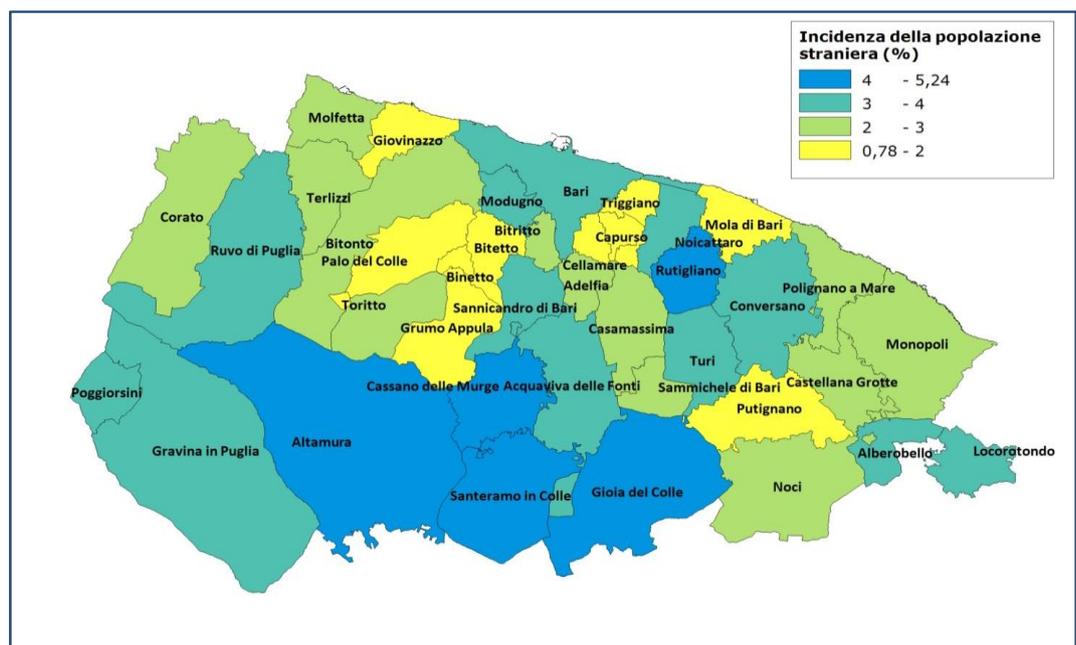
Figura 8. Il saldo migratorio



Fonte: dati ISTAT 2013

Gli stranieri residenti nella città di Bari sono il 3,1 per cento della popolazione. La loro incidenza risulta superiore alla media nel sud barese, in particolare nei comuni di Santeramo in Colle, Gioia del Colle, Cassano delle Murge e Altamura. Elevato il numero di stranieri anche nel comune di Rutigliano. Come già accennato, in questi stessi Comuni si registrano tassi di natalità di rispetto (ad Altamura è pari al 9,9 per cento) e di conseguenza è maggiore la presenza di stranieri nella scuola dell'obbligo.

Figura 9. La popolazione straniera



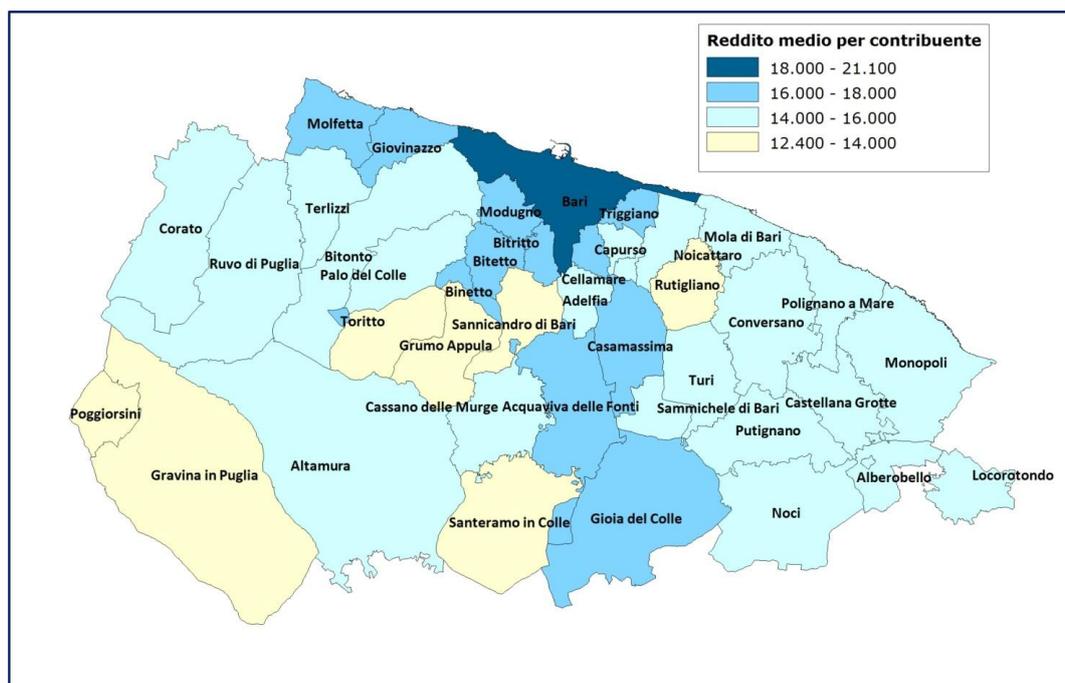
Fonte: dati ISTAT 2013

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

La distribuzione del reddito (reddito imponibile delle persone fisiche ai fini Irpef) descrive una forte concentrazione spaziale che ha centro nel comune di Bari e che si propaga – con gradienti comunque più bassi – lungo la costa a nord della città e nella fascia interna di una prima corona metropolitana (Figura 10).

Figura 10. Il Reddito



Fonte: elaborazione su dati Ministero dell'economia e delle finanze – anno fiscale 2012

L'incrocio dei dati sulla presenza degli stranieri, sulla disponibilità di reddito e sulla densità abitativa risulta chiaramente interpretabile alla luce delle diverse vocazioni economiche delle diverse aree dell'ex provincia; le opportunità e i rischi di un governo unitario di questa disomogeneità risulteranno ancora più evidenti alla luce dei dati sul pendolarismo e sui flussi di relazioni che verranno illustrati oltre, e che riproporranno il *trade off* tra una Bari "stretta" e una Bari "lasca", sul quale i decisori locali possono utilmente interrogarsi alla luce dei margini di flessibilità conferiti dalla legge nel secondo periodo del comma 6.

2.3. Un focus sul comune di Bari

2.3.1. Lo sviluppo urbanistico

Bari città è caratterizzata da una straordinaria storia urbana. La sua conformazione urbanistica è riconducibile a tre nuclei principali. Il primo è costituito dalla città vecchia. Il suo centro storico, situato su una penisola sul mare Adriatico, risale all'età del bronzo e la sua nascita è collocata in epoca preromana.

Alla fine del 1700 fu costruito il secondo nucleo per contenere l'aumento della popolazione. Nacque così il "borgo nuovo" o "murattiano" in una zona pianeggiante a sud del vecchio centro, mentre le mura vennero sostituite dall'attuale corso Vittorio Emanuele II. Ancora oggi è evidente il doppio aspetto urbanistico del centro, diviso tra il borgo vecchio (di impianto medievale) formato da vie strette ed intricate, che si sviluppano a corti e formano una specie di raggiera convergente verso le due chiese maggiori (San Nicola e San Sabino) e l'ottocentesco quartiere murattiano, a maglia ortogonale. Nel rispetto dei regolamenti edilizi di allora, tutti i palazzi dovevano avere le medesime caratteristiche di facciata, di colore, di altezza e di numero di piani, compresi fra i due e i tre. L'impianto stradale era tipico della cultura urbanistica del tempo, a scacchiera.

Al primo trentennio del '900 risale l'avvio della costruzione del terzo nucleo con i rioni Libertà e Marconi, a Nord-Ovest del centro e Madonnella a Sud-Est. Con la costruzione di questi quartieri e del lungomare monumentale (con palazzi pubblici imponenti) il regime fascista si proponeva di cambiare l'aspetto della città secondo i propri dettami e, tuttora, gran parte del lungomare e del rione Madonnella costituiscono una storica testimonianza dell'architettura ed urbanistica fascista. Tale nucleo si espanse successivamente con l'inclusione di Comuni e frazioni (con storie e tradizioni generalmente poco legate al capoluogo) siti nel raggio di alcuni chilometri dal centro. Divennero quindi frazioni: Carbonara, Ceglie del Campo e Loseto (cittadine a Sud-Est di Bari, prima Comuni autonomi); San Giorgio, Torre a Mare, Palese (unita alla barese Macchie) e Santo Spirito vennero, invece, sottratte rispettivamente ai comuni di Triggiano, Noicattaro, Modugno e Bitonto: la pianta urbana diventava un'"aquila" con le ali spiegate (forma di ovvio riferimento fascista).

Nel secondo dopoguerra si espansero i quartieri di Picone, Carrassi e San Pasquale, separati dal centro dalla ferrovia adriatica (e già urbanizzati prima del secondo conflitto mondiale). Negli anni '50 veniva avviata l'urbanizzazione delle zone Fesca e San Girolamo (allora abitate da pescatori), poste sul litorale a Nord, fra il quartiere Marconi e Palese mentre a Ovest, nell'interno e nei pressi di Palese e Modugno, veniva avviata la costruzione della zona industriale e del quartiere popolare San Paolo. A sud di Santo Spirito venivano edificati i quartieri popolari Enzitetto (attuale San Pio) e Catino. Negli anni '60 aveva inizio, a sud-est di Madonnella, l'edificazione dell'ora grandissimo quartiere Japigia. A sud, accanto a Picone e Carrassi veniva edificato Poggiofranco (il rione più moderno della città).

Negli anni sessanta, l'ottocentesco borgo murattiano, nel quale erano state trasferite tutte le funzioni direzionali della città dal centro antico, fu sottoposto ad una rilevante

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

speculazione edilizia che quadruplicò in altezza, se non addirittura quintuplicò, l'intera cubatura del quartiere. L'impianto tipico a scacchiera della città resse all'impatto violentissimo ed è ancora a testimoniare la straordinaria bellezza e dignità urbana di quello che resta della mirabile città ottocentesca.

Negli anni '70 il collegamento della città (e di essa con i Comuni contigui) venne notevolmente facilitato, grazie al passaggio della nuova Statale 16, che nel territorio di Bari funge da Tangenziale.

Più recente è la costruzione delle nuove zone residenziali, del quartiere Santa Rita, nel territorio della IV Circoscrizione e del quartiere Sant'Anna nella V Circoscrizione.

Figura 11 Identificazione dei principali quartieri di Bari



Dagli anni '70 in poi nella città ha avuto inizio una crescita urbana che ha comportato incrementi di suolo urbanizzato in alcuni casi superiori al 300 per cento. Le periferie di iniziativa pubblica realizzate nel territorio comunale sono un esempio emblematico delle nuove espansioni urbane dell'area metropolitana. Progettate come frammenti compiuti di città, costituiscono spesso dei non-quartieri, separati dalla città tradizionale sia per distanza di localizzazione che per discontinuità morfologica.

Caratterizzate il più delle volte da edificazione in linea su impianti insediativi ortogonali incapaci di essere città e connotate dalla mancata realizzazione di servizi alla residenza e dall'assenza di verde urbano attrezzato esprimono un forte degrado sociale associato ad un consumo espansivo di suolo non sostenibile dalla rete di trasporto pubblico.

Un altro aspetto della crescita urbana recente sono gli insediamenti esterni alla città tradizionale che rispondono a nuovi usi (produttivo - industriali, turistico - residenziali, commerciali a servizio della grande distribuzione, eccetera) o a nuove declinazioni di usi già presenti (edilizia residenziale, strade-mercato, eccetera). Tra i nuovi tipi insediativi emergono i recinti produttivi e commerciali, insieme alle periferie pubbliche, che assumono caratteri distinti e riconoscibili rispetto alla complessità multifunzionale della città storica. Spesso privi di relazioni con i territori in cui sono localizzati, se si esclude il nesso funzionale con le infrastrutture della mobilità, nel tempo hanno assunto (è il caso

L'espansione della città contemporanea

Città metropolitana di Bari

delle Aree di sviluppo industriale di Bari – Modugno e di Molfetta) un carattere misto, tra commercio specializzato e centro commerciale della grande distribuzione, a sua volta integrato con attrezzature per il tempo libero e nuovi recinti residenziali (è il caso emblematico di Casamassima).

Ulteriori aspetti dell'urbanizzazione in atto sono i recinti residenziali, l'urbanizzazione diffusa nel territorio rurale e i nuclei di residenza stagionale lungo la costa. Generalmente legati dalla comune ricerca di modelli abitativi che assicurino maggiore comfort ed isolamento, queste forme di crescita urbana più recente tendono a manifestarsi ai margini delle città o lungo le principali direttrici di collegamento.

Ne è parte rilevante la proliferazione delle seconde case, diffuse tanto nel paesaggio rurale (dove si innestano in una progressiva trasformazione del territorio, che vede la propria funzione produttiva spesso ridursi a condizione residuale), quanto nella fascia costiera (dove si inseriscono in un quadro di espansione edilizia intensiva e diffusa concentrata a partire dagli anni '60, in forma pianificata o abusiva, nella porzione territoriale stretta tra i fasci infrastrutturali e la costa).

Il sistema di governo del territorio dell'area metropolitana di Bari si inserisce nel quadro di una situazione regionale caratterizzata da recenti dinamiche di cambiamento e innovazione. Mentre i Piani regolatori generali sono stati per lungo tempo gli unici strumenti di controllo e di regolamentazione del territorio, con un approccio spesso troppo prescrittivo e normativo rispetto alle esigenze di cambiamento diffuse sul territorio, le recenti dinamiche di trasformazione della pianificazione, avviate a livello regionale, hanno introdotto nuovi strumenti di pianificazione di area vasta con uno spiccato orientamento ambientale favorendo nuove forme di cooperazione interistituzionale.

Infatti la Regione Puglia, con delibera n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul Bollettino ufficiale regionale del 23 marzo 2015, ha approvato il Piano Paesaggistico Territoriale. Si tratta del primo Piano sottoscritto in Italia sulla base degli adempimenti previsti del Codice dei Beni culturali e del paesaggio del 2004²¹.

In attuazione della Legge Regionale 20/2001 è stato redatto il Documento Regionale di Assetto Generale che contiene le linee guida per la redazione dei nuovi strumenti urbanistici comunali.

Con l'obiettivo di rafforzare i rapporti di collaborazione tra Regione ed enti locali e per dare concreto impulso all'attività di pianificazione territoriale, in ritardo in Puglia in misura particolare, la Giunta regionale ha affidato alle Province il ruolo di snodo fondamentale nei nuovi rapporti da stabilirsi tra Regione e livello locale di governo territoriale.

La legge regionale n. 20/2001 riconosce sostanzialmente questo ruolo, attribuendo al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) compiti e funzioni determinanti per il successo dell'innovazione legislativa introdotta dalla riforma e per tradurre in pratica alcuni obiettivi e principi chiave del nuovo sistema di pianificazione.

²¹ D.lgs. 42/2004

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

All'intero di questo quadro di riferimento, le province hanno adottato i relativi PTCP e tutti i Comuni hanno avviato il processo di redazione del nuovo Piano Urbanistico Generale.

Accanto a forme di pianificazione tradizionale, sono stati adottati una serie di strumenti innovativi di programmazione urbanistica e territoriale. Essi costituiscono il tentativo, da parte delle amministrazioni, di costruire dei progetti di sviluppo del territorio mettendo a sistema risorse pubbliche e private ed attivando un ampio partenariato. Alcuni Comuni hanno implementato il programma di iniziativa comunitaria Urban, pur con spiccate differenze in merito al periodo di attuazione, agli approcci ed ai risultati conseguiti.

Alcuni Comuni dell'area hanno anche sperimentato strumenti di programmazione urbana e territoriale, primi tra tutti i Programmi di Recupero Urbano, specificatamente rivolti alla riqualificazione di tessuti urbani consolidati e degradati, ed i Programmi di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio, con specifico orientamento alla riqualificazione delle reti infrastrutturali ed alla costruzione di un sistema integrato di iniziative per lo sviluppo in rete dei territori. In aggiunta, molti dei Comuni dell'area metropolitana hanno partecipato al bando per i Contratti di Quartiere in alcuni casi aggiudicandosi il finanziamento richiesto. Tali progetti hanno investito varie aree degradate della città, siano esse zone di edilizia economica e popolare, i centri storici o altre zone ancora.

In questo spirito è da intendersi anche la vasta partecipazione dei Comuni dell'area al bando per i Progetti integrati per la riqualificazione delle periferie che l'amministrazione regionale ha recentemente bandito e cui hanno dato risposta molti Comuni dell'Area. Tale bando è stato colto come un'occasione per affrontare, attraverso le risorse di un ampio partenariato, problemi di degrado fisico, sociale ed economico, supportando, altresì, il rilancio dell'Edilizia residenziale pubblica.

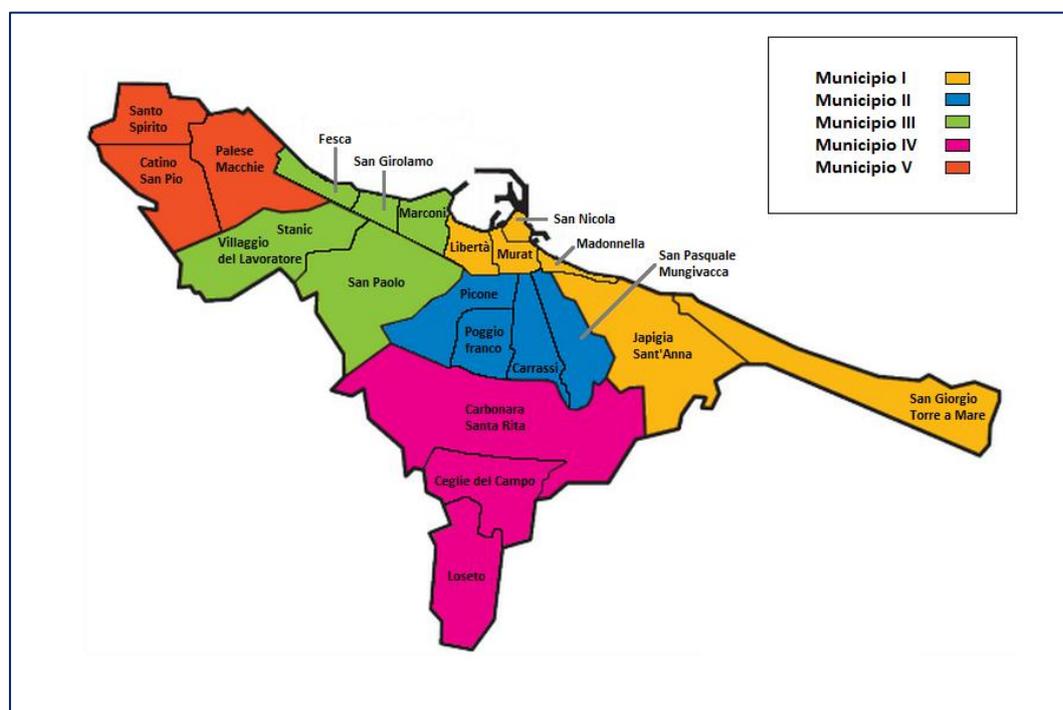
In tale clima di rinnovamento e di sperimentazione, in un contesto in cui nuovi bisogni e nuove domande sembrano contraddistinguere le città ed i territori, particolare rilievo assumono, dunque, i problemi di assetto urbanistico e di governo del territorio non ancora risolti, che vanno dal recupero dei centri storici alla riqualificazione delle periferie ed al problema della casa, dalla conservazione delle campagne storiche al potenziamento dei servizi e dei collegamenti tra i centri abitati che il nuovo ente metropolitano dovrà affrontare.

2.3.2. L'organizzazione territoriale

Il comune di Bari è suddiviso in 5 Municipi costituiti dalla riorganizzazione di nove circoscrizioni. In particolare il Municipio 1 è il frutto dell'accorpamento della Quinta (Japigia - Torre a Mare), della Settima (Madonnella), di parte dell'Ottava (Libertà) e della Nona (Murat - San Nicola); il Municipio 2 è costituito dall'unione della Terza circoscrizione (Poggiofranco - Picone) e della Sesta (Carrassi - San Pasquale) il Municipio 3 è il frutto dell'unione della Seconda circoscrizione con l'altra parte dell'Ottava (Marconi- San Girolamo - Fesca), il 4 ricalca sostanzialmente il territorio della Quarta circoscrizione mentre il Municipio 5 è costituito dall'ex Prima circoscrizione e da Catino San Pio.

Città metropolitana di Bari

Figura 12. I Municipi di Bari



*I caratteri della
popolazione comunale*

Un'analisi dettagliata a livello circoscrizionale sui caratteri della popolazione fornisce una serie di dati interessanti.

La più grande delle nove circoscrizioni in termini di popolazione è Libertà – Marconi - San Girolamo - Fesca con quasi 59.000 abitanti, la più piccola Murat - San Nicola con poco più di 15.000 residenti (Tabella 1).

Tabella 1. Circoscrizioni del comune di Bari

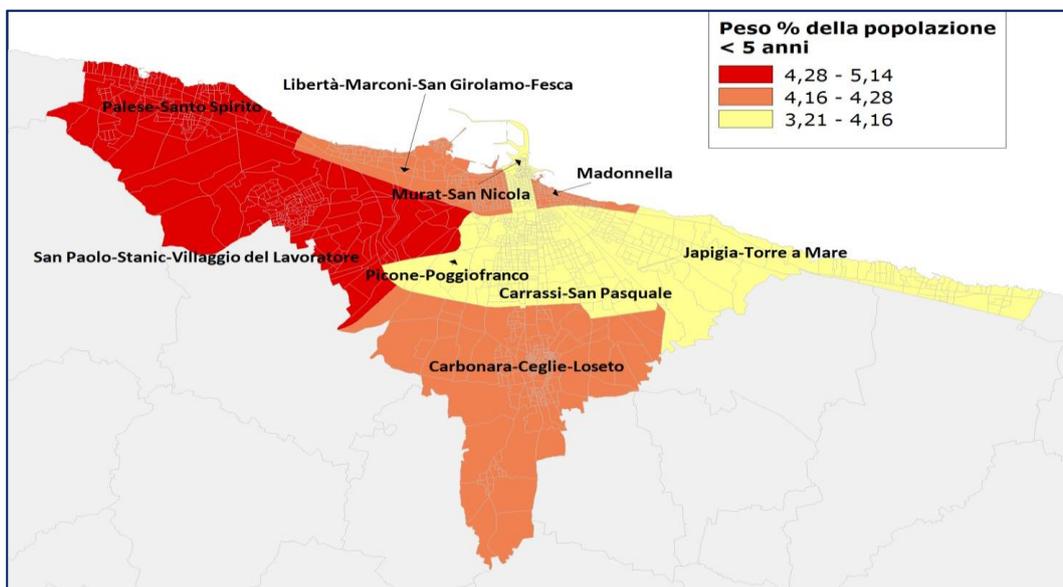
Circoscrizione	Popolazione residente		Popolazione straniera peso su	
	v.a.	%	v.a.	popolazione totale
Palese-Santo Spirito	28.183	8,9	409	1,5
San Paolo-Stanic-Villaggio del Lavoratore	35.410	11,2	210	0,6
Picone-Poggiofranco	38.595	12,2	627	1,6
Carbonara-Ceglie-Loseto	37.538	11,9	615	1,6
Japigia-Torre a Mare	33.091	10,5	599	1,8
Carrassi-San Pasquale	53.377	16,9	1.251	2,3
Madonnella	15.271	4,8	789	5,2
Libertà-Marconi-San Girolamo-Fesca	58.962	18,7	1.621	2,7
Murat-San Nicola	15.506	4,9	584	3,8
Totale	315.933	100,0	6.705	2,1

Le figure seguenti (13 14 e 15) illustrano una divisione dei caratteri della popolazione nelle diverse parti che compongono la città di Bari. Le classi di età più giovani sono concentrate soprattutto nelle circoscrizioni ovest della città (Palese-Santo Spirito, San Paolo-Stanic-Villaggio del Lavoratore), mentre nella zona più centrale (Murat-San Nicola) e nelle zone sud ed est l'incidenza della classe più giovane è scarsa.

I dossier delle Città Metropolitane

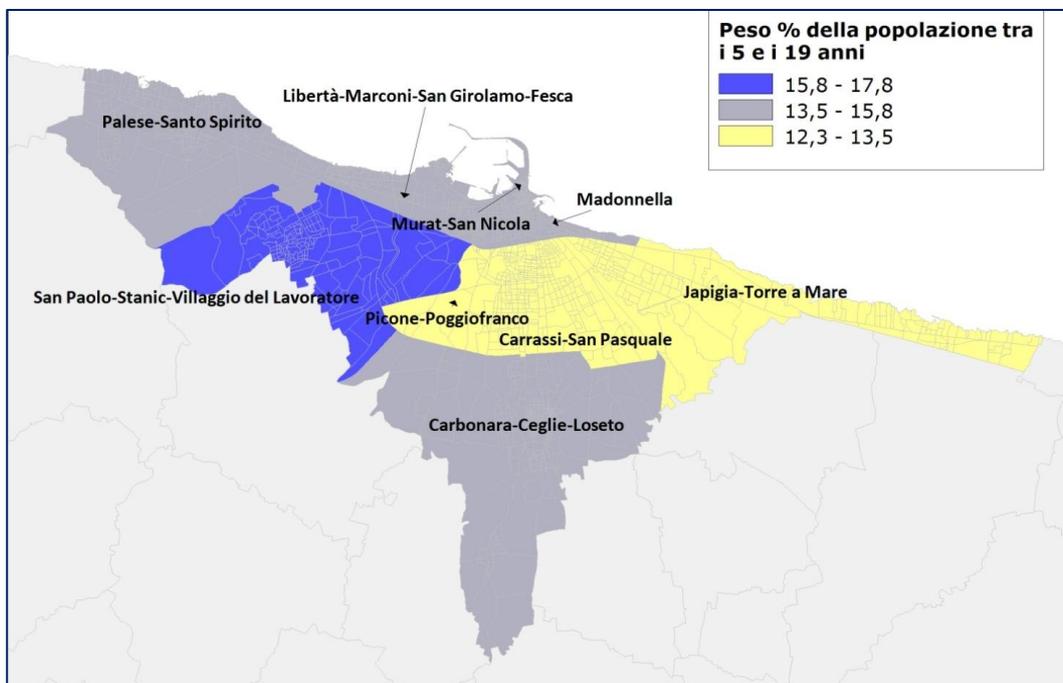
Città metropolitana di Bari

Figura 13. La popolazione in età prescolare nelle circoscrizioni del comune di Bari



La mappa della popolazione in età scolare (5-19 anni) vede una concentrazione soprattutto nella seconda circoscrizione San Paolo-Stanic-Villaggio del Lavoratore.

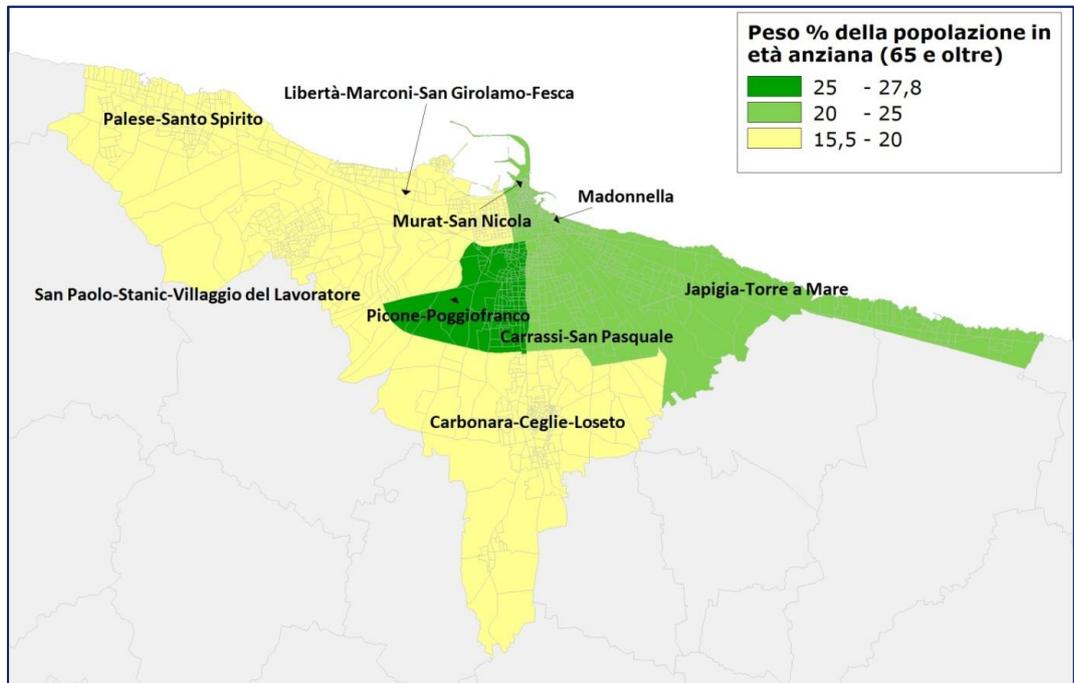
Figura 14. La popolazione in età scolastica nelle circoscrizioni del comune di Bari



La più alta incidenza di popolazione anziana si riscontra nella circoscrizione Picone-Poggio Franco e, più in generale, nelle zone est della città. Anche il centro storico di Bari (Murat-San Nicola) ha una percentuale di popolazione anziana alta (23 per cento).

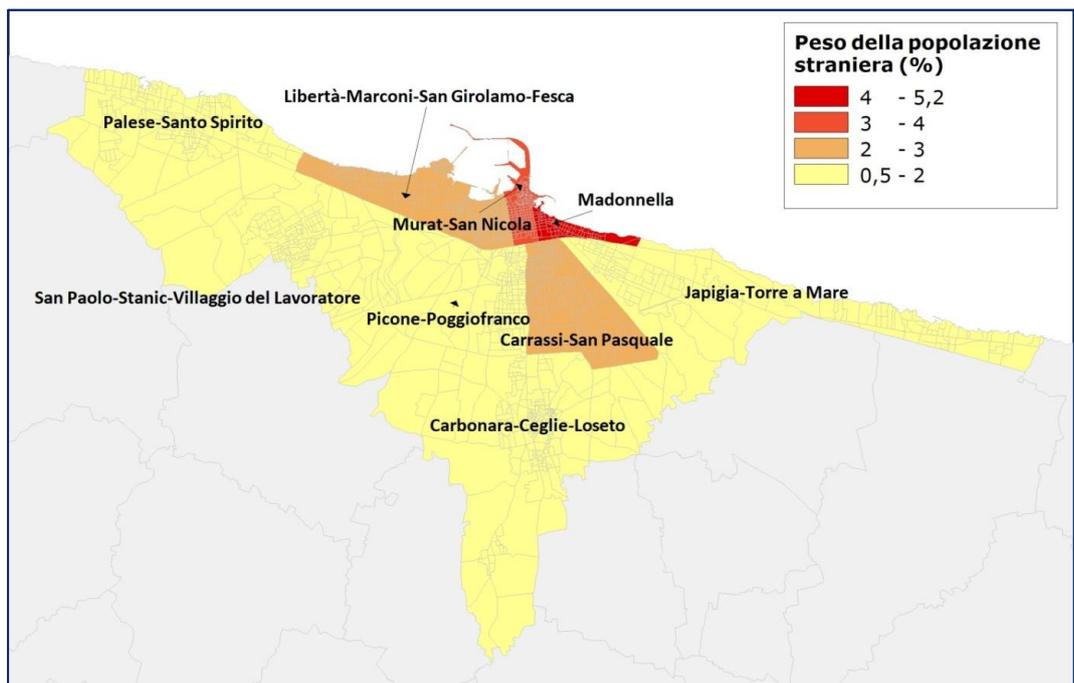
Città metropolitana di Bari

Figura 15. La popolazione anziana nelle circoscrizioni del comune di Bari



La popolazione straniera residente nel comune di Bari pesa il 2,1 per cento del totale degli abitanti. È nella circoscrizione Madonnella che l'incidenza degli stranieri raggiunge il più alto valore (5,2 per cento). Relativamente alto è anche il valore nella circoscrizione Murat-San Nicola (3,8 per cento). Nelle zone più periferiche della città la presenza degli stranieri è molto bassa.

Figura 16. La popolazione residente straniera nelle circoscrizioni del comune di Bari



Città metropolitana di Bari

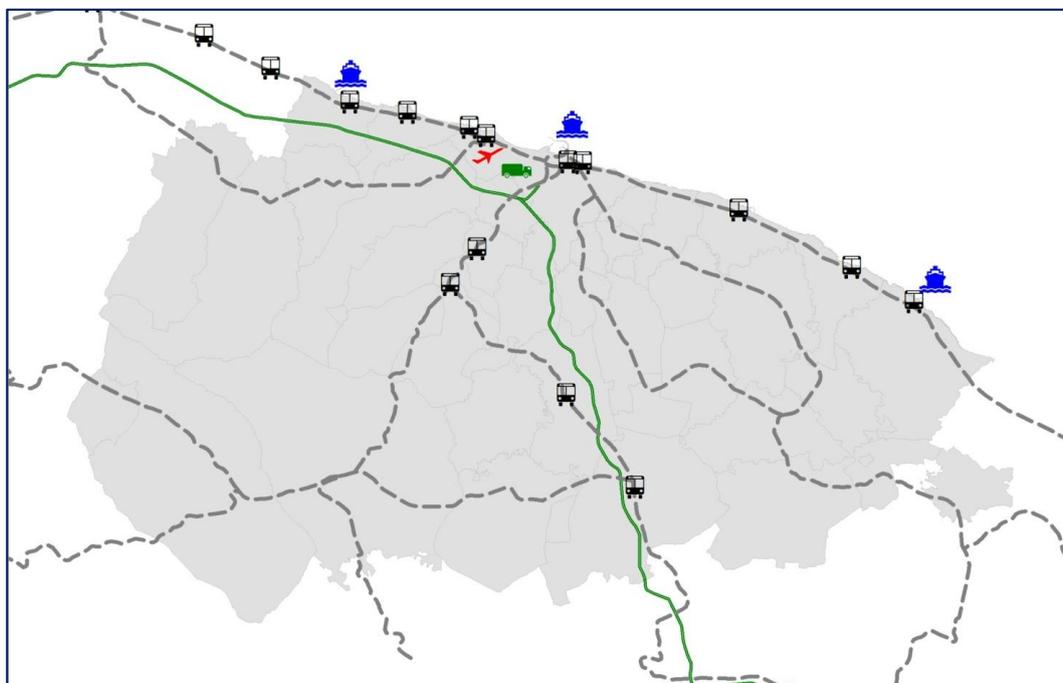
2.3. Le infrastrutture

La mappa delle infrastrutture per la mobilità e la logistica (Figura 17) presenti nel territorio evidenzia un buona dotazione di infrastrutture di rete e di centri di snodo, seppure concentrata lungo la fascia adriatica e su un'unica forte direttrice verso l'interno, indirizzata a sud ovest della città storica.

La rete ferroviaria - che ha ovviamente Bari comune come baricentro - si estende oltre che lungo la direttrice adriatica, anche a servizio dei territori interni. Tre porti (Bari, Molfetta, Monopoli), un interporto (l'Interporto regionale della Puglia, localizzato nel comune di Bari) ed un aeroporto (Palese Macchie) completano il quadro della dotazione infrastrutturale a servizio della mobilità di cose e persone.

In particolare la rete ferroviaria - che in Puglia si sviluppa per oltre 1.500 km., di cui oltre 800 sotto la gestione di RFI (Rete Ferroviaria Italiana) e poco meno di 700 km divisi tra i vari gestori locali - conta nella provincia di Bari sulle Ferrovie del Nord Barese – Ferrotranviaria che si estendono per 60 km. verso la contigua provincia di Barletta, Andria e Trani (BAT), le Ferrovie del Sud Est la cui rete complessiva si estende per quasi 500 km. lungo le direttrici Bari - Taranto e Bari - Lecce ed è la più importante per estensione, per percorrenze annuali (Km percorsi su base annua) e per passeggeri trasportati nonché le Ferrovie Appulo Lucane con i loro 60 km. proiettati verso Altamura e Matera.

Figura 17. Le infrastrutture per la mobilità



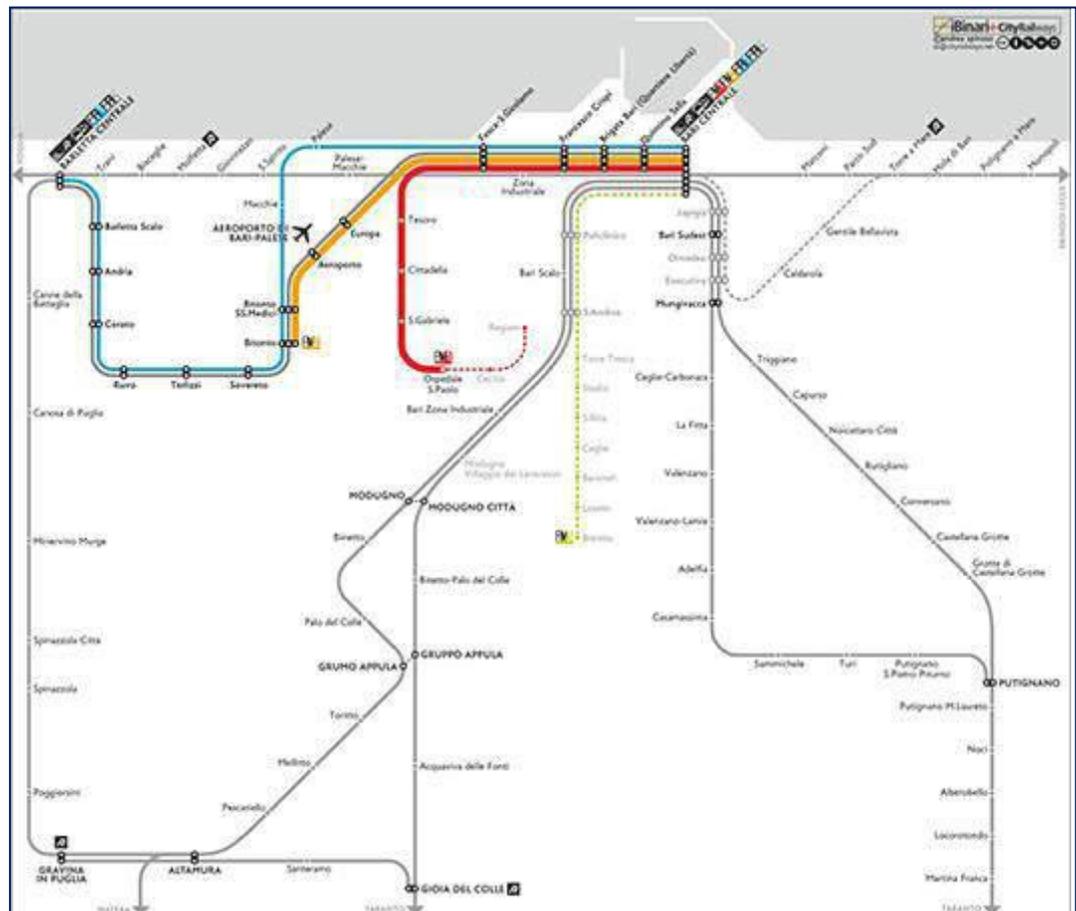
Fonte: ISTAT 2014.

Allo scopo di migliorare la viabilità ferroviaria attorno al nodo di Bari sono in corso di realizzazione interventi di potenziamento delle linee, d'interramento dei binari (in particolare tra Palese e Santo Spirito) e di varianti di tratta; allo stato attuale la novità di

Città metropolitana di Bari

maggior rilievo è costituita dall'avvio del servizio suburbano sulla tratta FM2 che collega la stazione centrale e l'aeroporto di Bari Palese.

Figura 18 Nodo di Bari e ferrovie metropolitane



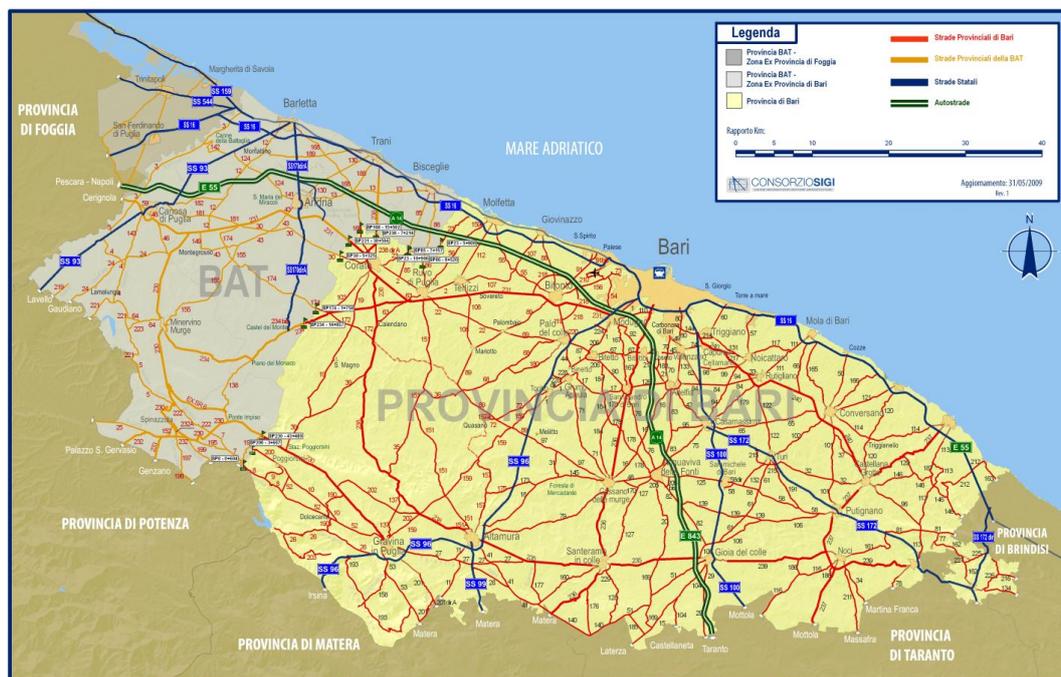
Fonte: Cityrailways

La dotazione infrastrutturale stradale, infine, si impenna - oltre che sull'autostrada A14 che termina a Taranto - sulla SS16 (Adriatica) che scorre da Nord ovest parallelamente alla costa fino alla penisola salentina e lungo le direttrici sud verso Altamura e Matera (SS 96), verso Taranto (SS 100) e verso Martina Franca (SS 172 dei Trulli). All'interno di questo grande cono rovesciato disegnato su questi estremi, una fitta rete di strade minori a formare tante ruote con diversi *hub*.

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

Figura 19. Rete stradale della Provincia di Bari prima e dopo l'istituzione della provincia di BAT



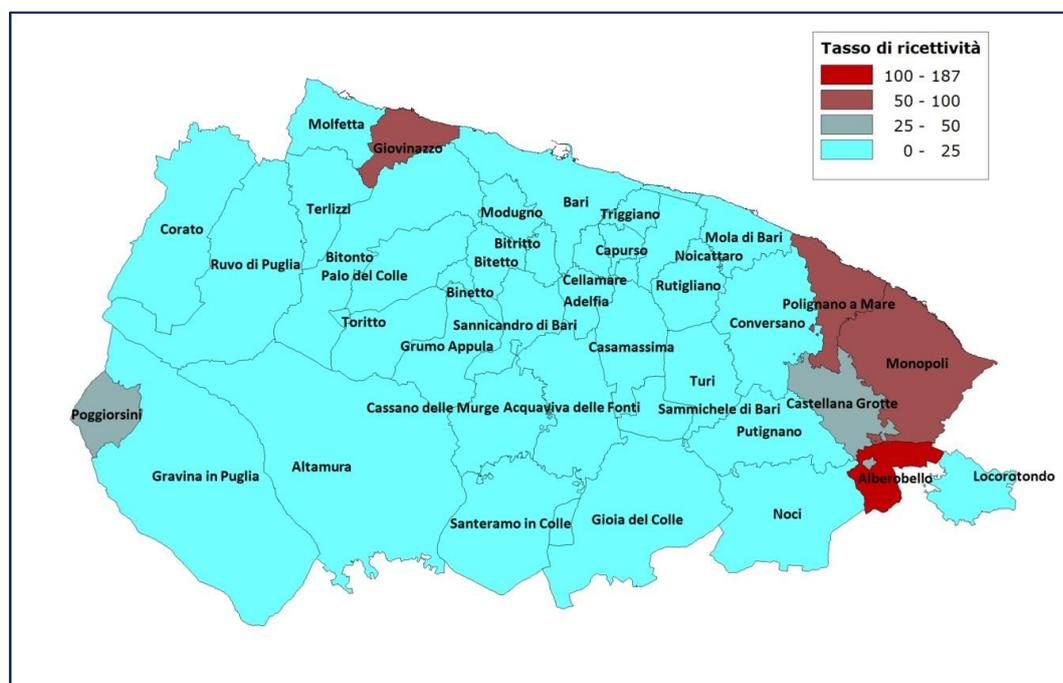
Fonte: provincia di Bari

La distribuzione delle strutture ricettive (alberghiere e non alberghiere) fa emergere la vocazione turistica di un'area circoscritta del territorio di Bari metropoli. L'area corrispondente ai Comuni di Alberobello, Polignano al mare e Monopoli detiene un

Città metropolitana di Bari

rapporto tra posti letto disponibili e popolazione residente particolarmente elevato (tasso di ricettività turistica)²² (Figura 20).

Figura 20. La ricettività turistica



Fonte: *elaborazione su dati Istat 2011*

La mappatura dei servizi sociali infine mette in evidenza una presenza differenziata delle strutture socio assistenziali destinate agli anziani ed ai minori insistenti nel territorio della città metropolitana.

Nella Tabella 2 vengono poste a confronto le numerosità delle strutture socio assistenziali per minori e per anziani insistenti nel territorio della città metropolitana con i tassi di natalità e di vecchiaia relativi a ciascun Comune, l'analisi non evidenzia correlazioni positive tra tasso di natalità e numero di strutture per minori né tra strutture per anziani e tasso di vecchiaia mentre inserendo nel confronto i sistemi locali del lavoro (di cui si tratterà in seguito)²³ si può evidenziare una diversa chiave di lettura per quanto riguarda le strutture per minori in quanto valori superiori o attorno al numero medio di queste strutture nel territorio della città metropolitana si ritrovano in quasi tutte le città capoluogo dei Sistemi locali del lavoro della ex provincia di Bari.²⁴

²² Il tasso di ricettività turistica è il numero di posti letto disponibili in strutture ricettive (alberghiere ed extralberghiere) ogni 1.000 residenti.

²³ Vedi 2.5.

²⁴ Bari, Acquaviva delle Fonti, Corato, Gioia del Colle, Gravina in Puglia, Monopoli, Putignano.

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

Tabella 2. Strutture socio assistenziali nella città metropolitana di Bari

Comuni	Strutture per minori	Strutture per anziani	Tasso di natalità	Tasso di vecchiaia (pop.)
Acquaviva delle Fonti	5	0	7,5	20,5
Adelfia	5	2	8,9	18,4
Alberobello	3	4	8,2	22,7
Altamura	1	0	9,9	14,9
Bari	54	21	7,8	22,3
Binetto	1	0	10,8	14,8
Bitetto	1	0	10,3	16,1
Bitonto	9	7	8,8	15,7
Bitritto	4	2	10,9	14,2
Capurso	1	4	9,2	17,1
Casamassima	4	1	11,0	16,6
Cassano delle Murge	1	4	9,0	17,1
Castellana Grotte	4	5	8,9	19,5
Cellamare	2	1	11,7	11,8
Conversano	10	0	8,1	19,5
Corato	17	12	9,3	17,1
Gioia del Colle	4	3	7,7	21,8
Giovinazzo	4	1	7,4	20,9
Gravina in Puglia	14	4	9,4	16,1
Grumo Appula	0	0	7,9	18,2
Locorotondo	4	1	7,8	21,4
Modugno	5	2	8,7	17,2
Mola di Bari	9	1	6,9	21,3
Molfetta	20	2	8,0	22,5
Monopoli	7	6	7,8	20,1
Noci	6	3	7,2	21,0
Noicattaro	6	4	9,2	15,6
Palo del Colle	1	2	8,4	15,7
Poggiorsini	0	0	3,6	18,7
Polignano a Mare	1	0	8,6	19,5
Putignano	5	3	6,2	21,7
Rutigliano	2	0	9,2	18,2
Ruvo di Puglia	12	1	8,1	19,7
Sammichele di Bari	1	0	6,5	27,1
Sannicandro di Bari	0	0	8,1	17,0
Santeramo in Colle	5	2	8,1	18,0
Terlizzi	3	1	8,7	16,4
Toritto	1	1	8,3	18,6
Triggiano	7	2	8,0	17,6
Turi	3	3	7,5	20,4
Valenzano	6	2	7,3	18,2
TOTALE	248	107	8,3	19,4

Città metropolitana di Bari

2.4. Gli ambiti di gestione dei servizi pubblici

La gestione associata di servizi definisce una geografia amministrativa costituita da areali non sempre coincidenti. Molti servizi hanno un'operatività provinciale, come le Aziende Sanitarie Locali, gli uffici scolastici o i tribunali e gli uffici giudiziari; altri servizi hanno raggio di azione regionale l'ANAS, la gestione del servizio idrico integrato²⁵ [un solo Ambito Territoriale Ottimale (ATO) per tutta la regione], ed alcuni, ad esempio le Capitanerie di porto (Figura 22) ed i Centri per l'Impiego (Figura 23) escono dai confini provinciali.

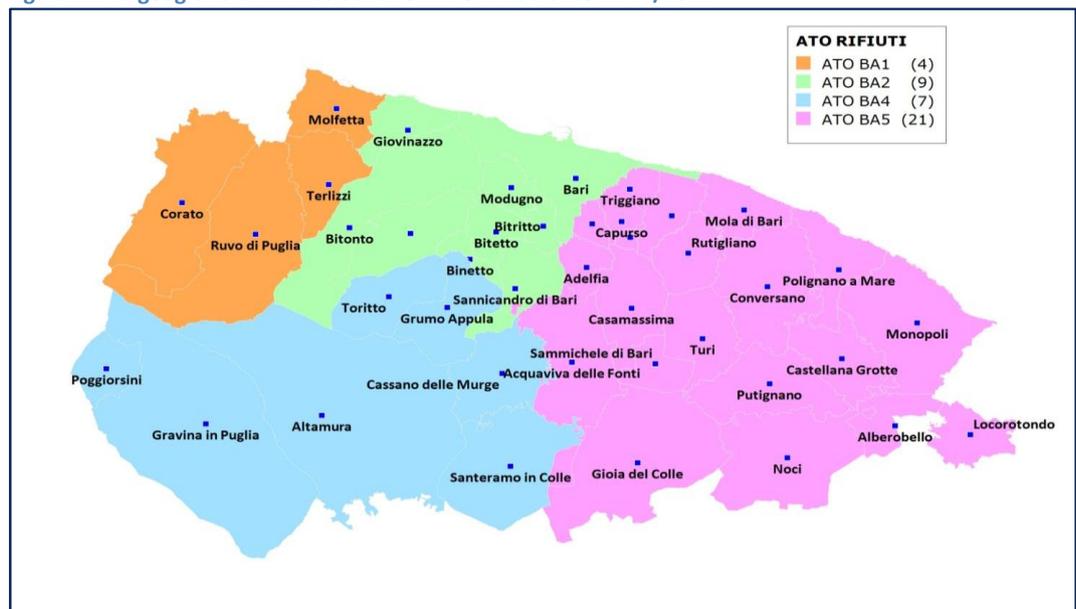
L'assetto del servizio di gestione dei rifiuti merita un breve approfondimento.

Fino all'approvazione della Legge regionale n. 14 del 6 luglio 2011 la suddivisione in ATO era quella rappresentata nella Figura 21 con l'ATO BA1 che comprendeva, oltre a Corato, Molfetta, Ruvo di Puglia e Terlizzi, i comuni di Andria, Barletta, Bisceglie, Canosa di Puglia e Trani della contigua provincia Barletta-Andria-Trani (BAT) e l'ATO BA2 formato anche da Spinazzola e Minervino Murge anch'essi appartenenti alla contigua BAT.

La Legge sopracitata ha previsto, a partire dal 1° gennaio 2012, una nuova suddivisione in ambiti coincidenti con il territorio di ciascuna provincia pugliese unificando, pertanto, gli ATO presenti nella provincia di Bari. Una successiva Legge regionale (n. 24 del 20 agosto 2012) ha previsto l'ulteriore perimetrazione in ambiti di raccolta ottimali (ARO) individuati a seguito del DGR 2147/2012.

Tuttavia le successive vicende riguardanti sia gli Organi di governo d'Ambito (OGA) che l'affidamento del servizio rifiuti in ambito ARO hanno portato al commissariamento degli OGA (DPGR n. 114 del 29 febbraio 2016) ed alla dichiarazione dello stato emergenziale da parte della regione Puglia (DPGR n. 119 del 3 marzo 2016) in attesa di adottare un nuovo assetto organizzativo che avverrà con una modifica della LR 24/2012.

Figura 21. La geografia amministrativa: Gli ATO Rifiuti ante LR 14/2011



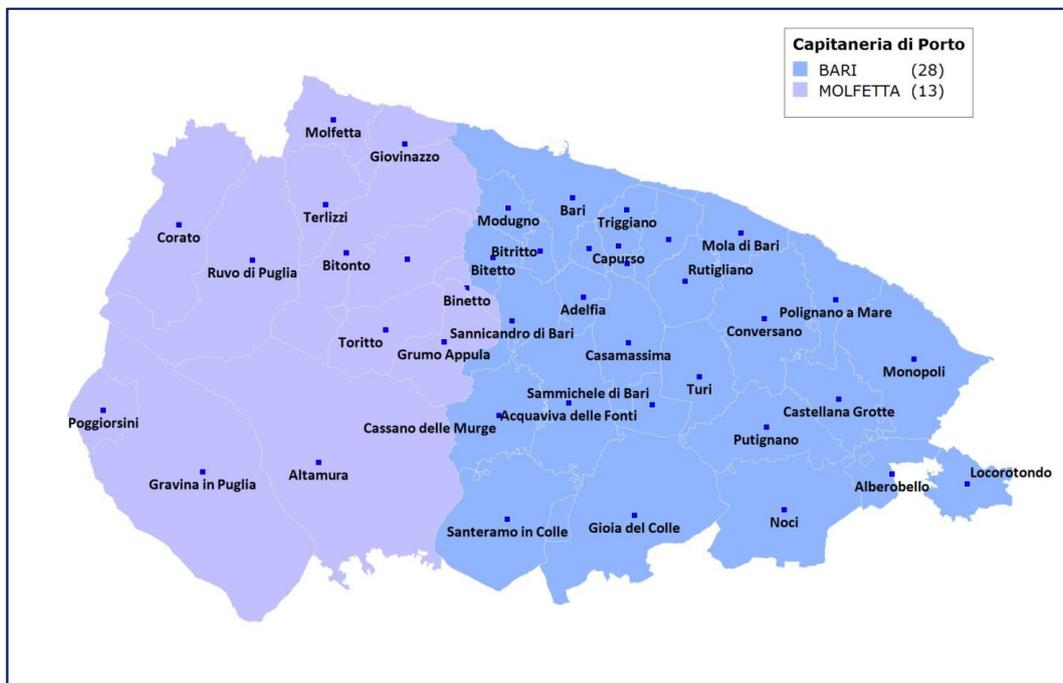
Elaborazione su dati Istat 2014

²⁵ costituito dall'insieme dei servizi pubblici di captazione, adduzione e distribuzione di acqua ad usi civili, di fognatura e di depurazione delle acque reflue.

I dossier delle Città Metropolitane

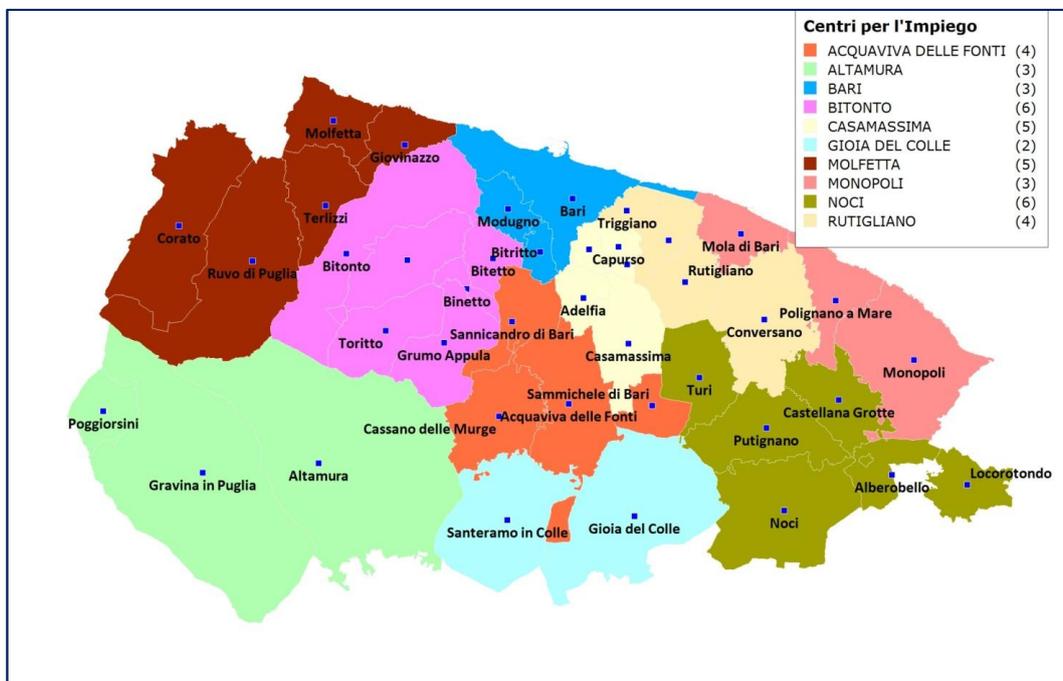
Città metropolitana di Bari

Figura 22. La geografia amministrativa: le Capitanerie di Porto



Elaborazione su dati Istat 2014

Figura 23. La geografia amministrativa: i Centri per l'Impiego



Fonte: Elaborazione su dati Istat 2014

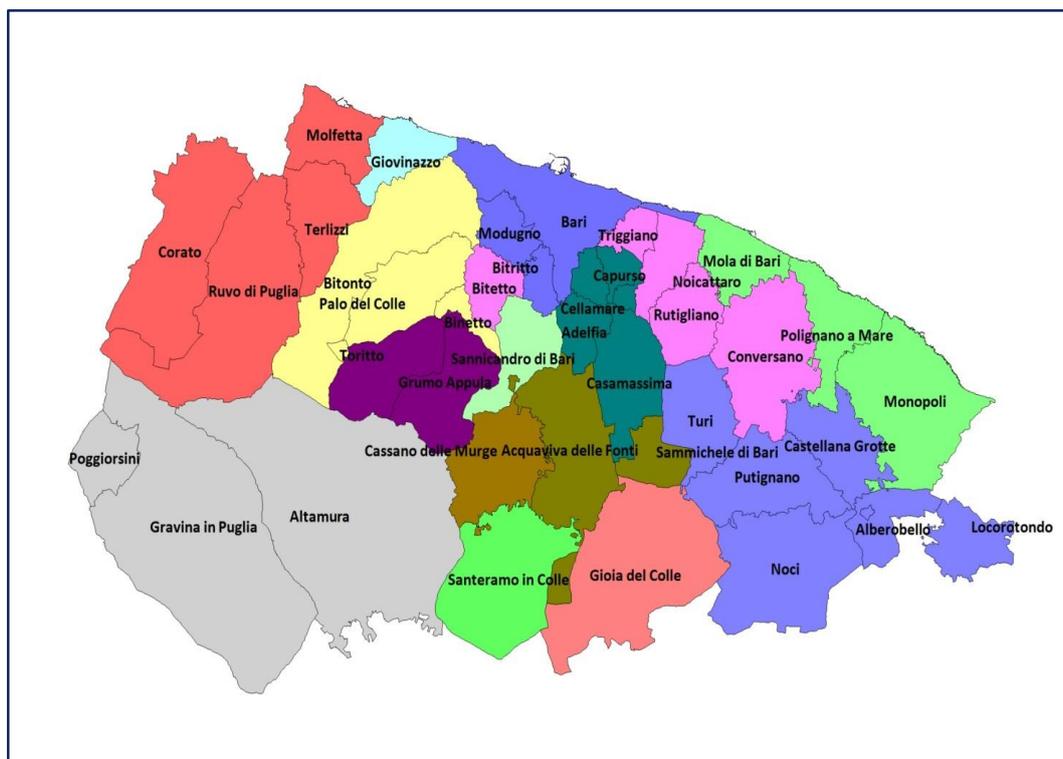
La vista sovrapposta di questi areali sub metropolitani definisce delle aree omogenee (costanti della geografia amministrativa) che allo stato attuale possono rappresentare primi nuclei di una geografia associativa in divenire. E, auspicabilmente, indicano possibili aree di cooperazione intercomunale, che semplifichino il quadro delle

Città metropolitana di Bari

compagni di Sindaci chiamati a codecidere su un ventaglio il più possibile completo di funzioni condivise; laddove oggi queste compagini cambiano quasi sempre a seconda delle diverse funzioni, complicando le relazioni istituzionali e scoraggiando tendenze aggregative che pure sono spesso sentite sul territorio.

Il risultato dell'intersezione dei tre servizi (ATO rifiuti, Capitanerie di porto e Centri per l'impiego) è riportato nel cartogramma di Figura 24.

Figura 24. Geografia amministrativa: le costanti amministrative (ATO Rifiuti, Capitaneria di Porto, Centri per l'Impiego)



Elaborazione su dati Istat 2014

Si riporta di seguito anche la tabella da cui “nasce” il precedente cartogramma per un utile “esercizio” di composizione di aree ancor più omogenee che potrebbe avvenire ad esempio spostando un Comune “orfano” in un ATO rifiuti diversa o unire ad un centro per l'impiego altri Comuni; si potrebbe anche pensare ad un'operazione di razionalizzazione ancor più avanzata, eliminando addirittura un Centro per l'Impiego o altra struttura servente pochissimi Comuni; si otterrebbe così l'eliminazione di quei Comuni che sulla cartina si trovano praticamente in “enclave”.

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

Tabella 3. Ambiti di gestione di servizi nei comuni della città metropolitana di Bari

COMUNE	ATO_RIFIUTI	CAPITANERIA di PORTO	CENTRO PER L'IMPIEGO
Corato	ATO BA1	MOLFETTA	MOLFETTA
Molfetta	ATO BA1	MOLFETTA	MOLFETTA
Ruvo di Puglia	ATO BA1	MOLFETTA	MOLFETTA
Terlizzi	ATO BA1	MOLFETTA	MOLFETTA
Bari	ATO BA2	BARI	BARI
Binetto	ATO BA2	MOLFETTA	BITONTO
Bitetto	ATO BA2	BARI	BITONTO
Bitonto	ATO BA2	MOLFETTA	BITONTO
Bitritto	ATO BA2	BARI	BARI
Giovinazzo	ATO BA2	MOLFETTA	MOLFETTA
Modugno	ATO BA2	BARI	BARI
Palo del Colle	ATO BA2	MOLFETTA	BITONTO
Sannicandro di Bari	ATO BA2	BARI	ACQUAVIVA DELLE FONTI
Altamura	ATO BA4	MOLFETTA	ALTAMURA
Cassano delle Murge	ATO BA4	BARI	ACQUAVIVA DELLE FONTI
Gravina in Puglia	ATO BA4	MOLFETTA	ALTAMURA
Grumo Appula	ATO BA4	MOLFETTA	BITONTO
Poggiorsini	ATO BA4	MOLFETTA	ALTAMURA
Santeramo in Colle	ATO BA4	BARI	GIOIA DEL COLLE
Toritto	ATO BA4	MOLFETTA	BITONTO
Acquaviva delle Fonti	ATO BA5	BARI	ACQUAVIVA DELLE FONTI
Adelfia	ATO BA5	BARI	CASAMASSIMA
Alberobello	ATO BA5	BARI	NOCI
Capurso	ATO BA5	BARI	CASAMASSIMA
Casamassima	ATO BA5	BARI	CASAMASSIMA
Castellana Grotte	ATO BA5	BARI	NOCI
Cellamare	ATO BA5	BARI	CASAMASSIMA
Conversano	ATO BA5	BARI	RUTIGLIANO
Gioia del Colle	ATO BA5	BARI	GIOIA DEL COLLE
Locorotondo	ATO BA5	BARI	NOCI
Mola di Bari	ATO BA5	BARI	MONOPOLI
Monopoli	ATO BA5	BARI	MONOPOLI
Noci	ATO BA5	BARI	NOCI
Noicattaro	ATO BA5	BARI	RUTIGLIANO
Polignano a Mare	ATO BA5	BARI	MONOPOLI
Putignano	ATO BA5	BARI	NOCI
Rutigliano	ATO BA5	BARI	RUTIGLIANO
Sammichele di Bari	ATO BA5	BARI	ACQUAVIVA DELLE FONTI
Triggiano	ATO BA5	BARI	RUTIGLIANO
Turi	ATO BA5	BARI	NOCI
Valenzano	ATO BA5	BARI	CASAMASSIMA

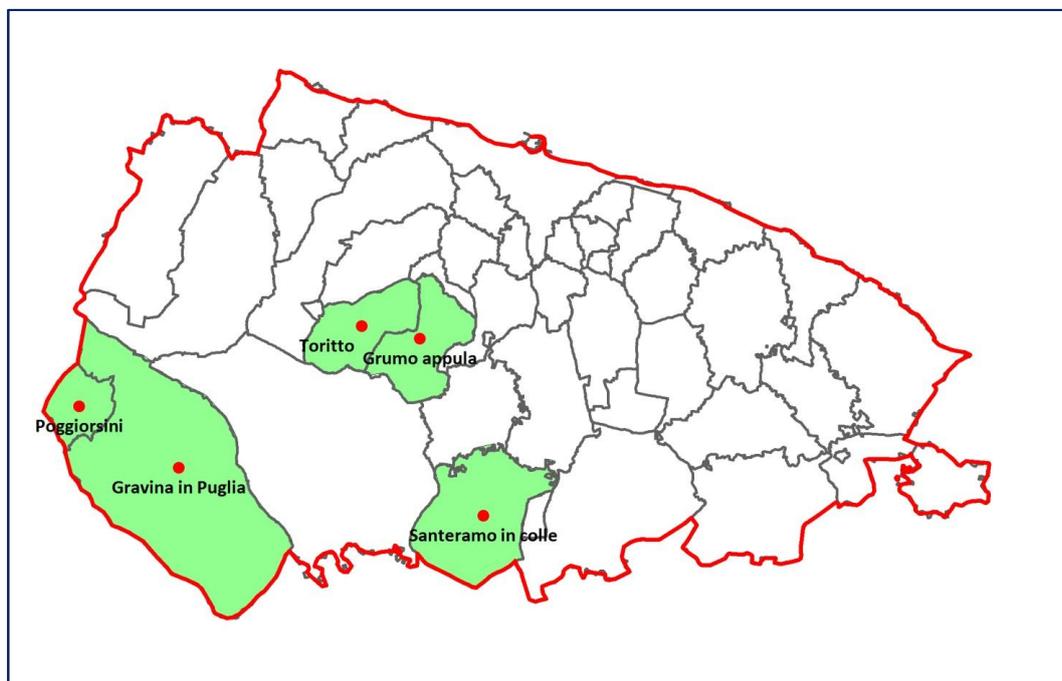
Fonte: dati ISTAT

Infine, ma non in ultimo va considerata la geografia amministrativa che emerge dalle Unioni di Comuni insistenti sul territorio della città metropolitana. Ad oggi, ed il quadro

Città metropolitana di Bari

è in costante evoluzione, risulta presente una sola Unione di Comuni, denominata Unione dei Comuni dell'Alta Murgia (Figura 25), che comprende cinque Comuni del sud barese. Si tratta dei comuni di Poggiorsini, Gravina in Puglia, Santeramo in Colle, Toritto e Grumo Appula. Particolare è la geografia che disegna questa unione sul territorio; infatti la non partecipazione del comune di Altamura determina una frattura e una non continuità territoriale del territorio dell'Unione, che quantomeno entra in contraddizione con il concetto iniziale di Unione di Comuni, che si ricorda, nasce come libera associazione di Comuni contigui per la gestione condivisa di funzioni.

Figura 25. L'Unione dei Comuni dell'Alta Murgia



Bari conferma, a questo proposito, una tendenza verificata anche in altre aree metropolitane: quella, cioè, a utilizzare lo strumento dell'aggregazione intercomunale soprattutto in aree marginali e non nettamente legate alla "città *in nuce*", piuttosto che nei contesti propriamente di coalescenza territoriale urbana.

Si tratta di un fenomeno comprensibile, ma che contrasta con la realtà di molte esperienze di concentrazione metropolitana di successo in Europa, come quelle tedesche, nelle quali i Comuni dei primi ring metropolitani hanno spesso (per volontà propria o per spinta legislativa) proceduto ad accorparsi secondo dinamiche di cooperazione in contesti periurbani omogenei, facilitando in tal modo il loro stesso protagonismo nel nuovo contesto metropolitano e rendendo più trasparente l'enucleazione di una propria vocazione (anche in termini di decentramento di funzioni urbane) nel nuovo contesto. Tutto ciò non è chiaramente disposto dalla legge 56/2014, ma è coerente con gli intenti della legge stessa e certamente consentito; occorre però uno sguardo e una consapevolezza, in questa direzione, nei decisori locali che, evidentemente, fino ad oggi è mancata (come detto, non solo a Bari).

2.5. I Sistemi locali del lavoro e le connessioni tra i luoghi

I sistemi locali del lavoro (SLL) rappresentano aggregazioni di Comuni contigui tra di loro, interessati da relazioni socio-economiche e da flussi di pendolarismo giornaliero, individuati dall'ISTAT sulla base degli spostamenti casa lavoro. I SLL sono stati recentemente aggiornati sulla base delle risultanze emerse dal censimento della popolazione 2011.

Nella provincia di Bari insistono 9 SSL con dimensioni territoriali, di popolazione e numero di Comuni estremamente diversi; il più consistente sia per numero di Comuni che per popolazione oltre che per ampiezza di superficie è quello di Bari, che è inserito nei "Sistemi non manifatturieri", su cui gravita una popolazione di 737.008 abitanti disposti su 20 Comuni e secondo nel Sud solo a quello di Napoli.

Gli altri Sistemi locali della provincia di Bari, prevalentemente inseriti nel "Sistema del made in Italy", sono costituiti da 2-3 Comuni, ben cinque i SLL composti da soli due Comuni (Acquaviva delle Fonti, Corato, Gioia del Colle, Gravina in Puglia e Monopoli). Il SLL con meno abitanti è quello di Gioia del Colle (34.604 residenti) specializzato nei sistemi del legno e dei mobili mentre i Sistemi locali di Corato e di Putignano nel sistema dell'abbigliamento.

Putignano in particolare è specializzato negli abiti da cerimonia e per bambino, un distretto produttivo che fa parte della "Filiera della moda Puglia" dal quale esce il 65% della produzione nazionale di abbigliamento per bambino e circa il 70% di abiti da sposa e che in provincia di Bari ha uno dei tre poli pugliesi (Trulli-Valle d'Itria), gli altri, specializzati nella lavorazione della pelle e nella produzione delle calzature, si trovano nell'area dell'attuale provincia di Barletta-Andria-Trani ed in provincia di Lecce.

Anche il Sistema locale di Rutigliano è specializzato, nell'ambito del "Sistema del *made in Italy*", nel settore delle calzature, mentre quello di Monopoli non ha una specializzazione definita.

Rispetto alla configurazione rilevata dall'ISTAT a seguito del censimento del 2001 dove erano presenti 7 SSL, è "scomparso" il sistema locale di Altamura - l'unico della provincia inserito in un distretto industriale, quello del mobile imbottito e dei beni per la casa - che aveva caratteri di interregionalità con il contiguo territorio lucano ed insieme a quello di Putignano era l'unico che superava la soglia dei centomila abitanti.

Il motivo di tali cambiamenti risiede anche nel cambio di algoritmo utilizzato da ISTAT per la definizione dei SLL che ha come diretta conseguenza la scomparsa di sistemi di piccole dimensioni (com'era diventato ad esempio quello di Altamura) e la possibilità di modulare le aree intorno alle grandi città favorendo la formazione di SLL medio grandi com'è appunto quello di Bari.²⁶ Vengono ora rilevati tre nuovi sistemi locali: quello di Gravina in Puglia che con Poggiorsini prima era inserito nel sistema locale di Altamura, quello di Molfetta (ora l'unico, a parte quello di Bari, sopra i centomila abitanti) costituito con i comuni di Giovinazzo e Terlizzi che prima erano inseriti nel SLL di

²⁶ I nuovi Sistemi locali del lavoro sono stati definiti da ISTAT sulla base di un nuovo algoritmo che corrisponde a quanto disposto dalla normativa europea (algoritmo EURO)

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

Bisceglie che ora non è più “capoluogo” del SLL e quello di Acquaviva delle Fonti che prima con Cassano delle Murge facevano parte di quello di Gioia del Colle.

Il nuovo assetto fa sì che i soli comuni di Alberobello e di Locorotondo facciano capo ad un SLL extraprovinciale, quello di Martina Franca che fa parte della provincia di Brindisi mentre Bisceglie che prima era “capoluogo” dell’omonimo SLL ora fa capo a quello di Molfetta.

La dimensione media per popolazione dei sistemi locali del lavoro della provincia di Bari (escludendo dal computo quello di Bari) è scesa da 85.799 abitanti a 60.651 rafforzando una tendenza più “Baricentrica” rispetto al passato.

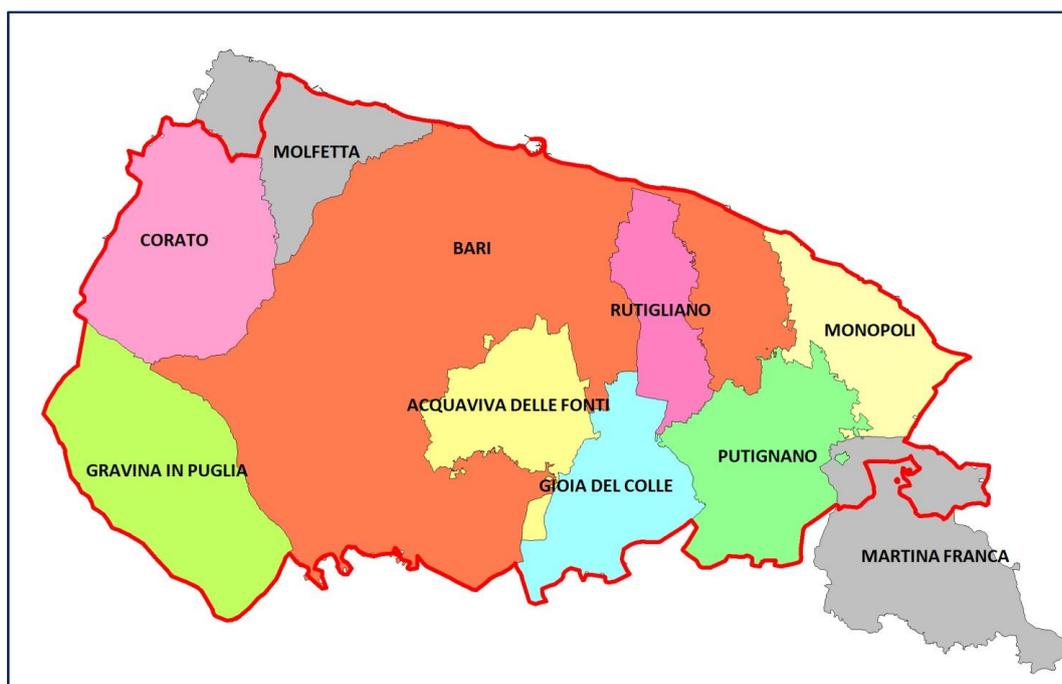
Tabella. 4 Sistemi locali del lavoro 2011 a cui appartengono i comuni della provincia di Bari

COMUNE	SISTEMA LOCALE LAVORO	CAPOLUOGO SLL	POPOLAZIONE	POPOLAZIONE x SLL
ACQUAVIVA DELLE FONTI	ACQUAVIVA DELLE FONTI	1	21.038	
CASSANO DELLE MURGE	ACQUAVIVA DELLE FONTI	0	14.270	35.308
ADELFA	BARI	0	17.101	
ALTAMURA	BARI	0	69.529	
BARI	BARI	1	315.933	
BINETTO	BARI	0	2.162	
BITETTO	BARI	0	11.799	
BITONTO	BARI	0	56.258	
BITRITTO	BARI	0	10.878	
CAPURSO	BARI	0	15.396	
CASAMASSIMA	BARI	0	19.246	
CELLAMARE	BARI	0	5.491	
CONVERSANO	BARI	0	25.683	
GRUMO APPULA	BARI	0	12.940	
MODUGNO	BARI	0	37.532	
MOLA DI BARI	BARI	0	25.567	
PALO DEL COLLE	BARI	0	21.555	
SANNICANDRO DI BARI	BARI	0	9.713	
SANTERAMO IN COLLE	BARI	0	26.770	
TORITTO	BARI	0	8.551	
TRIGGIANO	BARI	0	27.007	
VALENZANO	BARI	0	17.897	737.008
CORATO	CORATO	1	48.072	
RUVO DI PUGLIA	CORATO	0	25.662	73.734
GIOIA DEL COLLE	GIOIA DEL COLLE	1	27.889	
SAMMICHELE DI BARI	GIOIA DEL COLLE	0	6.715	34.604
GRAVINA IN PUGLIA	GRAVINA IN PUGLIA	1	43.614	
POGGIORSINI	GRAVINA IN PUGLIA	0	1.418	45.032
ALBEROBELLO	MARTINA FRANCA	0	10.924	
LOCOROTONDO	MARTINA FRANCA	0	14.161	25.085

Città metropolitana di Bari

COMUNE	SISTEMA LOCALE LAVORO	CAPOLUOGO SLL	POPOLAZIONE	POPOLAZIONE x SLL
GIOVINAZZO	MOLFETTA	0	20.433	
MOLFETTA	MOLFETTA	1	60.433	
TERLIZZI	MOLFETTA	0	26.986	107.852
MONOPOLI	MONOPOLI	1	48.529	
POLIGNANO A MARE	MONOPOLI	0	17.567	66.096
CASTELLANA GROTTE	PUTIGNANO	0	19.340	
NOCI	PUTIGNANO	0	19.285	
PUTIGNANO	PUTIGNANO	1	27.083	65.708
NOICATTARO	RUTIGLIANO	0	25.710	
RUTIGLIANO	RUTIGLIANO	1	18.418	
TURI	RUTIGLIANO	0	12.748	56.876
Totale pop SLL prov. BARI				1.247.303

Figura 26. I Sistemi Locali del Lavoro 2011 nella Città metropolitana



N.B. In rosso sono indicati i confini della città metropolitana di Bari; in grigio gli areali dei SLL trans provinciali.

Fonte: dati ISTAT

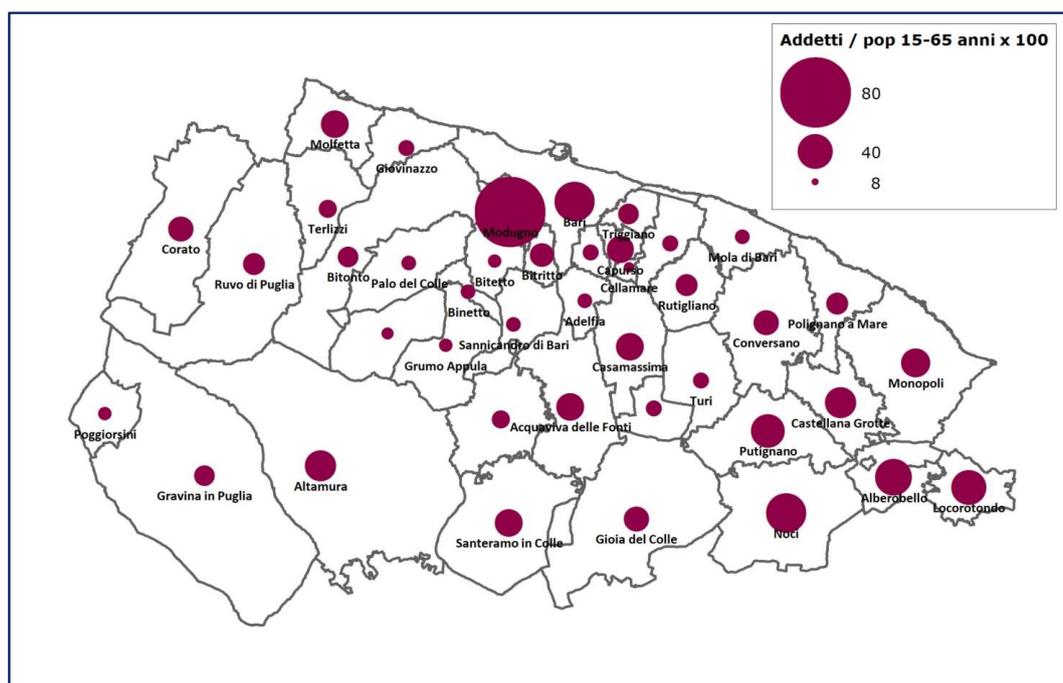
L'Istat ha censito nella città metropolitana di Bari 280.051 posti di lavoro nell'anno 2011 (addetti alle unità locali). Un terzo di tali posti di lavoro sono presenti nel comune di Bari (94.617 addetti). È il settore commercio e trasporti che offre le maggiori opportunità di lavoro nel capoluogo (90.285 addetti). Interessante il rapporto tra addetti e popolazione in età lavorativa (15-65 anni) che descrive la distribuzione di posti di lavoro nei Comuni (polarizzazione economica) (Figura 27). I centri nei quali il valore del rapporto è particolarmente elevato sono poli occupazionali, ovvero Comuni attrattori di unità di

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

lavoro. Questi ultimi sono Modugno (79), Noci e Bari (45), Alberobello (41) e Locorotondo (40); Putignano e Monopoli che sono sede di due Sistemi locali del lavoro della provincia di Bari (di cui si tratterà oltre) occupano in questa “graduatoria” rispettivamente il sesto e il nono posto ma è significativo segnalare che nelle prime otto posizioni si trovano i tre Comuni che attualmente fanno parte del sistema locale del lavoro di Putignano e tre che appartengono a quello di Bari.

Figura 27. La concentrazione di posti di lavoro



Fonte: dati ISTAT 2011

2.5.1. Le connessioni tra i luoghi

Significativi i dati sugli spostamenti per lavoro all'interno della provincia di Bari la cui popolazione legale secondo l'ultima rilevazione censuaria è pari a 1.247.303 persone.

Tabella 5. Popolazione legale della provincia di Bari

Comuni	Popolazione legale 2011
Comune di Bari	315.933
Comuni del primo ring	253.779
Comuni del secondo ring	274.304
Altri comuni della provincia di Bari	403.287
Totale complessivo	1.247.303

Fonte: dati ISTAT

I Comuni della provincia sono stati suddivisi in tre categorie a secondo della vicinanza con il capoluogo; appartengono al primo “ring” i comuni di:

Città metropolitana di Bari

- Adelfia, Bitonto, Bitritto, Capurso, Giovinazzo, Modugno, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano e Valenzano

mentre quelli appartenenti al secondo sono:

- Acquaviva delle Fonti, Altamura, Binetto, Bitetto, Casamassima, Cellamare, Conversano, Molfetta, Palo del Colle, Polignano a Mare, Rutigliano, Ruvo di Puglia, Sannicandro di Bari, Terlizzi e Toritto.

I restanti 16 Comuni della provincia sono stati classificati come “altri Comuni”:

- Alberobello, Altamura, Cassano delle Murge, Castellana Grotte, Corato, Gioia del Colle, Gravina in Puglia, Grumo Appula, Locorotondo, Molfetta, Monopoli, Noci, Poggiorsini, Putignano, Rutigliano, Sammichele di Bari, Santeramo in Colle, e Turi.

L'analisi rivela che gli spostamenti complessivi per motivi di lavoro (ovvero la somma dei flussi interni di quelli in uscita e di quelli in entrata) della provincia di Bari ammontano a oltre 366.000. Di questi, quelli interni al territorio provinciale sono il 90 per cento, quelli che hanno per destinazione il comune di Bari sono un terzo del totale complessivo.

Gli spostamenti in entrata ammontano a circa 20.000 di cui oltre 14.000 provengono da province pugliesi, mentre i rimanenti hanno un'origine extraregionale. Gli spostamenti in uscita da questa provincia verso province pugliesi sono quasi 12.000 quelli che hanno una meta extra regionale sono circa 3.500.

Gli spostamenti che avvengono all'interno del comune di Bari rappresentano ben oltre l'80 per cento del flusso originato dai residenti del Comune, il resto dei movimenti che riguarda circa il 17 per cento dei lavoratori baresi è rappresentato maggiormente da coloro che si muovono verso Comuni del primo ring (poco meno dell'11 per cento) e del secondo (3 per cento), il flusso extra regione è una quota poco significativa.

Gli spostamenti in entrata sono significativamente maggiori di quelli in uscita. Infatti, nel loro complesso ammontano a oltre 48.000 (circa il 35 per cento dei flussi totali del Comune). tra questi oltre 21.000 (44 per cento) provengono dai Comuni del primo ring, poco meno di 13.000 dal secondo ring. I rimanenti 14.000 provengono per il 45 per cento da Comuni della provincia di Bari, il 43 per cento da altre province pugliesi e i rimanenti sono flussi con origine extraregionale.

Per quanto riguarda i movimenti tra gli altri Comuni pugliesi gli spostamenti dai Comuni del primo ring verso Bari equivalgono al 30 per cento dei flussi totali originati in questa cerchia di Comuni, in cui la maggior parte dei movimenti è interna al “ring” (circa il 57 per cento) come accade anche per i Comuni appartenenti alla seconda cerchia i cui spostamenti interni equivalgono al 67 per cento del totale del secondo ring mentre gli spostamenti verso il capoluogo sono poco meno del 13 per cento; è significativo osservare che il flusso totale di movimenti originati dal primo ring (19 per cento) è sostanzialmente inferiore rispetto a quelli originati nelle altre classificazioni di Comune che si attestano attorno al 25 per cento del totale.

In relazione alla dimensione demografica dei vari raggruppamenti di Comuni si osserva che i lavoratori residenti nel comune di Bari sono una frazione pari al 28 per cento della

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

popolazione legale. Rispetto a quest'ultima quelli che si spostano per motivi di lavoro verso un Comune diverso da quello di residenza sono circa il 5 per cento mentre nei Comuni del primo ring i lavoratori rappresentano una frazione della popolazione legale che non ha differenze significative con quella di Bari e quelli che effettuano spostamenti per motivi di lavoro verso Comuni che non fanno parte del primo ring sono quasi il 12 per cento.

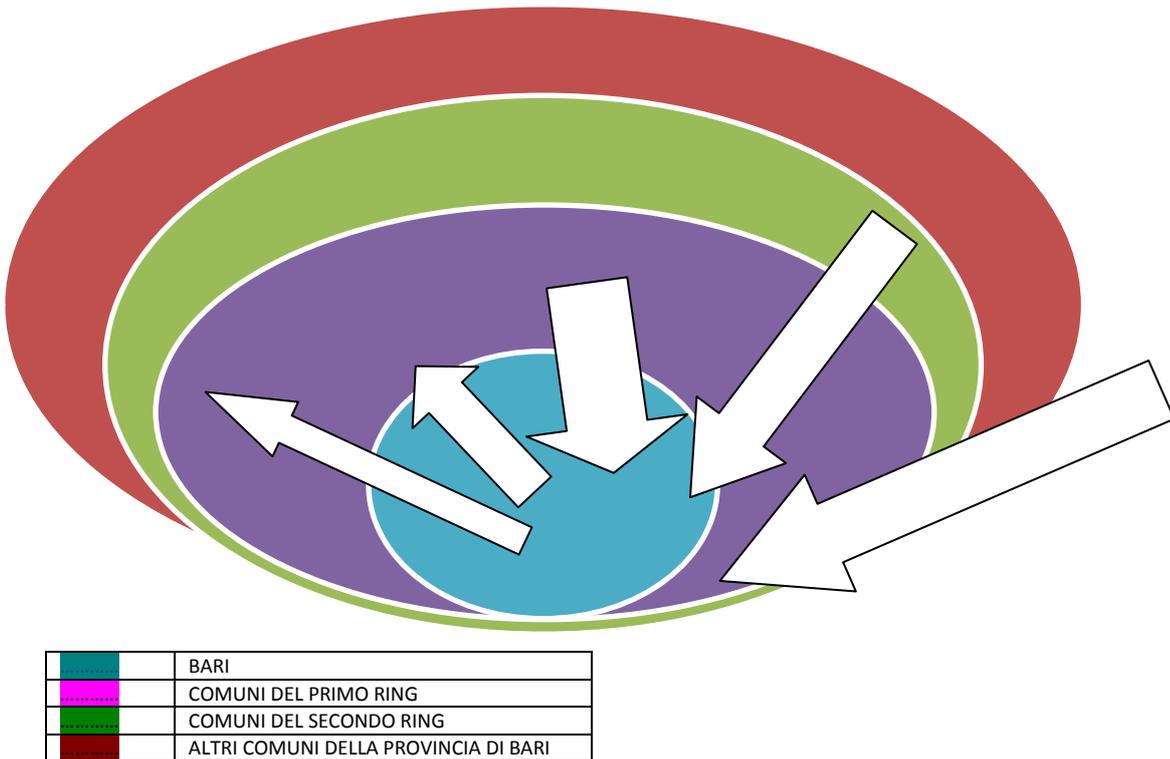
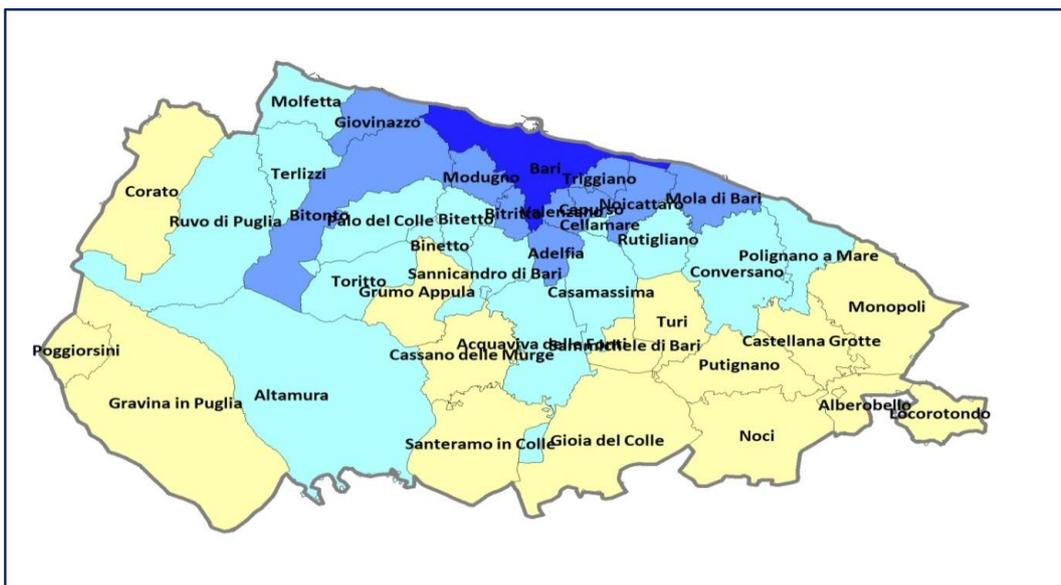


Figura 28. I "ring" metropolitani definiti da Istat



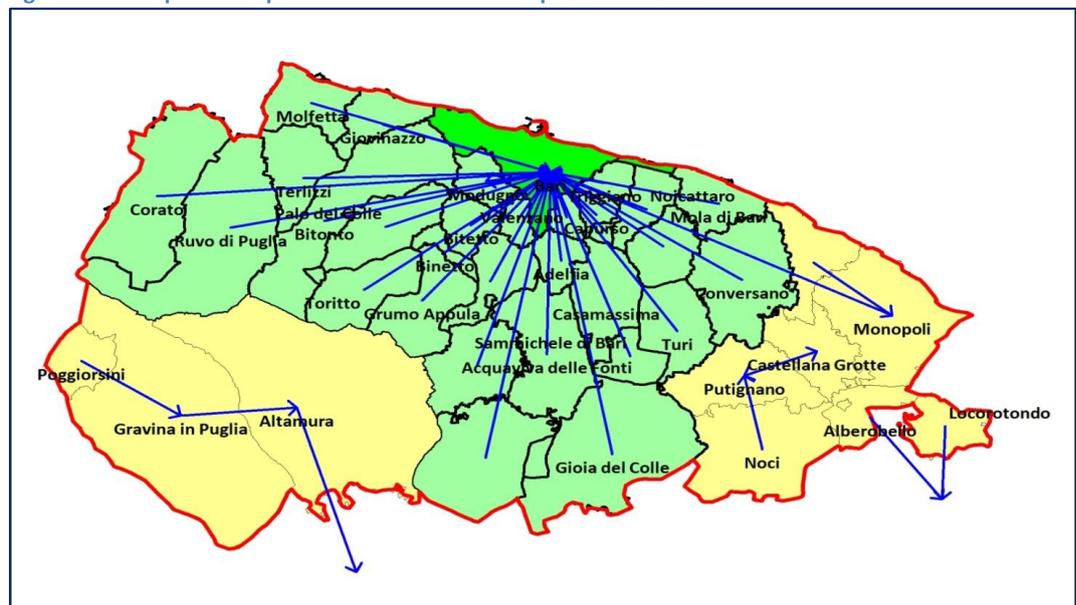
Elaborazione su dati ISTAT

Città metropolitana di Bari

Un'analisi più di dettaglio dei flussi di spostamenti residenza – lavoro del 2011, consente di acquisire ulteriori informazioni sulle relazioni funzionali che si stabiliscono sul territorio. Nell'analisi seguente sono analizzati i cosiddetti “primi flussi di spostamento”, ovvero i flussi che rappresentano la direzione prevalente dei movimenti pendolari per motivi di lavoro in uscita da ogni singolo Comune.

Come risulta evidente dalla Figura 29 la gran parte dei flussi pendolari in uscita hanno destinazione il comune di Bari. Tuttavia emergono due distinte sub aree che non gravitano sul capoluogo ma che costituiscono sistemi urbani a sé. Un'area a sud, composta dai comuni di Poggiorsini, Gravina di Puglia e Altamura, e un'area – più vasta – ad est di cui fanno parte i comuni di Polignano a mare, Monopoli, Castellana grotte, Putignano, Noci, Alberobello e Locorotondo.

Figura 29 Flussi pendolari prevalenti nella città metropolitana di Bari



Elaborazione su dati ISTAT

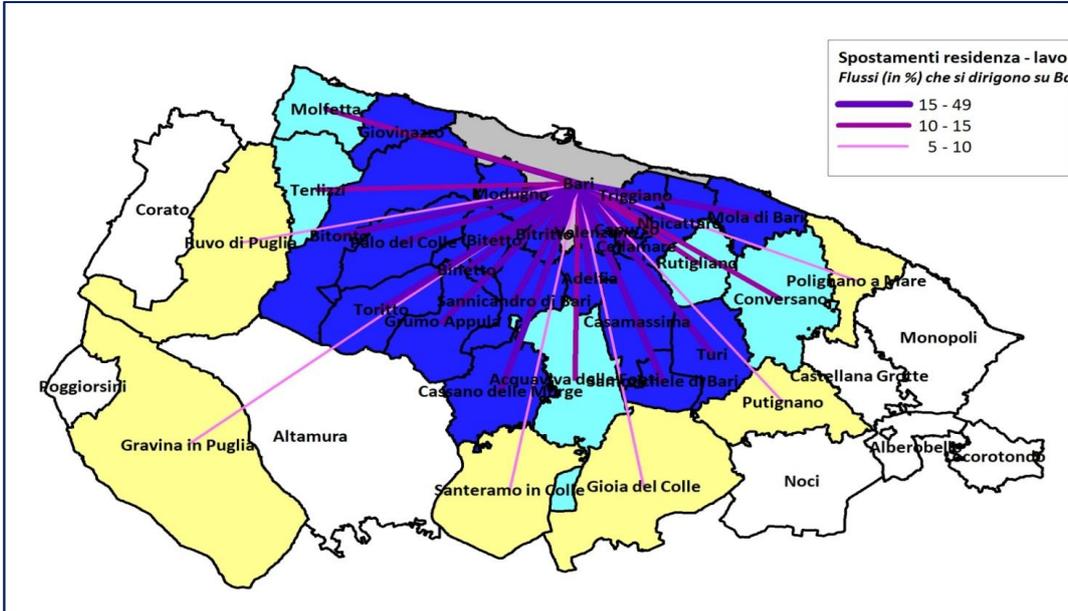
*La capacità attrattiva
del comune di Bari
decrece al crescere
della distanza*

I movimenti pendolari diretti su Bari evidenziano una capacità attrattiva del Comune capoluogo sul suo intorno che decresce al crescere della distanza (Figura 30); infatti la percentuale del flusso uscente sul totale degli occupati disegna una polarizzazione sul comune di Bari che sfuma fino a rendersi insignificante per i Comuni più lontani dal capoluogo (i valori inferiori al 5 per cento non sono tracciati).

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

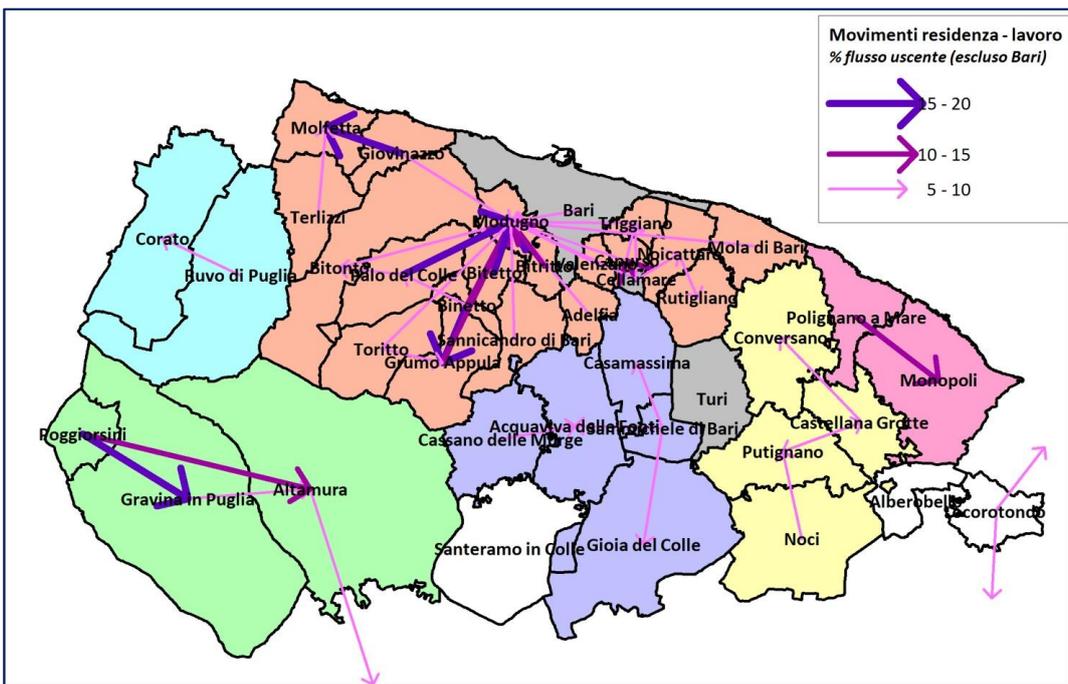
Figura 30 Flussi pendolari diretti su Bari



Elaborazione su dati ISTAT

Complementare alla lettura della carta precedente è la rappresentazione dei flussi pendolari non polarizzati sul comune di Bari (Figura 31). In questo caso il primo ring metropolitano presenta un maggior grado di reticolarità, cioè i flussi pendolari sono polarizzati su un numero maggiore di centri confermando così la presenza di relazioni complesse esistenti nei territori del primo ring. I territori più esterni, al contrario, disegnano sub-polarizzazioni distinte e in parte autonome.

Figura 31 I movimenti pendolari che non fanno perno su Bari



Elaborazione su dati ISTAT

Città metropolitana di Bari

Tabella 6. Flussi pendolari all'interno della provincia di Bari (n. lavoratori)

Comune	Entro il Comune di residenza [A]	Fuori dal Comune di residenza[B]	Totale [C]=[A]+[B]	Direzione del flusso pendolare principale		
				Comune di destinazione	N. lavor. [D]	% [D]/[C]
Acquaviva	3.956	2.015	5.971	Bari	756	12,7
Adelfia	1.630	3.097	4.727	Bari	1.662	35,2
Alberobello	2.236	1.051	3.287	Martina Franca	131	4,0
Altamura	15.168	4.147	19.315	Matera	1.061	5,5
Bari	73.817	15.258	89.075	Modugno	5.520	6,2
Binetto	98	507	605	Bari	169	27,9
Bitetto	1.052	2.366	3.418	Bari	1.110	32,5
Bitonto	8.913	5.620	14.533	Bari	2.768	19,0
Bitritto	1.024	2.415	3.439	Bari	1.529	44,5
Capurso	1.148	3.089	4.237	Bari	1.658	39,1
Casamassima	2.451	3.243	5.694	Bari	1.634	28,7
Cassano delle	1.995	2.041	4.036	Bari	775	19,2
Castellana	4.093	2.312	6.405	Putignano	575	9,0
Cellamare	269	1.478	1.747	Bari	653	37,4
Conversano	5.104	2.436	7.540	Bari	717	9,5
Corato	9.743	3.167	12.910	Bari	677	5,2
Gioia del	5.505	2.243	7.748	Bari	669	8,6
Giovinazzo	2.098	3.196	5.294	Bari	1.229	23,2
Gravina in	7.551	3.299	10.850	Altamura	1.021	9,4
Grumo	1.092	1.762	2.854	Bari	715	25,1
Locorotondo	2.509	1.347	3.856	Martina Franca	320	8,3
Modugno	5.717	5.096	10.813	Bari	3.932	36,4
Mola di Bari	3.186	2.862	6.048	Bari	1.265	20,9
Molfetta	10.440	4.548	14.988	Bari	1.727	11,5
Monopoli	11.158	3.119	14.277	Bari	699	4,9
Noci	3.950	1.595	5.545	Putignano	397	7,2
Noicattaro	4.325	3.735	8.060	Bari	1.786	22,2
Palo del Colle	2.201	3.425	5.626	Bari	1.546	27,5
Poggiorsini	122	139	261	Gravina in	45	17,2
Polignano a	3.449	1.950	5.399	Monopoli	561	10,4
Putignano	6.070	2.243	8.313	Bari	448	5,4
Rutigliano	3.777	2.015	5.792	Bari	601	10,4
Ruvo di	4.263	2.413	6.676	Bari	638	9,6
Sammichele	729	987	1.716	Bari	275	16,0
Sannicandro	1.059	1.546	2.605	Bari	805	30,9
Santeramo in	4.968	2.183	7.151	Bari	399	5,6
Terlizzi	4.085	2.807	6.892	Bari	734	10,7
Toritto	913	1.192	2.105	Bari	460	21,9
Triggiano	2.686	4.996	7.682	Bari	2.959	38,5
Turi	1.829	1.753	3.582	Bari	593	16,6
Valenzano	1.330	3.853	5.183	Bari	2.530	48,8

Fonte: dati ISTAT

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

Una rilettura delle informazioni che Istat ci fornisce può essere compiuta affrontando il tema della delimitazione dei ring metropolitani ed effettuando successive analisi basate sugli spostamenti residenza lavoro e residenza studio all'interno della Città metropolitana di Bari che consentano di individuare i rispettivi indici di autocontenimento.

2.5.2. La delimitazione dei ring metropolitani

Il tema della delimitazione di ring metropolitani è stato affrontato nella letteratura geografica a partire dagli anni '50 del secolo scorso, cioè da quando i fenomeni urbani in alcune realtà metropolitane (Stati Uniti prima, Europa occidentale successivamente) hanno cominciato ad investire ambiti territoriali allargati, non più circoscrivibili entro i limiti amministrativi delle città stesse.

Nasce a quel punto la necessità di definire nuovi e più estesi perimetri amministrativi in cui esercitare il governo delle città. Proprio nell'ambito di questo dibattito si dà forma concreta al concetto di area metropolitana. Le aree metropolitane abbracciano dunque un territorio più ampio, composto dalla città e da un territorio circostante – il ring - di estensione variabile, legato al primo dall'esistenza di una forte integrazione. Città e ring rappresentano insieme un sistema urbano interconnesso nel quale l'una (la città) trova ragione di esistere in ragione dell'altro (il ring).

Evidenze empiriche lasciano supporre che i caratteri di tale integrazione - di natura insediativa, funzionale, economica - varino nei territori secondo gradienti decrescenti in funzione della distanza dal centro della città principale. Nelle singole città è possibile immaginare dunque che l'integrazione si articoli secondo curve o funzioni direttamente dipendenti dalla storia del territorio (talvolta per salti, talvolta in modo più uniforme), così come questa si è sedimentata nel tempo attraverso le trasformazioni indotte dall'uomo.

È tuttavia possibile valutare il legame tra città e territorio descrivendo il grado d'integrazione. Una valutazione che è basata su tre fattori distinti:

- Processi insediativi
- Relazioni funzionali
- Performance economica

Per la città metropolitana di Bari la verifica del grado di integrazione con il suo territorio può essere interessante perché aiuta a confermare che la dimensione di tale costruzione amministrativa rappresenta un aggregato solido in grado di reggere anche ad una verifica confermativa con le misure di integrazione territoriale.

Lo scopo è quindi confermare l'esistenza e l'estensione di un'area metropolitana compatta ed uniforme, entro cui i processi insediativi, l'omogeneità economica, le relazioni legate alla mobilità delle persone, definiscono un'integrazione funzionale forte. Analiticamente si procede descrivendo il gradiente dei tre fattori (relazioni funzionali, processi insediativi, indicatori di performance) entro aree definite come potenziali

Città metropolitana di Bari

geografici, con centro nella città di Bari e classi di raggio crescente (entro 5 km, 10 km, 15 km, ecc..) fino ad abbracciare il perimetro amministrativo della città metropolitana di Bari. La curva di decadimento dell'integrazione con la città di Bari entro i potenziali geografici consente di valutare il punto di "frattura", ovvero il raggio entro il quale l'integrazione con la città è più significativo. In sintesi, l'ambito ottimale entro cui definire l'area metropolitana di Bari.

Le variabili utilizzate per definire le corone urbane sono:

- i flussi pendolari casa-lavoro [fattore relazioni funzionali];
- i flussi pendolari casa-studio [fattore relazioni funzionali];
- Il consumo di suolo, espresso dalla superficie urbanizzata (centri e nuclei abitati, località produttive) [fattore processi insediativi];
- i saldi migratori, ovvero il rapporto tra iscrizioni - cancellazioni anagrafiche e popolazione residente [fattore processi insediativi];
- il reddito imponibile medio, dato dal rapporto tra il reddito imponibile e popolazione residente [fattore performance economica];
- il valore immobiliare, secondo le stime del Borsino Immobiliare per le unità residenziali [fattore performance economica].

I valori delle sei variabili sono quindi normalizzati e sommati dando origine ad un nuovo indicatore di sintesi - l'indicatore dell'intensità d'integrazione territoriale - rappresentato attraverso la curva d'integrazione territoriale.

L'analisi delle relazioni funzionali dell'ex provincia di Bari

È stata costruita una serie di anelli con centro nel comune di Bari e di raggio progressivamente più ampio; ogni anello aumenta il raggio di cinque chilometri raccogliendo così un numero crescente di Comuni. Il primo in realtà è un non-anello, perché coincide con il Comune di Bari, l'ultimo anello, di raggio pari a 50 chilometri, raccoglie tutti i 42 Comuni della provincia di Bari. (Tabella 7)

Tabella 7. Ring metropolitani

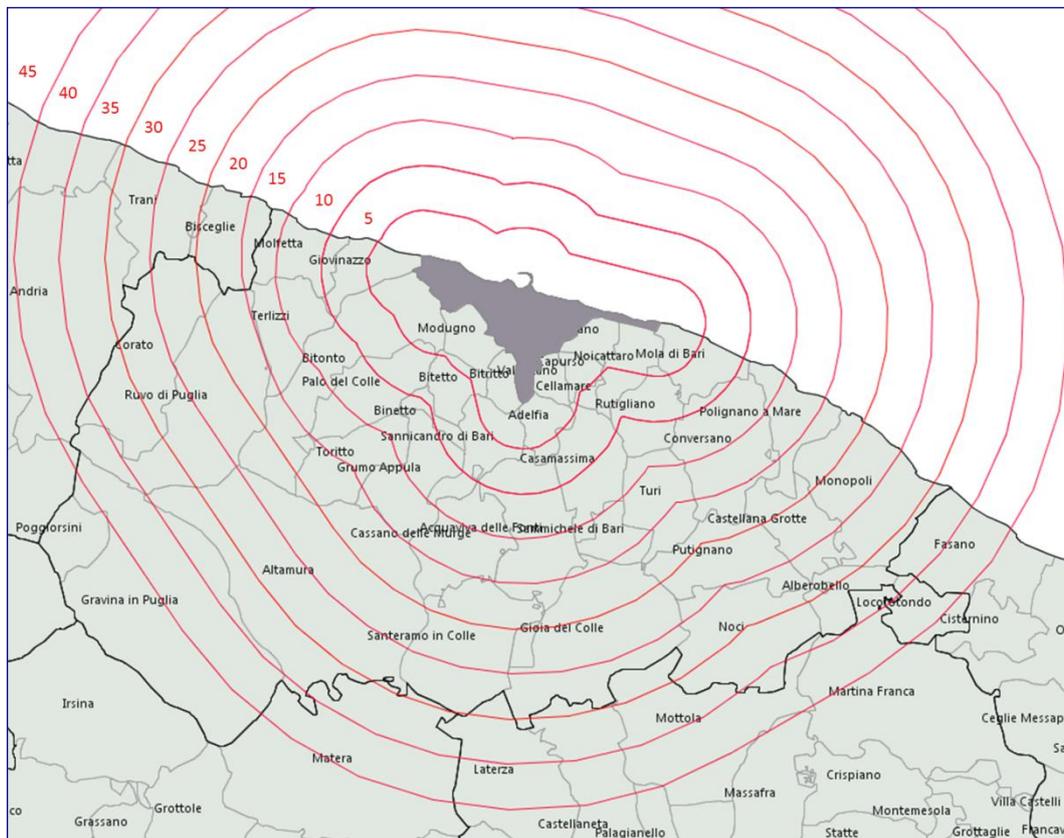
Raggio (km)	N. Comuni
Bari	1
5 km	12
10 km	19
15 km	23
20 km	28
25 km	28
30 km	37
35 km	38
40 km	39
45 km	41
50 km	42

Elaborazione su dati Istat

Città metropolitana di Bari

Intorno a questi anelli si sono definiti i livelli di integrazione del territorio.

Figura 32. Suddivisione in ring nella città metropolitana di Bari



In particolare, l'integrazione funzionale degli spostamenti residenza-lavoro, descrive nei diversi anelli un livello di autocontenimento del mercato del lavoro che, inizialmente in forte crescita, presenta una sostanziale stasi a partire dai 30 chilometri, fino ad assestarsi al valore finale di 93,28 per cento.

Tabella 8. Indici di autocontenimento del mercato del lavoro nella città metropolitana di Bari.

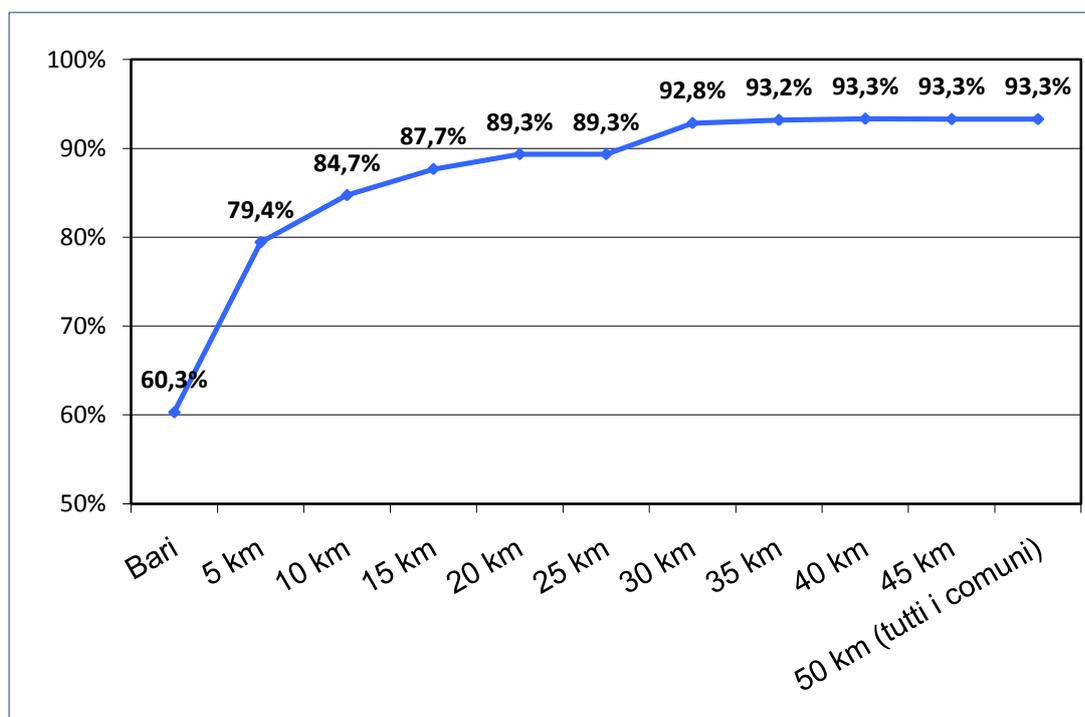
Raggio	N. comuni	Flussi	Occupati	Autocontenimento
Bari	1	73.817	122.409	60,30%
5 km	12	146.005	183.794	79,44%
10 km	19	171.558	202.474	84,74%
15 km	23	209.817	239.332	87,67%
20 km	28	224.565	251.348	89,34%
25km	28	224.565	251.348	89,34%
30km	37	305.955	329.554	92,84%
35km	38	311.785	334.585	93,19%
40km	39	315.116	337.623	93,33%
45km	41	318.388	341.324	93,28%
50km(tutti i comuni)	42	318.583	341.521	93,28%

Elaborazione su dati Istat

Città metropolitana di Bari

La rappresentazione grafica degli indici di autocontenimento mostra quindi una curva piuttosto ripida in fase iniziale fino alla distanza di 35 chilometri dal Comune centroide dove si ottiene un sostanziale appiattimento.

Figura 33. Indici di autocontenimento del mercato del lavoro nella città metropolitana di Bari



Questa distanza rappresenta il valore di massima integrazione funzionale del mercato del lavoro.

I Comuni inclusi in questa zona di massima integrazione del mercato del lavoro sono 37 (Tabella 9).

Tabella 9. Comuni appartenenti alla zona di massima integrazione del mercato del lavoro

Comune		
Bari	Adelfia	Bitonto
Bitritto	Capurso	Cellamare
Giovinazzo	Modugno	Mola di Bari
Noicattaro	Triggiano	Valenzano
Binetto	Bitetto	Casamassima
Palo del Colle	Rutigliano	Sannicandro di Bari
Acquaviva delle Fonti	Conversano	Grumo Appula
Molfetta	Terlizzi	Polignano a Mare
Turi	San Michele di Bari	Cassano delle Murge
Toritto	Monopoli	Castellana Grotte
Putignano	Gioia del Colle	Santeramo in Colle
Altamura	Ruvo di Puglia	Corato
Noci		

I dossier delle Città Metropolitane

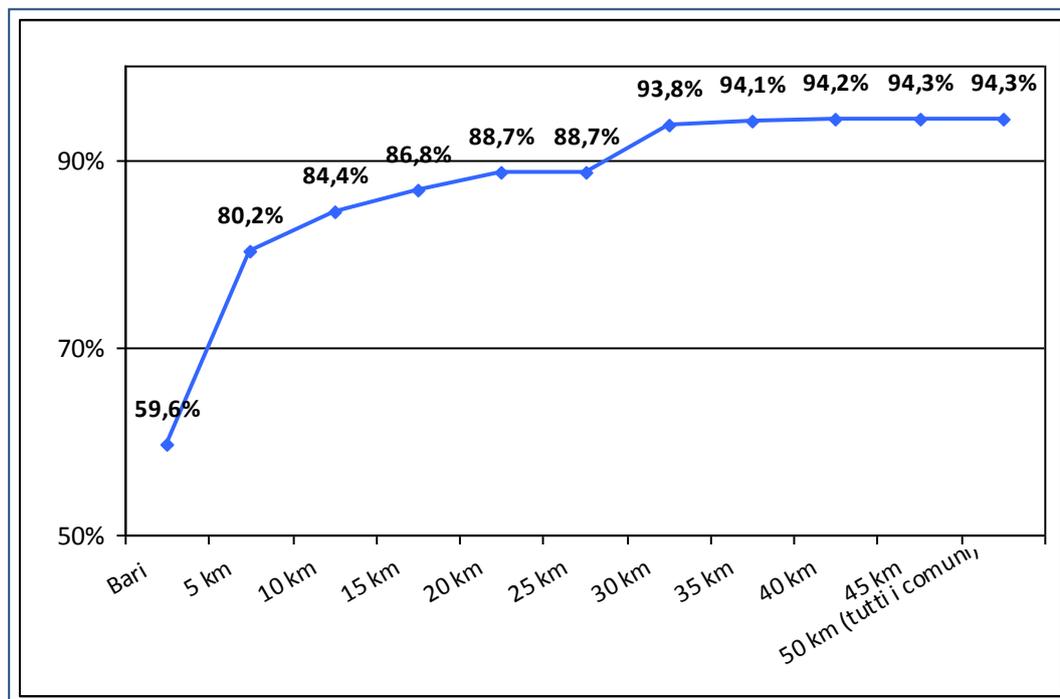
Città metropolitana di Bari

Ripetendo l'analisi fatta sulla base degli spostamenti residenza - lavoro per gli spostamenti residenza - studio si ottengono risultati piuttosto simili, sia nelle intensità che nell'andamento con inclinazioni più pronunciate per questi ultimi sia inizialmente che dopo il punto di flesso. Fino alla distanza di 30 km l'indice di autocontenimento cresce in maniera sensibile, dopodiché gli incrementi diventano molto esigui, in virtù anche del basso numero di Comuni che si vanno ad aggiungere.

Tabella 10. Indici di autocontenimento rispetto ai flussi residenza-studio nella Città metropolitana di Bari.

Raggio	N. Comuni	Flussi	Studenti	Autocontenimento
Bari	1	50.482	84.631	59,65%
5 km	12	95.999	119.736	80,18%
10 km	19	111.416	132.047	84,38%
15 km	23	138.265	159.239	86,83%
20 km	28	147.461	166.199	88,73%
25 km	28	147.461	166.199	88,73%
30 km	37	203.874	217.356	93,80%
35 km	38	207.145	220.213	94,07%
40 km	39	208.787	221.543	94,24%
45 km	41	210.350	223.160	94,26%
50 km (tutti i comuni)	42	210.602	223.335	94,30%

Figura 34. Indici di autocontenimento rispetto ai flussi residenza-studio – nella Città metropolitana di Bari



Tuttavia, questa analisi non prende in considerazione l'ambiente esterno alla ex provincia, in particolare la contigua provincia di Barletta-Andria-Trani, nei confronti della quale è possibile supporre l'esistenza di una possibile, e rilevante, interconnessione,

Città metropolitana di Bari

almeno sul piano degli spostamenti casa-lavoro. Considerando quindi l'insieme dei Comuni della province di Bari e di Barletta-Andria-Trani, si è proceduto all'individuazione di una possibile area di conurbazione basata sugli indici di autocontenimento. Partendo dalla città di Bari, si verifica quale sia il Comune che, insieme a Bari stessa, individua l'"area" con il maggior indice di autocontenimento. A seguire, a questa area così individuata si aggrega un terzo Comune, e poi un quarto e così via, di volta in volta scelto sempre con il criterio del maggior contributo all'indice di autocontenimento. Si ottiene così un ordinamento dei vari Comuni sulla base dell'interconnessione sugli spostamenti casa-lavoro. La tabella seguente mostra i primi 22 Comuni di questa graduatoria, che possono essere ricompresi in un'area di massima integrazione funzionale del mercato del lavoro, poiché l'indice di autocontenimento che raggiungono supera il 91 per cento, mentre anche aggiungendo i rimanenti 29 Comuni l'indice non arriverebbe a superare il 97 per cento.

Tabella 11. Comuni delle province di Bari e Barletta-Andria-Trani appartenenti alla zona di massima integrazione del mercato del lavoro

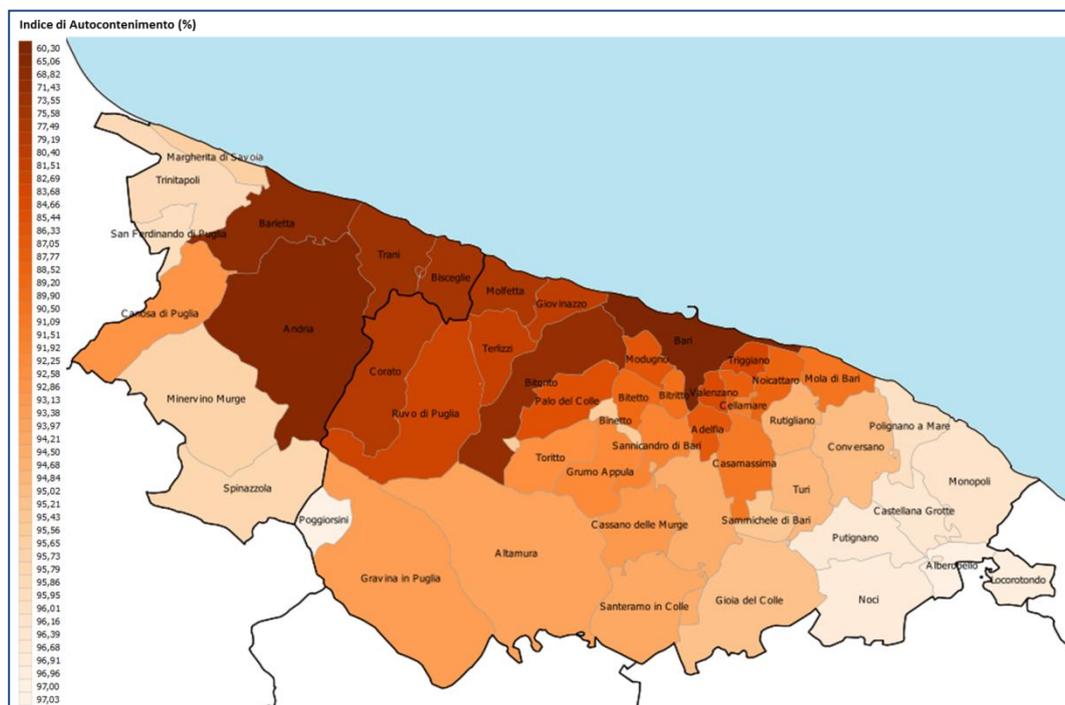
Città	Indice di autocontenimento
Bari	60,30%
Andria	65,06%
Barletta	68,82%
Bitonto	71,43%
Trani	73,55%
Bisceglie	75,58%
Molfetta	77,49%
Corato	79,19%
Giovinazzo	80,40%
Terlizzi	81,51%
Ruvo di Puglia	82,69%
Triggiano	83,68%
Valenzano	84,66%
Palo del Colle	85,44%
Modugno	86,33%
Adelfia	87,05%
Capurso	87,77%
Noicattaro	88,52%
Bitetto	89,20%
Bitritto	89,90%
Mola di Bari	90,50%
Casamassima	91,09%

Nella Figura 35 i Comuni che per primi individuano un'area di forte interconnessione sono quelli situati sulla parte nord della provincia di Bari a cui si aggiungono, in continuità territoriale, anche Andria, Barletta, Trani e Bisceglie, che appartengono invece all'altra provincia. Meno o poco determinanti appaiono invece i Comuni della zona sud e dell'entroterra barese.

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

Figura 35. Progressione dell'indice di autocontenimento nelle province di Bari e Barletta-Andria-Trani



I risultati di questo esercizio sono piuttosto chiari.

Almeno utilizzando l'indicatore dei flussi di movimento delle persone, l'area metropolitana di Bari intesa nel senso europeo del governo unitario dei fenomeni di interdipendenza segnala una maggiore omogeneità nei principali Comuni della adiacente ex provincia di BAT che non rispetto alla fascia interna della gran parte dei Comuni dell'ex propria provincia.

Esistono evidenze di maggiore eterogeneità tra i Comuni dei primi ring baresi e la BAT, per esempio in termini di vocazioni produttive (come la ceramica e la scarpa tecnica); nondimeno, in un ambizioso dibattito di tipo europeo sulle prospettive di progressivo utilizzo dei margini di flessibilità della legge, in vista della creazione di una più strategica e coesa area metropolitana, queste evidenze si propongono alla valutazione dei decisori locali con una nettezza che non pare trascurabile.

3. Omogeneità territoriali funzionali

Le descrizioni e le viste proposte nei cartogrammi descritti nel documento illustrano un territorio diversamente articolato che non è possibile sintetizzare in un banale confronto centro (Bari comune) - periferia (gli altri Comuni della città metropolitana). Tantomeno è sempre riscontrabile, un unico gradiente decrescente di valori che da Bari decade verso le periferie secondo un modello diffusivo dello sviluppo per aree concentriche.

È quindi il caso di leggere la complessità del territorio metropolitano secondo una "lente" che mira a riconoscere le omogeneità dei singoli territori, individuando gruppi (cluster) di Comuni omogenei rispetto ai valori delle variabili analizzate. L'analisi che segue è tesa ad individuare attraverso tecniche statistiche di analisi multivariata, i caratteri ricorrenti nei Comuni (omogeneità dei Comuni), inserendo nel medesimo gruppo Comuni (non necessariamente contigui) che hanno caratteristiche simili.

Gli indicatori utilizzati per la classificazione funzionale²⁷ sono stati:

- Altitudine del centro (metri),
- Consumo del suolo (superficie delle località abitate / totale superficie),
- Densità abitativa (pop residente / kmq di superficie),
- Indice Turismo (posto letto x 1.000 residenti),
- Tasso di natalità (nati ogni 1.000 residenti),
- Incidenza stranieri (stranieri residenti / popolazione residenti x 100)
- Indice di Vecchiaia (popolazione >64 / popolazione <15)
- Indice saldo demografico ([iscritti - cancellati] / popolazione x 100)
- Polarizzazione del lavoro (addetti / popolazione in età attiva x 100)
- Reddito imponibile medio per contribuente 2012

È questo che segue tuttavia un primo tentativo di classificazione che risente ad oggi dell'assenza di alcune variabili che vanno ancora inserite nel modello. Ci si riferisce in particolare alle relazioni funzionali tra Comuni espresse dal pendolarismo per motivo di lavoro e studio, e ad un'analisi più approfondita relativa ad una classificazione economica dei Comuni. La rappresentazione delle costanti funzionali rappresentate nel successivo cartogramma (Figura 36) ha quindi il valore di una prima tappa del riconoscimento delle omogeneità territoriali.

²⁷ E' stato seguito il metodo tassonomico dell'università di Wroclaw su variabili standardizzate

Città metropolitana di Bari

Figura 36. Costanti funzionali e aree omogenee



Fonte: elaborazione DAT

Sono inseriti nel medesimo gruppo i Comuni che hanno forte similarità sulle variabili: Altitudine del centro, Consumo del suolo, Densità abitativa, Turisticità, Natalità, Incidenza popolazione straniera, Invecchiamento della popolazione, Saldo demografico, Concentrazione posti di lavoro, Reddito imponibile medio per contribuente. L'esame dei vari gruppi così costituiti porta a diverse considerazioni. Nella Tabella 12 si elencano i vari gruppi ottenuti con il criterio sopraesposto.

Tabella 12. Gruppi di Comuni aggregati per similarità funzionali

Acquaviva delle Fonti	Conversano	Gioia del Colle	Ruvo di Puglia	Toritto	Castellana		
Adelfia	Grumo Appula	Mola di Bari	Noicattaro	Terlizzi			
Alberobello	Giovinazzo	Locorotondo	Monopoli	Noci	Polignano a Mare	Putignano	Sammichele di Bari
Altamura	Corato	Gravina in Puglia	Poggiorsini	Santeramo in Colle			
Bari	Modugno	Molfetta					
Binetto	Bitetto	Bitonto	Cellamare	Palo del Colle	Bitritto	Casamassima	
Rutigliano	Sannicandro di Bari	Turi					
Capurso	Triggiano	Valenzano					

Città metropolitana di Bari

Dalla lettura del grafico emerge chiaramente la necessità di inglobare l'elemento "contiguità territoriale" come collante delle diverse aree, elemento casualmente presente solo in tre aree: quella del "gruppo" Altamura, quella di Alberobello e quella di Binetto. Se si unisce quest'ultima area con quella contigua di Bari si ricalcano sostanzialmente le tre aree vaste previste dalla regione Puglia nell'ambito della programmazione del Programma operativo FESR relativo al ciclo di programmazione 2007-2013: la "Città Murgiana", la "Valle d'Itria" e la "Metropoli Terra di Bari", ciascuna con una diversa traiettoria di sviluppo, la prima votata alla dimensione rurale e manifatturiera, la seconda al turismo ed al *made in Italy*, la terza che ha più "anime" al suo interno, quella del terziario, quella dell'industria alimentare e manifatturiera e quella tradizionalmente legata all'agricoltura.

4. L'economia

4.1. Il contesto economico nazionale

Il sistema economico nazionale sembra uscito dalla dinamica recessiva che lo aveva avvolto per quasi quattro anni durante i quali l'unica componente in crescita della domanda sono state le esportazioni. Le esportazioni, che in linea tendenziale sono cresciute per tutto il 2015, hanno subito, tuttavia, una sensibile frenata nel terzo trimestre dello stesso anno, principalmente a causa dell'indebolimento della domanda proveniente dai paesi extraeuropei. A causa di una forte ripresa delle importazioni, il contributo dell'estero sul Pil è stato negativo, ma è stato controbilanciato da una modesta crescita della domanda interna.

Tabella 13. PIL e principali componenti (variazioni percentuali sul periodo precedente)

VOCI	2015				2015
	1°	2°	3°	4°	
PIL	0.4	0.3	0.2	0.1	0.8
Importazioni totali	2.9	1.6	-0.2	1.0	6.0
Domanda nazionale	0.9	0.3	0.5	1.1
Consumi nazionali	-0.1	0.2	0.4	0.3	0.5
Investimenti fissi lordi	0.6	0.2	0.8	0.8
Variazione delle scorte	0.8	0.1	0.2	-0.4	0.5
Esportazioni totali	1.2	1.4	-1.3	1.3	4.3
Esportazioni nette	-0.4	----	-0.3	0.1	-0.3

Fonte: Elaborazione Banca d'Italia su dati ISTAT

In particolare, i dati sulla contabilità nazionale riportati nella Tabella 13²⁸ confermano per il 2015 il trend positivo delle esportazioni (+4,3 per cento su base annua), mentre le importazioni - anche per effetto della discesa dei prezzi dei prodotti energetici - sono in sensibile ascesa sia in volume che in termini relativi (+6.0 per cento su base annua). Con riferimento ai saldi commerciali per partner (Tabella 14²⁹), se si considera che gli scambi con i paesi UE sono tradizionalmente maggiori rispetto a quelli con i partner extra UE (nel 2015 le esportazioni nell'area UE sono state pari al 54,9 per cento a fronte del 45,1 per cento di quelle extra UE), qualora questo *trend* permanga nei periodi successivi la componente estera della domanda (ossia, la differenza tra *export* ed *import*) potrebbe continuare ad apportare un contributo alla crescita di segno negativo. Tuttavia, nel 2015 l'incremento su base annua dell'export italiano è stato del 3,8 per cento verso i paesi UE (sebbene, facendo riferimento ai soli paesi che adottano l'Euro, la crescita sia più modesta) e del 3,6 per cento verso i paesi extra UE, la cui crescita - nonostante si sia registrata una drastica diminuzione degli scambi verso la Russia, e delle flessioni verso

²⁸ Banca d'Italia, Bollettino economico n. 2-2016 (elaborazioni su dati ISTAT).

²⁹ ISTAT, Commercio con l'estero (pubblicato il 16 febbraio 2016, periodo di riferimento: Dicembre 2015)

Città metropolitana di Bari

l'area OPEC e la Cina - dipende in larga misura dal dinamismo dell'export italiano verso gli Stati Uniti e l'India.

Tabella 14. Esportazioni, importazioni e saldi della bilancia commerciale per Paesi e aree geografiche e geoeconomiche

Paesi	ESPORTAZIONI		IMPORTAZIONI		SALDI (ml. euro)
	Quote % (a)	Gen.-Dic.15/Gen.- Dic.14	Quote % (a)	Gen.-Dic.15/Gen.- Dic.14	Gen.-Dic.15
Paesi Ue:	54,9	3,8	57,1	5,8	11.524
Uem19	40,4	3,2	45,4	5,1	-4.155
Regno Unito	5,2	7,3	2,9	2,8	11.897
Paesi extra Ue:	45,1	3,6	42,9	-0,1	33.663
<i>Russia</i>	2,4	-25,2	4,8	-17,5	-7.151
<i>Svizzera</i>	4,8	1,0	2,9	4,3	8.393
<i>Turchia</i>	2,4	2,8	1,6	15,8	3.385
<i>Africa</i>	5,1	-14,3	6,0	-15,4	-341
<i>Stati Uniti</i>	7,5	20,9	3,5	13,8	21.794
<i>America centro-</i>	3,5	-1,0	2,7	-0,3	4.288
<i>Medio Oriente</i>	5,0	8,4	4,7	-8,3	6.312
<i>Cina</i>	2,6	-0,7	7,0	12,3	-17.736
<i>Giappone</i>	1,3	3,0	0,8	15,5	2.395
<i>India</i>	0,8	10,3	1,2	-4,1	-650
OPEC	5,7	-1,3	5,8	-12,3	4.407
Mondo	100,0	3,7	100,0	3,3	45.187

(a) Il valore delle quote è calcolato sul totale dei flussi di scambio con il resto del mondo per l'anno 2015.

A partire dal 1° gennaio 2015 l'area Uem include anche la Lituania (Uem19). La serie storica Uem19 è stata ricostruita per facilitare l'analisi dei dati.

Disaggregando l'analisi per settori di attività economica (classificazione ATECO), si nota che nel 2015 la maggiore propensione dell'export italiano è stata registrata nei settori manifatturieri; le migliori performance a livello nazionale riguardano la vendita di autoveicoli (+31,8 per cento), di computer e di apparecchi elettronici e ottici (+11 per cento), mentre una crescente "quota di mercato" è rappresentata dalla vendita di articoli farmaceutici, chimico-medicali e botanici (+5,6 per cento).

Un ruolo fondamentale nell'espansione dell'export italiano è stato giocato dall'industria manifatturiera, che da sola presenta un avanzo commerciale di 98,2 miliardi, il 6,3 per cento del PIL: si tratta, secondo l'ISTAT, di "un livello storicamente tra i più elevati", e si manifesta proprio negli anni più difficili per l'economia italiana ed europea. Questo fa pensare a un riposizionamento in atto della manifattura italiana nel contesto internazionale, fenomeno che sembra confermato dai dati: come si può osservare dalla Figura 37, la propensione ad esportare del settore (prodotti trasformati e manufatti) è cresciuta dal 33,7 per cento del 2008 a più del 40 per cento del 2013, con punte in settori chiave dell'economia, dal farmaceutico ai mezzi di trasporto - con propensione ad esportare superiore al 70 per cento - passando per la branca industriale dell'ICT, che esporta oltre il 60 per cento della produzione, e per la filiera del tessile (che in cinque

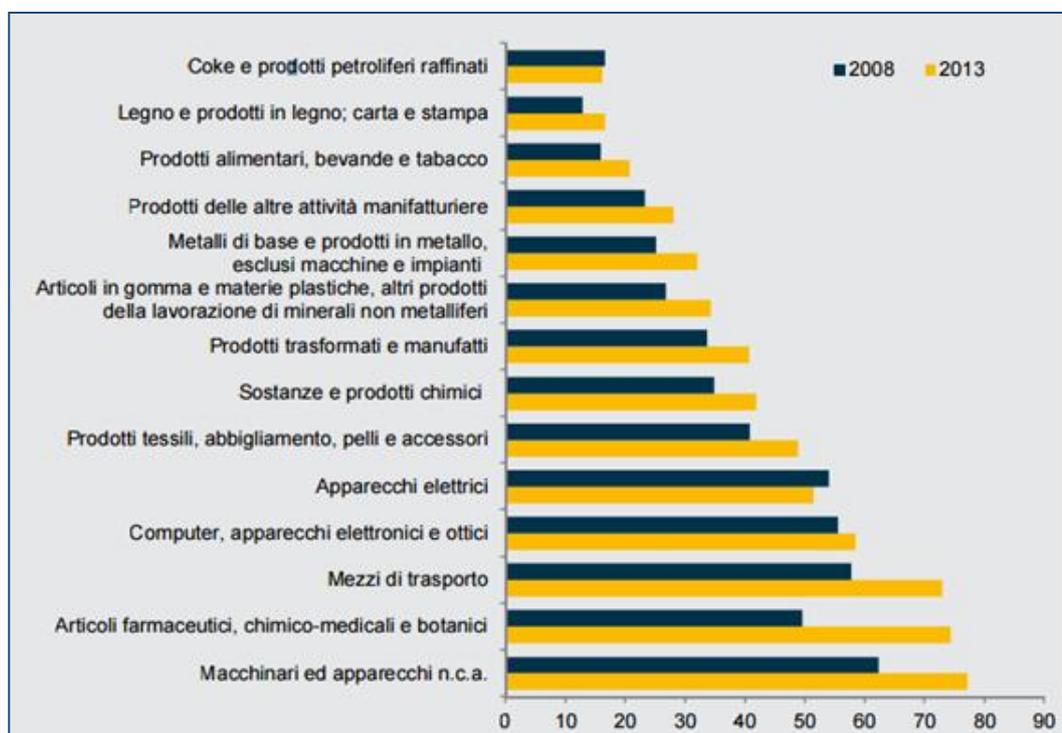
L'export trainato
dall'industria
manifatturiera

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

anni ha fatto registrare un incremento di dieci punti percentuali nella propensione ad esportare).

Figura 37. Propensione all'esportazione di manufatti industriali per settore di attività economica – Anni 2008 e 2013 (valori concatenati, anno di riferimento 2005; percentuali)



Fonte: dati ISTAT, Conti economici nazionali

Comprendere i processi di trasformazione e riorganizzazione che stanno accompagnando l'evoluzione della crisi può fornire utili indicazioni per orientare il sistema produttivo locale verso le opportunità di ripresa che caratterizzano lo scenario attuale. In particolare, il successo della manifattura può essere spiegato attraverso le nuove tendenze organizzative delle economie più avanzate, a partire dalla Germania: come evidenziato da numerosi studi³⁰, i Paesi del cosiddetto "centro" tendono a caratterizzarsi per un disavanzo nei beni intermedi ed un avanzo nei beni finali. Questo significa che le economie "trainanti" tendono ad acquistare dall'estero la componentistica, i beni capitali e le strumentazioni per poi assemblare i prodotti finali in patria. Lungo queste linee interpretative è possibile comprendere il ruolo di primo piano della nostra manifattura, che può presentarsi sui mercati internazionali con una forza lavoro altamente qualificata, un elevato grado di conoscenze tecniche e teoriche (maturate negli anni di maggiore sviluppo della grande impresa pubblica) ma anche salari inferiori ai paesi centrali.

³⁰ Per una panoramica sulle tematiche inerenti alla divisione internazionale del lavoro e alla frammentazione dei processi produttivi, con particolare riferimento al commercio di beni intermedi e beni finali, si rimanda al World Trade Report 2008, *Trade in a Globalizing World*, redatto dal WTO.

Città metropolitana di Bari

Se la domanda estera è uno dei volani della ripresa, il problema diventa quello di individuare il modo migliore per intercettarlo. Questo aspetto interessa anche gli Enti locali, che si trovano oggi - nell'ambito del processo di attuazione della "riforma Delrio" - a ridisegnare i perimetri amministrativi ed organizzativi, le funzioni e le competenze, e che hanno dunque la possibilità di procedere coerentemente con una precisa idea di sviluppo dei territori che sappia cogliere le prospettive di crescita implicite nelle dinamiche dell'economia italiana ed europea. La concorrenza dei paesi caratterizzati da un costo del lavoro straordinariamente inferiore al nostro - eppure ben presenti sui mercati internazionali - rende di fatto impossibile declinare il tema della competitività solamente in termini di prezzo: infatti, in un simile contesto globalizzato non si può pensare di conquistare quote di domanda estera contenendo i costi della produzione. La soluzione socialmente più auspicabile e al tempo stesso maggiormente efficace, dunque, appare quella di puntare sulla qualità e sul contenuto dei prodotti: una strategia che se da un lato consente di non scaricare i costi della ripresa sulla coesione sociale dei territori, dall'altro induce gli acquirenti ad accettare di buon grado il prezzo più alto che caratterizza le produzioni italiane rispetto a quelle provenienti dai paesi emergenti. Infine, la via del miglioramento qualitativo - intesa come alternativa al mero contenimento dei costi - apre alle imprese mercati "di nicchia" caratterizzati da elevati redditi, garantendo così un sentiero di crescita dotato di basi solide e non esposto alle oscillazioni dei mercati.

4.2. La vitalità dei distretti industriali

La strategia di sviluppo incentrata sulla qualità e l'innovazione dei prodotti negli anni più recenti è stata perseguita con maggiore successo dai sistemi locali d'impresa, come mostrano autorevoli studi³¹.

Questa particolare struttura organizzativa, infatti, garantisce alle imprese la flessibilità richiesta dall'elevata specializzazione produttiva che caratterizza il mercato dei beni intermedi, ovvero le produzioni che dominano l'odierno commercio internazionale: piccole e medie imprese, non gravate dai costi di commercializzazione che si impongono a chi si affaccia sui mercati dei beni finali, possono sfruttare appieno le vocazioni dei singoli territori, stabilire connessioni formali ed informali con le conoscenze disponibili nei luoghi e sviluppare reti di cooperazione e percorsi di sviluppo comuni tra unità imprenditoriali autonome. La particolare struttura produttiva italiana, caratterizzata da una prevalenza di piccole e medie imprese, si presta bene a intraprendere un cammino di sviluppo fondato sull'evoluzione continua dei prodotti e sulle interconnessioni tra le competenze ereditate dal passato e le nuove tecnologie: riposizionandosi intelligentemente lungo la filiera "lunga" delle produzioni internazionali, e contribuendo all'innovazione dei prodotti attraverso processi di sviluppo delle antiche specializzazioni produttive, le piccole e medie imprese dei nostri territori possono inserirsi

³¹ Si veda ad esempio 'Economia e finanza dei distretti industriali' del Servizio Studi e Ricerche Intesa San Paolo, 2014

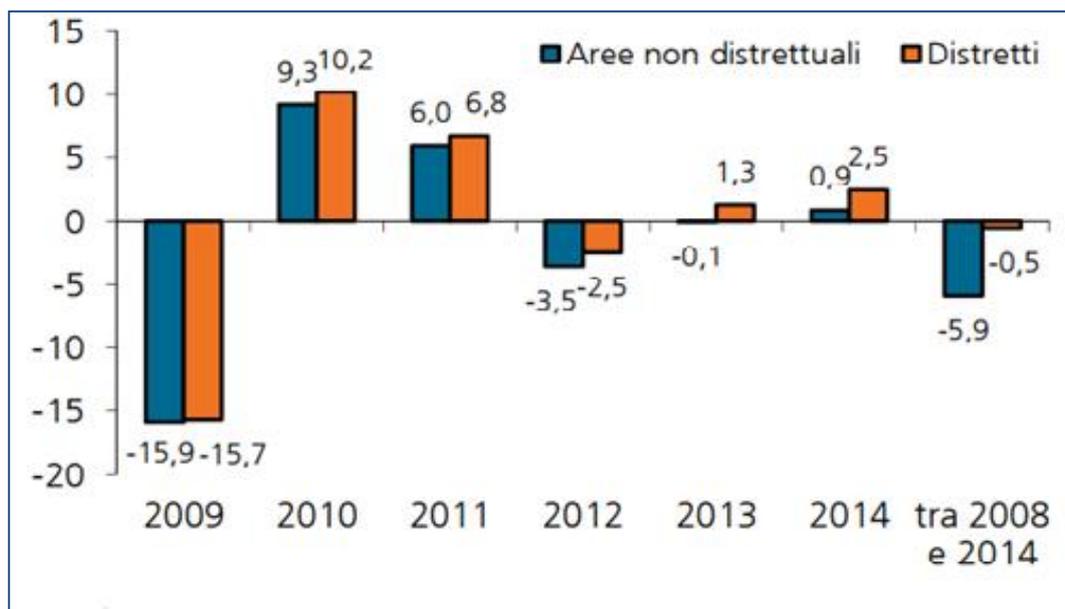
Città metropolitana di Bari

proficuamente all'interno della nuova divisione internazionale del lavoro che si sta progressivamente affermando negli ultimi anni.

I dati a nostra disposizione confermano questa lettura³². Il fatturato dei distretti industriali italiani cresce più della media del manifatturiero. Dal 2008 a oggi le imprese organizzate in distretti crescono di circa 5 punti percentuali in più rispetto alle aree non distrettuali, soprattutto grazie alla loro maggiore presenza sui mercati esteri, a fronte di una domanda interna in continuo declino (Figura 43). Nel 2013 la redditività complessiva della gestione industriale (ROI) è stata maggiore di quella delle imprese non distrettuali mentre il patrimonio netto è aumentato del 10,8 per cento contro l'8,2 per cento delle imprese non distrettuali.

Nella Figura 38 vengono evidenziate le migliori performance delle aree distrettuali che a livello di fatturato tengono meglio nelle fasi recessive e crescono a ritmi maggiori nella ripresa.

Figura 38. Evoluzione del fatturato (variazione % a prezzi correnti; valori medi) (ISID)



Fonte: Intesa Sanpaolo Integrated Database (ISID)

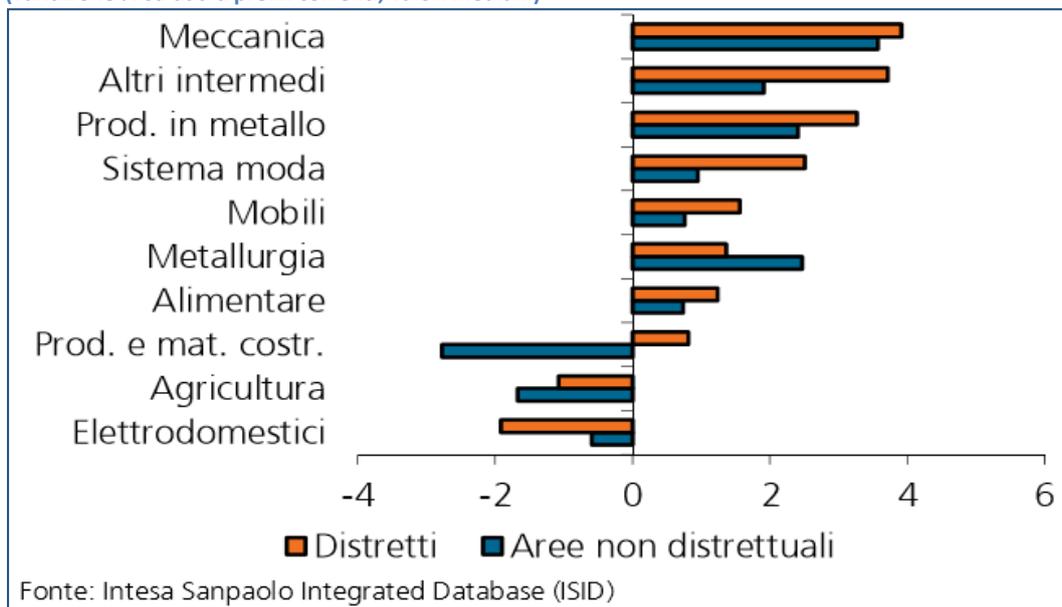
Nella Figura 39 è interessante notare la misura in cui le aree distrettuali superano quelle non distrettuali in quasi tutti i settori compresi in quelli in cui risulta specializzata, l'area di Bari ed il relativo *hinterland*, ovvero il sistema della meccanica ed in particolare quello della mecatronica³³, cioè il comparto produttivo che unisce la meccanica, l'elettronica e l'informatica che è stato uno dei distretti di maggiore successo sui mercati esteri degli ultimi anni.

³² IntesaSanpaolo Economia e Finanza dei distretti industriali – Rapporto annuale n. 7 Dicembre 2014

³³ Vedi oltre paragrafo 4.3.

Città metropolitana di Bari

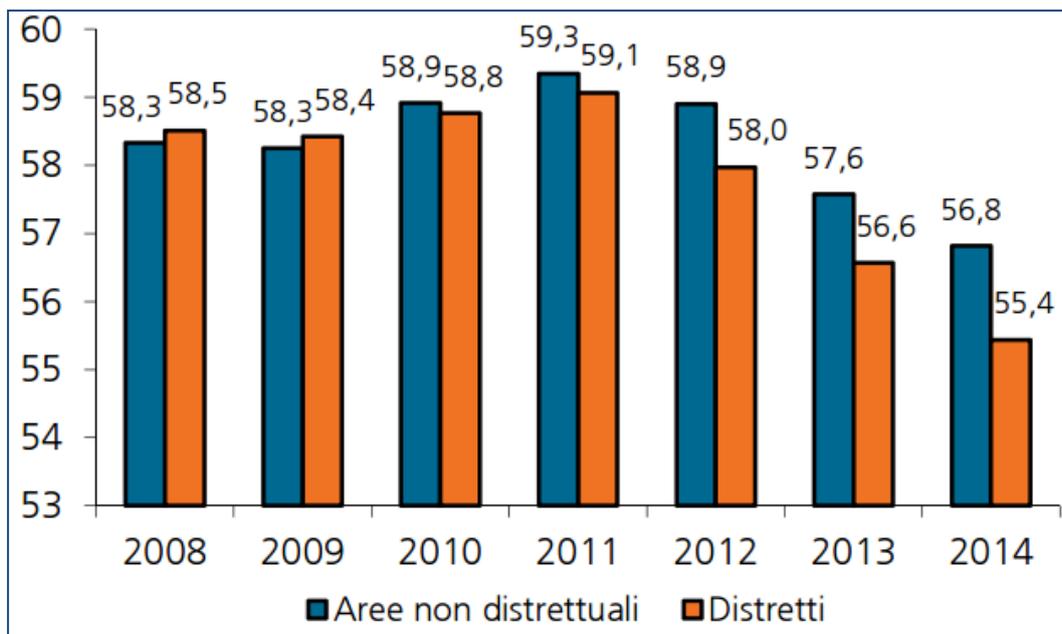
Figura 39. Evoluzione del fatturato nel 2014 nei principali settori di specializzazione dei distretti (variazione % su dati a prezzi correnti; valori mediani)



Fonte: Intesa Sanpaolo Integrated Database (ISID)

Per quanto concerne la gestione finanziaria, è interessante notare il minor ricorso all'indebitamento delle realtà appartenenti ai sistemi produttivi locali, garantito dal posizionamento delle imprese distrettuali all'interno di una filiera lunga del valore, dai rapporti tra le imprese e da una integrazione maggiore tra le unità produttive.

Figura 40. Leva finanziaria (debiti finanziari in % di patrimonio netto e debiti finanziari; valori mediani)



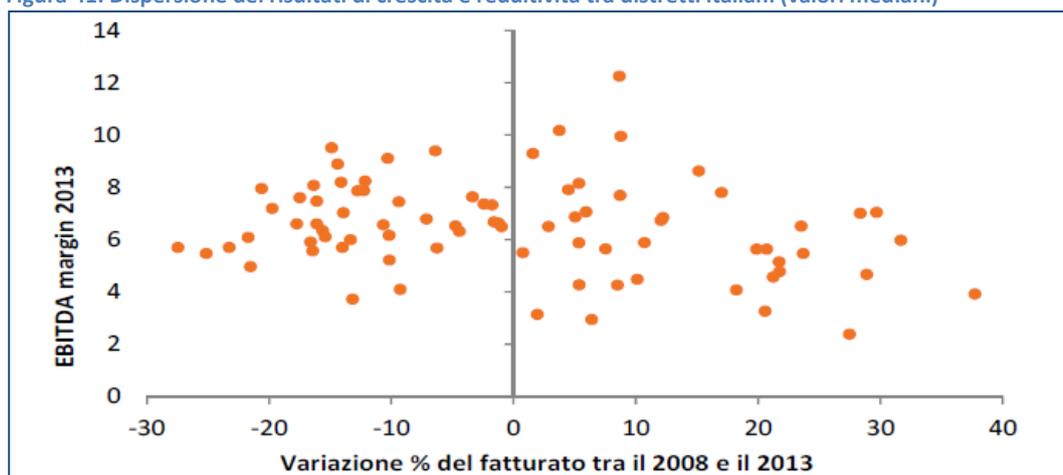
Fonte: Intesa Sanpaolo Integrated Database (ISID)

Vi sono, tuttavia, anche alcune criticità legate ai sistemi d'impresa locali, ad esempio il 4 per cento delle imprese distrettuali mostra per il terzo anno consecutivo margini unitari

Città metropolitana di Bari

negativi, con rischio di uscita dal mercato e dunque d'indebolimento della rete. A riprova del fatto che le dinamiche dello sviluppo locale possano essere governate con risultati diversi, la Figura 41 mostra come non tutti i distretti siano in crescita. Questa prospettiva è utile per cogliere le potenzialità di una rinnovata politica industriale a sostegno delle aree di vitalità industriale presenti nel nostro paese.

Figura 41. Dispersione dei risultati di crescita e redditività tra distretti italiani (valori mediani)



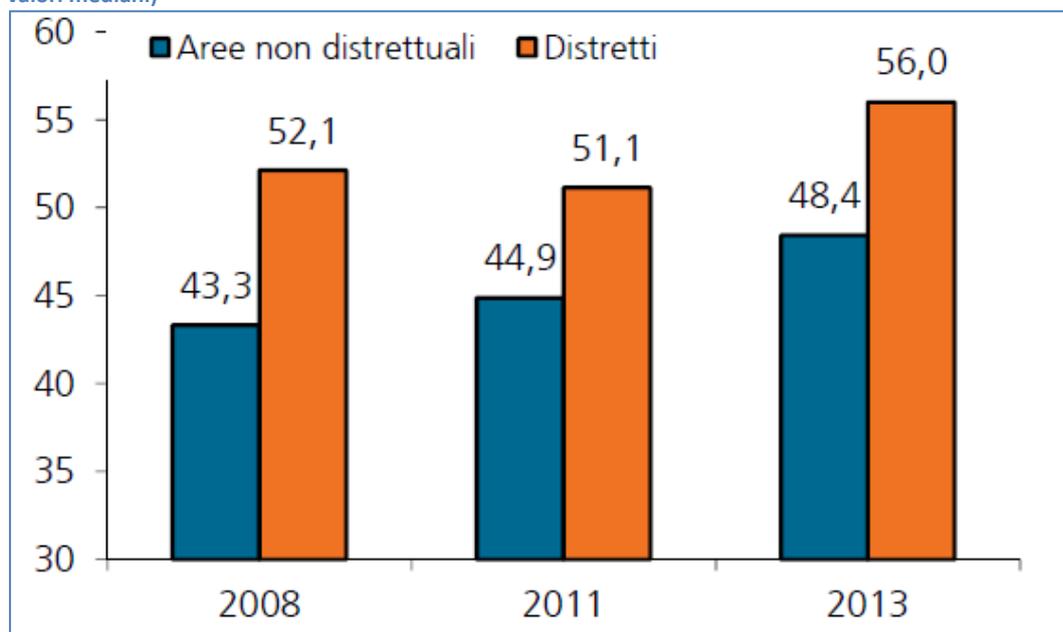
Nota: sono riportati solo i distretti di cui si dispone di almeno 40 bilanci di esercizio.

Fonte: Intesa Sanpaolo Integrated Database (ISID)

Nonostante questi aspetti critici, è immediato notare nell'ambito dell'analisi sui sistemi produttivi locali una correlazione positiva tra le *performance* dei diversi distretti e il loro "posizionamento strategico", ovvero quella funzione aziendale che ha l'obiettivo di contribuire ad individuare il vantaggio competitivo dell'impresa, al fine di indirizzarne le energie per l'ulteriore crescita. Si tratta pertanto di una variabile su cui può intervenire la politica industriale: la diffusione di strategie d'innovazione, il potenziamento del *marketing* e l'attenzione all'ambiente rappresentano tutti elementi di vitalità delle grandi imprese che possono essere rafforzati nelle PMI solo grazie all'organizzazione distrettuale e all'intervento pubblico.

Città metropolitana di Bari

Figura 42. Propensione all'export delle imprese che dichiarano di esportare, 2013 (export in % fatturato; valori medi)



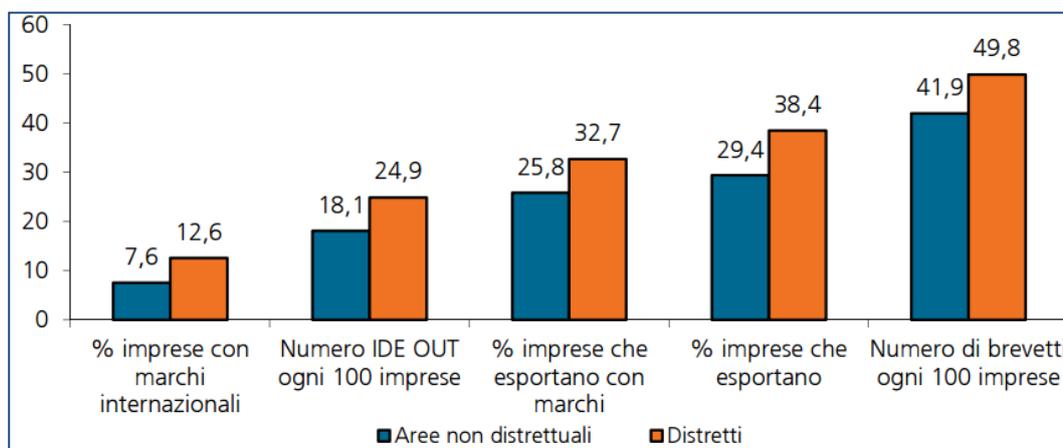
Fonte: Intesa Sanpaolo Integrated Database (ISID)

Nonostante la dimensione delle imprese che ne prendono parte, le realtà distrettuali si presentano come quella componente del tessuto industriale maggiormente capace di proiettare il suo campo d'azione sui mercati esteri: infatti, oltre ad una maggiore propensione ad esportare (come si può notare dalla Figura 42), la competitività sui mercati internazionali sembra risentire sensibilmente dell'organizzazione distrettuale, con il 38,4 per cento delle imprese distrettuali che risultano imprese esportatrici contro il 29,4 per cento di quelle non distrettuali. Inoltre, le imprese distrettuali registrano nel 24,9 per cento dei casi partecipazioni estere, contro il 18,1 per cento delle imprese non distrettuali, mostrando così una maggiore integrazione nelle catene del valore internazionali connessa a maggiori flussi d'investimenti diretti esteri. Inoltre, le imprese distrettuali riescono a presidiare meglio i segmenti di mercato in cui entrano, registrando più brevetti e più marchi della media, in una dinamica virtuosa che ha subito una rapida accelerazione negli ultimi cinque anni, in cui l'attività di *branding* ha portato le imprese distrettuali a registrare sui mercati internazionali 49,8 brevetti e 12,6 marchi ogni 100 imprese, contro 41,9 brevetti ed 7,6 marchi ogni 100 imprese non distrettuali. Il posizionamento strategico (Figura 43) ha ovviamente avuto un'influenza positiva sulla situazione finanziaria, garantendo alle imprese maggiormente proiettate nelle attività internazionali una maggiore più contenuta posizione debitoria.

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

Figura 43. I punti di forza dei distretti industriali: il potenziamento strategico

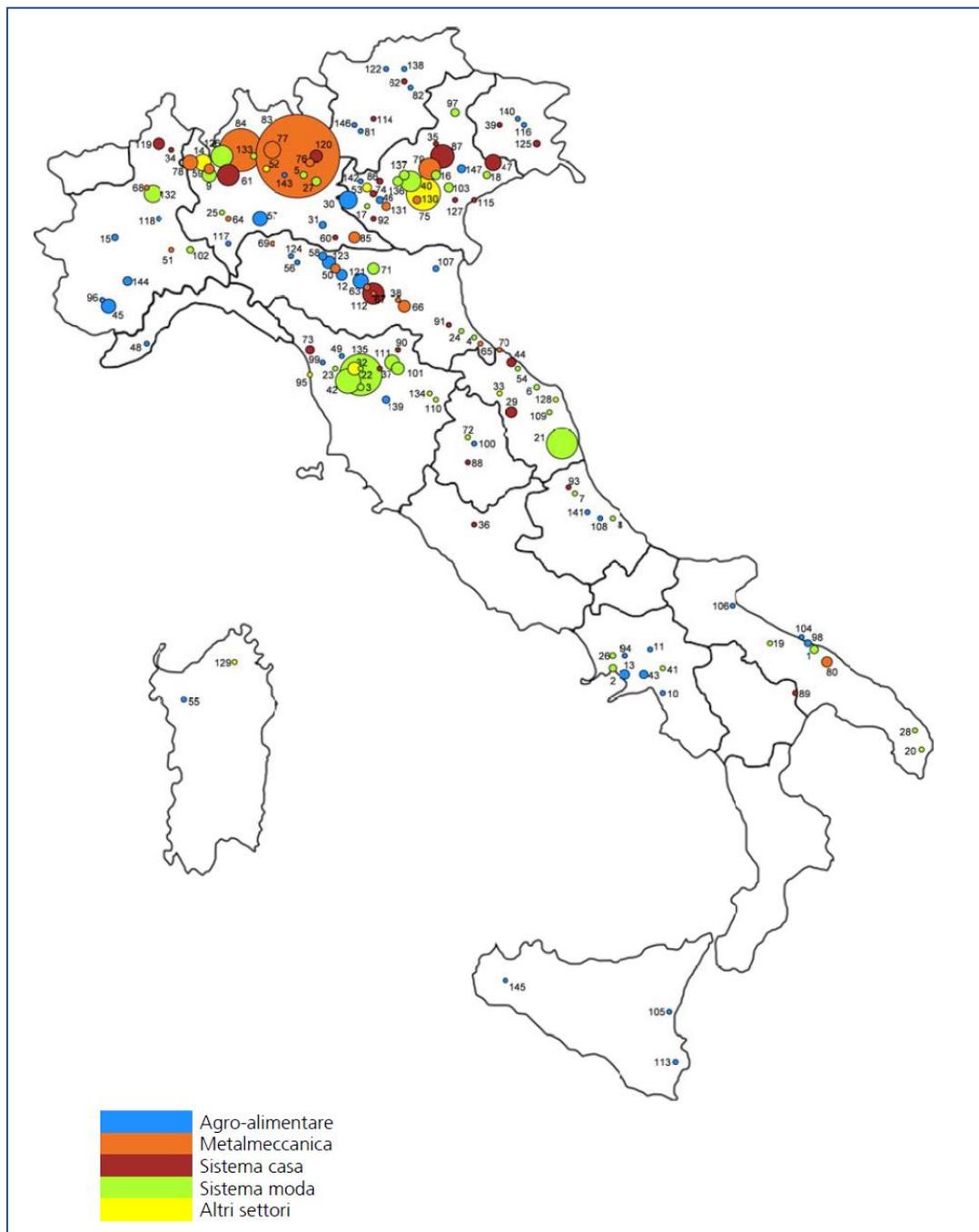


Fonte: Intesa Sanpaolo Integrated Database (ISID)

In questo quadro, è interessante notare dalla Figura 44 come le realtà distrettuali siano localizzate sul territorio italiano. La “mappatura” dei distretti industriali italiani cui si rimanda nel presente lavoro è quella fornita dalla Direzione Studi e Ricerche Intesa San Paolo, la quale tiene conto - oltre a criteri oggettivi quali il numero di attività in un determinato perimetro geografico, l’ammontare degli addetti e le performance commerciali - della complessità dell’attività d’identificazione dei distretti e delle trasformazioni continuamente in essere nel sistema produttivo nazionale. In particolare, nel rapporto annuale del 2015 - cui si fa riferimento in questa sede - viene proposto uno studio su 147 distretti in Italia, di cui 138 distretti nel comparto manifatturiero e 9 nell’agricoltura. I distretti identificati e monitorati da Intesa Sanpaolo raggiungono un livello di *export* pari a 90,5 miliardi di euro, di cui 87,9 miliardi nel manifatturiero (il 23 per cento del totale esportato dall’industria manifatturiera italiana) e 2,7 miliardi nell’agricoltura - il 49 per cento del totale dell’*export* agricolo. Più dettagliatamente, oltre il 40 per cento delle esportazioni distrettuali proviene dai distretti del nord-est, il 32,2 per cento da quelli del nord-ovest, il 7,2 per cento da quelli del Mezzogiorno - in cui prevalgono le aree distrettuali agro-alimentari; in linea con il dato sull’*export*, anche in termini di numerosità la maggior parte dei distretti identificati è localizzata nel settentrione (37 per cento nel nord-est e 24 per cento nel nord-ovest), a cui seguono il centro (20,5 per cento) e il Mezzogiorno (18,5 per cento).

Città metropolitana di Bari

Figura 44. Mappa dei distretti industriali in Italia



Elaborazione Intesa Sanpaolo Servizio studi e ricerche

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

Figura 45. Elenco dei distretti industriali in Italia

Distretto	Distretto	Distretto
1 Abbigliamento del barese	51 Frigoriferi industriali di Casale Monferrato	101 Oreficeria di Arezzo
2 Abbigliamento del napoletano	52 Gomma del Sebino Bergamasco	102 Oreficeria di Valenza
3 Abbigliamento di Empoli	53 Grafico veronese	103 Oreficeria di Vicenza
4 Abbigliamento di Rimini	54 Jeans valley di Montefeltro	104 Ortofrutta del barese
5 Abbigliamento e calzature della Bassa Bresciana	55 Lattiero-caseario del sassarese	105 Ortofrutta di Catania
6 Abbigliamento marchigiano	56 Lattiero-caseario di Reggio Emilia	106 Ortofrutta e conserve del foggiano
7 Abbigliamento nord abruzzese	57 Lattiero-caseario lombardo	107 Ortofrutta romagnola
8 Abbigliamento sud abruzzese	58 Lattiero-caseario Parmense	108 Pasta di Fara
9 Abbigliamento-tessile gallaratese	59 Lavorazione metalli Valle dell'Arno	109 Pelletteria del Tolentino
10 Agricoltura della Piana del Sele	60 Legno di Casalasco-Viadanese	110 Pelletteria e calzature di Arezzo
11 Alimentare di Avellino	61 Legno e arredamento della Brianza	111 Pelletteria e calzature di Firenze
12 Alimentare di Parma	62 Legno e arredamento dell'Alto Adige	112 Piastrelle di Sassuolo
13 Alimentare napoletano	63 Macchine agricole di Reggio Emilia e Modena	113 Pomodoro di Pachino
14 Articoli in gomma e materie plastiche di Varese	64 Macchine concia della pelle di Vigevano	114 Porfido di Val di Cembra
15 Caffè, confetterie e cioccolato torinese	65 Macchine legno di Rimini	115 Prodotti in vetro di Venezia e Padova
16 Calzatura sportiva di Montebelluna	66 Macchine per l'imballaggio di Bologna	116 Prosciutto San Daniele
17 Calzatura veronese	67 Macchine per l'industria ceramica di Modena e Reggio Emilia	117 Riso di Pavia
18 Calzature del Brenta	68 Macchine tessili di Biella	118 Riso di Vercelli
19 Calzature del nord barese	69 Macchine utensili di Piacenza	119 Rubinetteria e valvole Cusio-Valsesia
20 Calzature di Casarano	70 Macchine utensili e per il legno di Pesaro	120 Rubinetti, valvole e pentolame di Lumezzane
21 Calzature di Fermo	71 Maglieria e abbigliamento di Carpi	121 Salumi del modenese
22 Calzature di Lamporecchio	72 Maglieria e abbigliamento di Perugia	122 Salumi dell'Alto Adige
23 Calzature di Lucca	73 Marmo di Carrara	123 Salumi di Parma
24 Calzature di San Mauro Pascoli	74 Marmo e granito di Valpolicella	124 Salumi di Reggio Emilia
25 Calzature di Vigevano	75 Materie plastiche di Treviso, Vicenza, Padova	125 Sedie e tavoli di Manzano
26 Calzature napoletane	76 Meccanica strumentale del Bresciano	126 Seta-tessile di Como
27 Calzetteria di Castel Goffredo	77 Meccanica strumentale di Bergamo	127 Sistemi per l'illuminazione di Treviso e Venezia
28 Calzetteria-abbigliamento del Salento	78 Meccanica strumentale di Varese	128 Strumenti musicali di Castelfidardo
29 Cappe aspiranti ed elettrodomestici di Fabriano	79 Meccanica strumentale di Vicenza	129 Sughero di Calangianus
30 Carni di Verona	80 Meccatronica del barese	130 Termomeccanica di Padova
31 Carni e salumi di Cremona e Mantova	81 Mele del Trentino	131 Termomeccanica scaligera
32 Cartario di Capannori	82 Mele dell'Alto Adige	132 Tessile di Biella
33 Cartario di Fabriano	83 Metalli di Brescia	133 Tessile e abbigliamento della Val Seriana
34 Casalinghi di Omegna	84 Metalmeccanica di Lecco	134 Tessile e abbigliamento di Arezzo
35 Ceramica artistica di Bassano del Grappa	85 Metalmeccanico del basso mantovano	135 Tessile e abbigliamento di Prato
36 Ceramica di Civita Castellana	86 Mobile d'arte del bassanese	136 Tessile e abbigliamento di Schio-Thiene-Valdagno
37 Ceramica di Sesto Fiorentino	87 Mobile del Livenza e Quartiere del Piave	137 Tessile e abbigliamento di Treviso
38 Ciclomotori di Bologna	88 Mobile dell'Alta Valle del Tevere	138 Vini bianchi di Bolzano
39 Coltelli, forbici di Maniago	89 Mobile imbottito della Murgia	139 Vini del Chianti
40 Concia di Arzignano	90 Mobile imbottito di Quarrata	140 Vini del Friuli
41 Concia di Solofra	91 Mobili imbottiti di Forlì	141 Vini del Montepulciano d'Abruzzo
42 Concia e calzature di Santa Croce sull'Arno	92 Mobili in stile di Bovolone	142 Vini del veronese
43 Conserve di Nocera	93 Mobili abruzzese	143 Vini di Franciacorta
44 Cucine di Pesaro	94 Mozzarella di bufala campana	144 Vini di Langhe, Roero e Monferrato
45 Dolci di Alba e Cuneo	95 Nautica di Viareggio	145 Vini e liquori della Sicilia occidentale
46 Dolci e pasta veronesi	96 Nocciola e frutta piemontese	146 Vini rossi e bollicine di Trento
47 Elettrodomestici di Inno valley	97 Occhialeria di Belluno	147 Vino prosecco di Conegliano-Valdobbiadene
48 Florovivaistico del ponente ligure	98 Olio e pasta del barese	
49 Florovivaistico di Pistoia	99 Olio toscano	
50 Food machinery di Parma	100 Olio umbro	

Città metropolitana di Bari

4.3. Il tessuto industriale

Quasi un terzo delle imprese attive in Puglia sono localizzate nella provincia di Bari, il sistema barese è fortemente legato al comparto industriale ma ancora poco permeato dalla diffusione di attività di servizio, ciò nonostante questo settore nel territorio barese presenta un valore superiore alla media regionale e del Mezzogiorno ed i dati sul valore aggiunto procapite supportano tale affermazione in quanto oltre l'83 per cento del valore aggiunto pro capite creato nella ex provincia di Bari proviene dai servizi (rispetto ad una media nazionale del attorno al 78 per cento) di cui quasi il 28 per cento dai servizi classificati come "Altri servizi"³⁴ (rispetto al valore medio nazionale inferiore al 22 per cento).

Tabella. 15 Imprese attive in Puglia: localizzazioni per provincia e tipologia. Anno 2013

Province	Unità locali con sede in provincia	Unità locali con sede fuori provincia	Sedi d'impresa	Totale
Bari	12.574	4.348	99.655	116.577
Barletta-Andria-Trani	3.666	976	34.653	39.295
Brindisi	3.195	1.876	31.847	36.918
Foggia	5.567	2.418	60.587	68.572
Lecce	8.671	2.344	63.387	74.402
Taranto	4.854	2.112	41.489	48.455
Totale Puglia	38.527	14.074	331.618	384.219

Fonte: Fonte: Sistema Camerale. CC.I.AA di Bari Elaborazioni IPRES (2014).

La localizzazione delle imprese all'interno della provincia evidenzia una numerosità maggiore di imprese nei comuni di Altamura, Monopoli, Corato, Molfetta cioè sedi attuali o passate di sistema locale del lavoro (Tabella 4), in particolare il comune di Altamura - che, secondo le rilevazioni ISTAT 2001, era sede di un sistema locale del lavoro ma che ora fa parte del SLL di Bari - ha nel suo territorio ben 7.450 imprese ed è ancora meta importante di spostamenti casa lavoro come testimoniato dal grafico di Figura 31.

³⁴ Altri Servizi: Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale obbligatoria; Istruzione; Sanità e assistenza sociale; Attività artistiche, di intrattenimento e divertimento; Altre attività di servizi; Attività di famiglie e convivenze. Cfr. Report Conti economici territoriali – ISTAT – 26 novembre 2015

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

Tabella 16 Imprese attive nella provincia di Bari. Distribuzione delle unità locali per Comune.

Comune	Unità locali
Acquaviva delle Fonti	1.950
Adelfia	1.301
Alberobello	1.369
Altamura	7.450
Bari	28.327
Binetto	171
Bitetto	883
Bitonto	4.425
Bitritto	853
Capurso	1.398
Casamassima	1.842
Cassano delle Murge	1.366
Castellana Grotte	2.350
Cellamare	308
Conversano	2.757
Corato	4.649
Gioia del Colle	3.095
Giovinazzo	1.398
Gravina in Puglia	4.251
Grumo Appula	1.070
Locorotondo	1.899
Modugno	3.779
Mola di Bari	1.837
Molfetta	4.588
Monopoli	5.052
Noci	2.304
Noicattaro	2.487
Palo del Colle	1.397
Poggiorsini	240
Polignano a Mare	1.856
Putignano	2.914
Rutigliano	2.345
Ruvo di Puglia	2.583
Sammichele di Bari	653
Sannicandro di Bari	936
Santeramo in Colle	2.742
Terlizzi	2.436
Toritto	739
Triggiano	1.891
Turi	1.500
Valenzano	1.186
Totale provincia di Bari	116.577

I dati relativi ai settori economici presenti nella provincia di Bari confermano (a parte l'esistenza di un solido settore primario) la maggior numerosità di imprese appartenenti

Città metropolitana di Bari

al settore economico G, quello del commercio e della riparazione di automezzi, e l'importanza del settore delle costruzioni e delle attività manifatturiere (Tabella 17).

Le considerazioni svolte nel paragrafo 4.1 circa la maggiore propensione all'esportazione del settore manifatturiero italiano ed anche pugliese confortate dall'importante presenza di industrie legate alla filiera meccanica e del comparto del *made in Italy* nel territorio della provincia di Bari portano a credere fortemente che lo sviluppo futuro non potrà non passare per un rilancio del tessuto industriale barese nel cui ambito la manifattura manterrà un ruolo centrale accanto ad un potenziamento contestuale, e non in antitesi, della componente terziaria dell'economia locale.

Tabella 17 Imprese attive in Puglia: localizzazioni nella provincia di Bari, suddivisione per settore economico. Anno 2013

Settore economico	Puglia	Provincia di Bari
A Agricoltura, silvicoltura pesca	81.058	19.509
B Estrazione di minerali da cave e miniere	456	69
C Attività manifatturiere	32.586	10.733
D Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condiz...	1.984	371
E Fornitura di acqua; reti fognarie, attività di gestione d...	1.007	333
F Costruzioni	43.584	13.871
G Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di automezzi	125.202	39.221
H Trasporto e magazzinaggio	9.984	3.672
I Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	25.442	6.751
J Servizi di informazione e comunicazione	5.755	2.321
K Attività finanziarie e assicurative	7.334	2.490
L Attività immobiliari	5.136	2.098
M Attività professionali, scientifiche e tecniche	8.772	3.440
N Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imp...	8.700	2.983
O Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale...	4	3
P Istruzione	2.026	634
Q Sanità e assistenza sociale	3.106	983
R Attività artistiche, sportive, di intrattenimento e diver...	5.036	1.523
S Altre attività di servizi	14.723	4.581
T Attività di famiglie e convivenze come datori di lavoro p...	1	-
X Imprese non classificate	2.323	991
Totale	384.219	116.577

Fonte: Sistema Camerale. CC.I.AA di Bari Elaborazioni IPRES (2014).

4.4. Innovazione e sviluppo nella Città metropolitana

L'analisi delle specializzazioni produttive della Città Metropolitana e del contesto regionale entro cui si inserisce offre un punto di vista sullo sviluppo del territorio che appare utile ad orientare gli sforzi di pianificazione strategica cui è chiamato il nuovo ente locale. Elaborando un indice dei vantaggi comparati rivelati – che mostra le vocazioni produttive di un territorio sulla base delle sue *performance* sui mercati esteri – ed integrandolo con un'autorevole teoria dello sviluppo possiamo individuare i punti di forza dell'economia barese e studiarne la collocazione all'interno delle traiettorie di sviluppo regionale.

Recenti studi sull'innovazione tecnologica mettono in evidenza il ruolo delle 'connessioni' nello sviluppo di nuovi prodotti, nuove funzioni e nuovi processi. Prendendo le mosse dai lavori di Hirschman, Hausmann, Hidalgo et al. (2012) mostrano come lo spazio per l'innovazione, e dunque per la crescita economica, scaturisca da relazioni di prossimità tra prodotti, contiguità tra specializzazioni industriali, diffusione di reti di imprese e interazione tra le conoscenze dei territori. La prossimità moltiplica le probabilità che una "scoperta" produca effetti positivi in settori diversi da quello in cui origina, evolvendo nel passaggio da un settore ad un altro e dunque perfezionandosi. I percorsi evolutivi così disegnati possono anche dare vita a nuove innovazioni, che scaturiscono dall'applicazione di una tecnica in un campo diverso da quello in cui tale tecnica è inizialmente sorta. Queste intuizioni configurano una visione dell'innovazione tecnologica complessa, diversa dall'immagine stilizzata che presuppone la produzione di un unico bene omogeneo in tutte le economie e associa all'idea di innovazione solamente l'incremento nella produttività. La "network view of development" ammette la complessità implicita nel processo di innovazione tecnologica, e ascrive all'esistenza di reti di competenze territoriali la capacità di un certo tessuto produttivo di eccellere sui mercati internazionali non tramite il contenimento dei costi di produzione ma, piuttosto, tramite la ricerca della qualità dei prodotti: intorno ai prodotti si costruiscono relazioni sociali che veicolano le conoscenze radicate nei territori verso le migliori opportunità di sviluppo, in un processo iterativo che può essere rafforzato dall'azione pubblica e orientato da nuove forme di politica industriale: come afferma Ginzburg (2007), entro questa ottica "lo sviluppo quindi non consiste nell'accumulare capitale (fisico, sociale, umano, ecc.) ma nell'organizzare e coordinare, attorno a prodotti eterogenei, una pluralità di competenze eterogenee." Si noti che un simile quadro teorico riporta al centro dell'analisi la rilevanza dell'intervento pubblico di programmazione e coordinamento dello sviluppo locale: la funzione di indirizzo e programmazione affidata dal legislatore alla Città Metropolitana trova in questa cornice interpretativa una valida interfaccia operativa capace di cogliere le dinamiche in essere dello sviluppo locale e dell'innovazione.

Un esempio del potenziale operativo della "network view of development" può essere fornito dalla complessa mappatura delle connessioni, lo "spazio dei prodotti", elaborata da Hausmann, Hidalgo et al. (2012) al fine di illustrare la molteplicità delle relazioni di prossimità tra i diversi segmenti del mercato e, al tempo stesso, la diversa collocazione,

Città metropolitana di Bari

centrale o periferica, dei singoli segmenti produttivi. I diversi prodotti, suddivisi per categoria merceologica, sono rappresentati da nodi la cui dimensione riflette la rilevanza del bene nel commercio internazionale. Le connessioni sono state dedotte a partire da un'analisi delle specializzazioni produttive: un paese è specializzato nella produzione di un bene se presenta un indice di specializzazione dell'export³⁵ maggiore dell'unità, e due beni risultano connessi se un paese appare specializzato nell'export di entrambi. Si definisce così uno spazio dei prodotti che mostra le relazioni di prossimità tra le diverse produzioni, con l'idea che da tali relazioni scaturisca l'innovazione: le probabilità di ideare nuovi prodotti o nuovi processi crescono col crescere delle connessioni, veri e propri canali dell'innovazione. Entro questo schema, minore è il numero di collegamenti che un settore manifesta, più periferico sarà il suo posizionamento sulla mappa, mentre i settori caratterizzati dal più elevato numero di connessioni appariranno al centro della rappresentazione grafica.

L'intuizione di fondo è rappresentata dall'idea che lo sviluppo economico si configuri come un processo di estensione delle specializzazioni produttive dalla periferia verso il centro della mappa: a conferma di ciò, Hausmann, Hidalgo et al. (2012) mostrano che i paesi in via di sviluppo registrano un'elevata specializzazione nei settori periferici, dove restano confinati, mentre i paesi economicamente più avanzati giungono ad occupare le aree centrali della mappa, e dunque a moltiplicare le possibilità di innovazione e di crescita. L'applicazione di questa griglia interpretativa alla Città Metropolitana di Bari, operata tramite il calcolo degli indici di specializzazione dell'export a livello provinciale³⁶, offre interessanti spunti di riflessione.

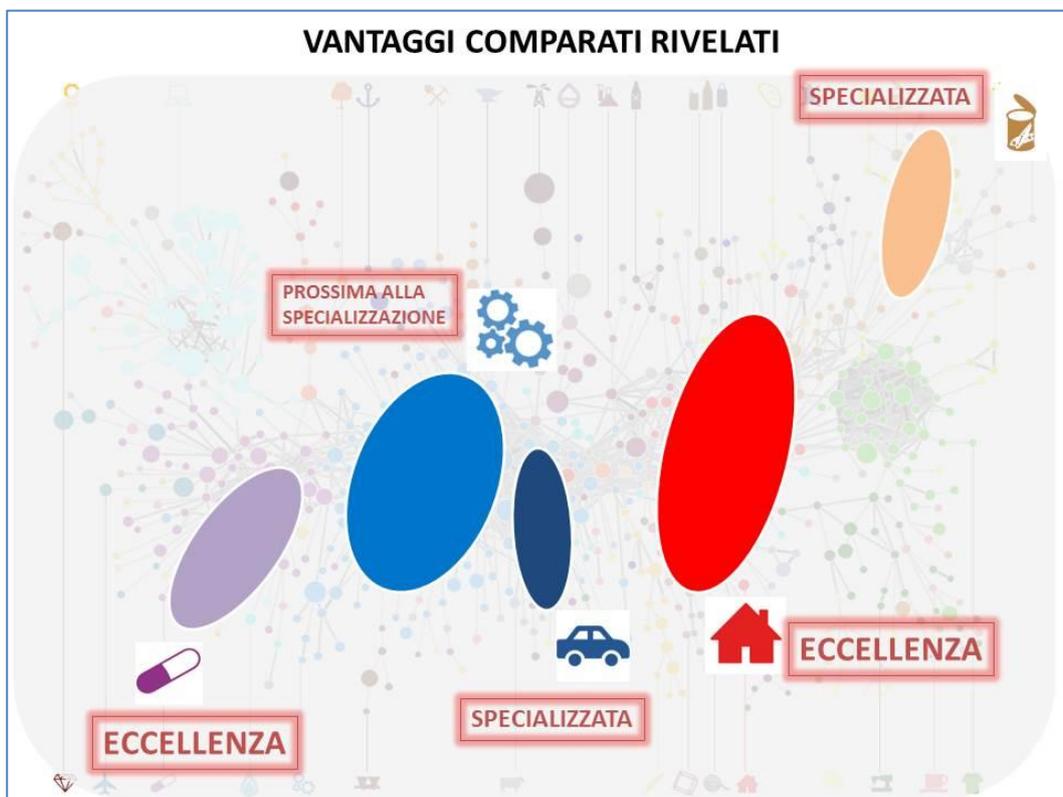
Abbiamo calcolato l'indice di Balassa con riferimento al barese ed alle province limitrofe con lo scopo di individuare le particolari vocazioni produttive dei diversi territori. Da questa analisi si evince che la manifattura barese è un'eccellenza nei settori farmaceutico e del mobile, risulta specializzata nel comparto alimentare ed in quello degli autoveicoli e sta maturando una specializzazione anche nella produzione di macchinari, sotto la spinta delle *performance* di rilievo del polo tecnologico meccatronico.

³⁵ L'indice di specializzazione dell'export, detto anche dei vantaggi comparati rivelati o di Balassa, è uguale al rapporto tra la quota di ciascun bene esportato dal singolo paese sul totale delle sue esportazioni e la quota di quel bene sul commercio mondiale.

³⁶ L'indice di Balassa è costruito in questo caso rapportando i dati dell'export provinciale a quelli dell'export nazionale, fonte ISTAT, anno 2014. Abbiamo classificato il grado di specializzazione di una provincia in un settore (classificazione ATECO 2007, 2 digit) in funzione del valore dell'indice di Balassa: non specializzata se minore di 0,5, prossima alla specializzazione se compreso tra 0,5 ed 1, specializzata se compreso tra 1 e 3 ed infine abbiamo associato ad un indice di Balassa maggiore di 3 un'eccellenza.

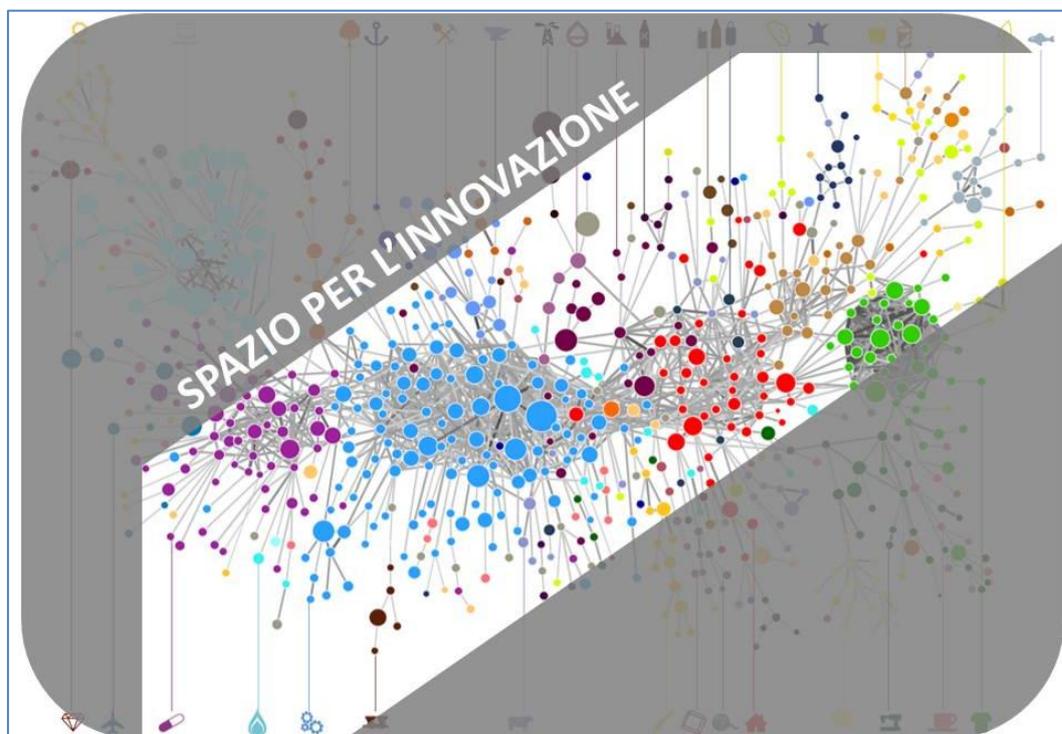
Città metropolitana di Bari

Figura 46 Vantaggi comparati rilevati secondo l'indice di Balassa



Il barese si configura dunque come un'area piuttosto variegata dal punto di vista delle specializzazioni produttive: ragionando all'interno della cornice teorica sopra delineata, il cuore del tessuto produttivo della Città Metropolitana di Bari risulta essere proprio quel settore meccanico in rapida espansione e prossimo alla specializzazione, poiché occupa la posizione centrale nello spazio dei prodotti, e dunque garantisce il maggior numero di connessioni verso nuovi prodotti e nuove tecniche. Lungo le logiche della "network view of development", lo sviluppo della meccatronica barese si configura come il più alto grado di avanzamento del sistema produttivo locale, dal momento che estende lo spazio dei prodotti fino al centro della mappa delle connessioni.

Figura 47 Spazio per l'innovazione secondo l'indice di Balassa

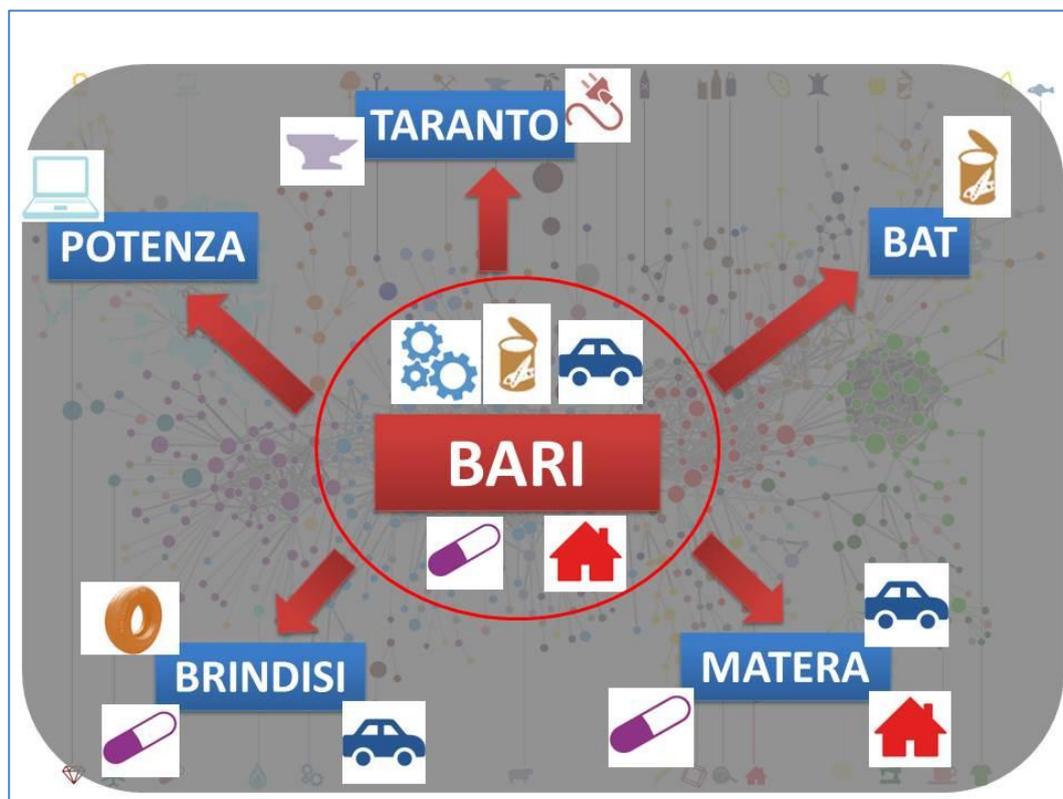


Un settore meccanico evoluto, quale quello che sta maturando nei dintorni di Bari, apre le porte per l'innovazione e la crescita in diversi settori, poiché consente la realizzazione di beni capitali che possono essere concepiti in relazione ai più differenti rami dell'industria.

A conferma di ciò, osserviamo che non appena si allarga la visuale oltre la ex provincia di Bari si può facilmente individuare nell'attuale Città Metropolitana il cuore delle varie specializzazioni produttive presenti nei territori circostanti. A ovest la specializzazione nelle produzioni alimentari si sviluppa nella provincia di Barletta Andria Trani (BAT) e la meccatronica si lega alle produzioni di punta dell'elettronica potentina; a sud l'industria del mobile costituisce un vero e proprio distretto con la provincia di Matera, dove pure si registra un *continuum* produttivo nel farmaceutico e nell'*automotive*, mentre nel tarantino si collocano numerose produzioni contigue alla meccanica barese, dalla metallurgia agli apparecchi elettrici; infine, nel brindisino, oltre a produzioni di punta nel comparto dei mezzi di trasporto e degli articoli in gomma, troviamo un avanzato settore chimico che si lega al farmaceutico barese.

Città metropolitana di Bari

Figura 48 Le specializzazioni produttive nell'area confinante con la Città metropolitana



In conclusione, questa analisi ci restituisce un'immagine frastagliata delle specializzazioni produttive del territorio in cui la Città Metropolitana di Bari si configura come il centro nevralgico delle traiettorie di sviluppo locali dell'area. È interessante notare come lo sviluppo della meccatronica barese rappresenti una evoluzione ed un perfezionamento di questa centralità del barese nel tessuto produttivo meridionale, poiché rafforza un comparto che, per la sua posizione centrale nello spazio dei prodotti, moltiplica le connessioni tra prodotti e dunque le opportunità di innovazione. Per questa ragione, dal punto di vista del disegno delle strategie di politica industriale che la Città Metropolitana è chiamata a sviluppare, la presente analisi sembra suggerire l'opportunità di non estendere oltre i confini della ex provincia l'orizzonte della pianificazione strategica, e dunque il perimetro d'azione del nuovo ente locale: concentrando risorse e programmi sul settore centrale dello sviluppo industriale, ovvero sulla meccanica barese, si potrebbe rafforzare l'economia del territorio e – al tempo stesso – ingenerare effetti esterni sui sistemi locali limitrofi. Al contrario, disperdendo le risorse nei settori periferici dello spazio dei prodotti, che pure rappresentano eccellenze e specializzazione dell'economia barese ma si sviluppano oltre i confini della ex provincia, si rischia di mancare il consolidamento del settore meccanico, in rapido sviluppo ma non ancora abbastanza solido da garantire una crescita nel medio e lungo periodo.

Politiche industriali e rilancio dei sistemi produttivi locali

L'analisi economica indica chiaramente una possibile traiettoria di sviluppo dell'economia del barese incentrata sul protagonismo dei sistemi produttivi locali, aree di vitalità industriale che hanno tenuto il passo con le più recenti trasformazioni della filiera del valore a livello internazionale sottraendosi, per quella via, alla dinamica recessiva che interessa l'Italia e l'Europa. Le opportunità di sviluppo appaiono legate dunque, più che all'evoluzione di determinate imprese o singoli segmenti, alla maturazione di uno spazio di cooperazione tra le unità produttive ed il territorio, spazio utile alla creazione di sinergie tra competenze ed abilità diffuse e polverizzate. Questa forma organizzativa dell'attività economica, che riporta in primo piano i distretti industriali, appare la più idonea a custodire il patrimonio di conoscenze che caratterizza il territorio e metterlo al servizio delle più recenti evoluzioni dei mercati.

La prospettiva di rilancio dell'economia barese sulla base di un simile modello di sviluppo apre la strada ad una molteplicità di possibili interventi di politica industriale: l'intervento pubblico può contribuire in misura significativa al sostegno e allo sviluppo delle aree di vitalità industriali presenti nel nostro territorio, tanto più all'interno dell'attuale cornice recessiva imposta al tessuto produttivo dal contesto economico internazionale. Le forme che questo intervento può assumere sono molteplici, dagli incentivi diretti alle imprese fino alla formazione di specifiche competenze e figure professionali funzionali a determinate traiettorie di sviluppo. Tuttavia, la più recente letteratura³⁷ (mette in evidenza il maggiore impatto sulla crescita degli interventi rivolti alla formazione, alla ricerca ed alla realizzazione di connessioni tra questo patrimonio di competenze ed il tessuto produttivo. In altre parole, più che di interventi mirati al sostegno delle singole unità produttive, emerge la necessità di interventi immediatamente indirizzati al sistema che unisce queste unità, stabilendo tra loro legami di interesse, opportunità di cooperazione, condivisione di conoscenze, esperienze e pratiche operative: mettendo al centro l'organizzazione e lo sviluppo dei sistemi locali di imprese, la politica industriale può ridisegnare i suoi confini tornando a svolgere un ruolo di primo piano nella strategia di rilancio dell'economia.

Nel concepire le forme dell'intervento pubblico in sostegno delle economie locali, è utile tenere a mente alcuni aspetti controversi dell'implementazione di una qualsiasi politica di sviluppo territoriale. All'interno di un approccio *place based* alle politiche di sviluppo, incentrato sulla natura complessa delle interazioni tra i soggetti ed i destinatari dell'intervento pubblico, è stata proposta l'immagine di una 'tripla elica' costituita da Governo-Ricerca-Imprese per rappresentare i tre fattori di spinta dello sviluppo locale, fattori il cui coordinamento reciproco fornirebbe la chiave per un disegno efficiente delle politiche pubbliche. Tale schema può utilmente essere integrato³⁸ da un'attenta

³⁷ Si veda ad esempio Cersosimo e Viesti, 2013, "Alta tecnologia a mezzogiorno: dinamiche di sviluppo e politiche industriali"

³⁸ Si veda Bonaccorsi, 2009, "Towards better use of conditionality in policies for research and innovation under Structural Funds", Report Working Paper for "An Agenda for a reformed Cohesion Policy", F. Barca, 2009.

Città metropolitana di Bari

analisi delle difficoltà che una simile opera di coordinamento generalmente incontra, difficoltà legate essenzialmente alla presenza di intermediari che, sfruttando asimmetrie informative sedimentate nel loro radicamento territoriale (e per questa ragione difficilmente eliminabili), tendono a trattenere in forma di rendita le risorse pubbliche introdotte nella ‘tripla elica’ impedendone la circolazione e dunque, in ultima istanza, rendendo inefficiente l’intervento pubblico. Alla luce di simili criticità fisiologiche, ovvero implicite nel processo stesso di coordinamento tra gli attori dello sviluppo locale, Bonaccorsi (2009) suggerisce uno sganciamento dalle logiche tradizionali dell’intervento pubblico, che legano gli incentivi alla prestazione in sé, ed una stretta condizionalità che vincoli le risorse pubbliche al conseguimento di risultati. Una strada simile può essere intrapresa anche gradualmente, declinando la condizionalità in termini di risultati ‘organizzativi’, tali cioè da stimolare processi di apprendimento capaci di erodere le rendite di posizione che ostacolano il fluire delle risorse pubbliche all’interno della ‘tripla elica’: una domanda pubblica intelligente può farsi motore di sviluppo ed innovazione nei territori.

Ricerca, reti di imprese, localizzazione ed accesso al credito

L’intervento pubblico dovrebbe concentrarsi, in particolare, sulla promozione di reti che uniscano tra loro imprese, università e centri di ricerca, in modo da creare flussi di conoscenze in entrambe le direzioni: le imprese trasmettono competenze pratiche, orientamenti di mercato ed esperienza mentre gli snodi della ricerca sviluppano nuove tecniche e nuovi prodotti, sfruttando anche le conoscenze radicate nel territorio, e procedono a formare professionisti capaci di mantenere il tessuto produttivo sulla frontiera tecnologica. Grazie alle reti, la ricerca si fa applicata – stimolando così l’economia – e, al contempo, le imprese diventano direttamente interessate al sostegno alle università ed ai centri di ricerca, laddove possono svilupparsi quei progetti di investimento che, a causa dei costi elevati, non potrebbero essere sostenuti dalle singole unità produttive. Promuovendo questa precisa organizzazione della produzione a livello territoriale, la politica industriale riesce contemporaneamente a sostenere le piccole e medie imprese, la componente principale della nostra economia, ed a sfruttare le economie di scala implicite nelle dimensioni maggiori richieste da attività come la ricerca, la formazione e la proiezione dell’impresa sui mercati internazionali³⁹: basato sulle relazioni di prossimità fisica tra le imprese ed i centri della ricerca e della formazione, l’intervento pubblico riesce a tradurre le vocazioni del territorio in fattore di competitività delle del tessuto produttivo.

Sotto questo profilo, le imprese italiane in generale soffrono di un sensibile ritardo rispetto alla concorrenza internazionale nello sfruttamento delle più recenti tecnologie di comunicazione, comprese le varie tipologie di piattaforme di rete informatiche. La letteratura tradizionale connette tali ritardi a deficienze organizzative delle imprese stesse, ma è stato osservato che un accurato disegno delle politiche pubbliche può

³⁹Si veda, a tal proposito, il Rapporto 2014 dell’Osservatorio Nazionale Distretti Italiani di Unioncamere, coordinato da Fulvio Coltorti, 2014

Città metropolitana di Bari

consentire il ‘salto organizzativo’ necessario ad avvicinare un tessuto di piccole e medie imprese, quale quello tipico dei distretti italiani, agli investimenti in innovazione in linea con i più avanzati *standard* internazionali. Basalisco e Rey (2012)⁴⁰ sottolineano l’aspetto strategico implicito nella costituzione di piattaforme di rete tra imprese, le quali consentono di sfruttare appieno ogni forma di complementarietà tra produzioni, tecnologie e mercati di sbocco. Secondo gli autori citati, solo l’intervento pubblico appare dotato di quella prospettiva ampia di sviluppo capace di cogliere le opportunità offerte, in termini di maggiore competitività, dalle nuove tecnologie di rete: è allo Stato, dunque, che spetta il compito di organizzare, intorno a poche ma solide medie imprese, le basi per la costituzione di efficienti piattaforme di rete, le quali possono realizzare scambi tra le imprese partecipanti, o tra esse ed altri soggetti clienti o fornitori comuni, aggregando così una varietà di piccole realtà produttive fino a raggiungere le dimensioni necessarie a competere sui mercati internazionali.

Le politiche pubbliche dovrebbero dunque concentrarsi sulla promozione di reti di imprese, per garantire l’esistenza di questi nessi di interesse tra le singole unità produttive, sulla diffusione di contratti di rete, per far maturare una capacità programmatica del territorio oltre la mera congiuntura, e sulla creazione di consorzi ed altre forme atte a coinvolgere università e centri di ricerca nell’orientamento dello sviluppo tecnologico delle imprese.

L’importanza degli interventi di politica industriale rivolti allo sviluppo dei sistemi locali non deve indurre a sottovalutare il peso che possono avere gli incentivi diretti alle imprese, ossia forme di intervento indirizzate a singole unità, ma che possono essere efficacemente disegnate in armonia con la promozione dei distretti entro cui quelle imprese sono chiamate ad operare: un esempio, per restare in Puglia, ce lo fornisce l’incentivazione alla localizzazione di un recente impianto per la produzione componenti ad elevatissimo contenuto tecnologico della fusoliera del nuovo Boeing 787 Dreamliner, una vera e propria frontiera dell’aviazione civile a lungo raggio. In quel caso l’intervento pubblico, sotto forma di un incentivo alla localizzazione nel territorio di Grottaglie, ha incoraggiato una multinazionale ad investire all’interno di uno distretto arricchendolo del contributo di innovazione, professionalità e mercato proveniente da una grande impresa *leader* sui mercati internazionali.

Infine, dato l’attuale contesto recessivo caratterizzato da fenomeni di restrizione del credito per le imprese, l’intervento pubblico può utilmente supportare lo sviluppo dei distretti attraverso forme di sostegno all’accesso ai finanziamenti bancari. Le piccole e medie imprese, i soggetti fondamentali dei sistemi locali, sono anche quelle aziende che hanno maggiori probabilità di incorrere in forme di razionamento del credito, in ragione della loro minore base finanziaria. Favorendo la misurazione del merito di credito in base alle *performance* del distretto, anziché a quella della singola azienda, si potrebbe garantire alle imprese partecipanti un continuo sostegno finanziario: se da un lato questo intervento rafforzerebbe la crescita del distretto in sé, dall’altro indurrebbe le

⁴⁰ Si veda Basalisco e Rey, “Industrial policy for SMEs renewal: the opportunity of service platforms”, Working Paper 3/2012, Istituto di Management, Scuola Superiore Sant’Anna di Pisa.

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

imprese a parteciparvi, incoraggiando quindi la formazione e la moltiplicazione di connessioni e reti tra singole unità produttive isolate.

Il caso della meccatronica barese

Quello barese è stato, negli anni più recenti, un caso emblematico del successo di simili forme di cooperazione tra imprese e territorio. In particolare, vale la pena di citare l'esperienza della meccatronica barese.

Il Distretto regionale della Meccatronica⁴¹ è uno dei fiori all'occhiello della Regione Puglia nell'ambito dell'innovazione tecnologica. E' stato costituito nel 2007 nella forma di società consortile a partecipazione di maggioranza pubblica dal Politecnico di Bari, dall'Università degli Studi di Bari, dall'Università del Salento e dal CNR mentre per la parte privata è composto dal Centro studi componenti per veicoli della Bosch, dalla Confindustria Bari, dalla Getrag spa, dalla Itel Telecomunicazioni, dalla Magneti Marelli, dalla Masmec, dalla MERMEC (soci privati) e dai centri di ricerca privati, Centro Laser e Centro ricerche Fiat.

Questo particolare settore, che si configura come un punto di incontro tra meccanica, elettronica ed informatica, ha probabilmente la sua origine nella vocazione locale alla costruzione di macchinari per l'agricoltura, ed appare così legato intimamente alla storia di un territorio che ha fondato sul settore primario la sua crescita per lungo tempo: il continuo perfezionamento della componentistica, unita all'attenzione per le nuove tecnologie, allo sfruttamento dei processi di complementarietà tra le sfere della meccanica, dell'elettronica e dell'informatica ed alla prossimità a grandi imprese multinazionali del settore (Bosch, Getrag, Magneti Marelli, Bridgestone e Alenia), ha portato alla maturazione di un nuovo settore dell'economia che mette insieme antiche competenze e le più recenti innovazioni di processo e di prodotto a livello internazionale.

Il risultato è il posizionamento di parte dell'economia barese su di un segmento della divisione internazionale del lavoro che ha garantito elevati livelli di domanda pure nelle fasi congiunturali negative: l'elevatissimo contenuto tecnologico dei prodotti della meccatronica, nonché la specializzazione della manodopera dedicata, rendono questi beni intermedi difficilmente sostituibili sul mercato, e dunque assicurano alle imprese nicchie non esposte alla feroce concorrenza delle economie emergenti, tutta basata sulla compressione dei costi del lavoro. Al contrario, la qualità di queste produzioni fa avanzare di pari passo la competitività delle imprese ed i livelli retributivi dei lavoratori, dunque il benessere del territorio.

Sono così sorte numerose imprese locali che, in pochi anni, si sono ritagliate una posizione all'interno dei sempre più selettivi mercati dei beni intermedi e della componentistica.

I dati della meccatronica barese sono noti: tra i 45 distretti italiani con fatturato superiore ad 1 miliardo di euro nel periodo 2010-2012, il distretto produttivo della

*Un distretto di successo
sul mercato estero: la
meccatronica*

⁴¹ Gli altri distretti produttivi localizzati nella provincia di Bari sono quello dell'abbigliamento, quello dell'olio e della pasta e quello dell'ortofrutta.

Città metropolitana di Bari

meccanica Pugliese figura al sesto posto, con un fatturato pari a più di 8 miliardi di euro, in lieve crescita (+0,7 per cento) nonostante la recessione, un valore aggiunto di quasi 2,5 miliardi di euro; nel 2013 le esportazioni della provincia di Bari di macchine di impiego generale sono cresciute di 52,8 milioni di euro (+70,2 per cento), quelle di autoveicoli di 17,6 milioni, e quelle di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori addirittura di 145,3 milioni di euro (+41,6 per cento). Tutto questo ha portato il fatturato estero della provincia a crescere del 18,56 per cento, mentre la regione perdeva 10,4 punti percentuali sui mercati internazionali. Ed i dati della 132ma indagine congiunturale del settore diramati da Federmeccanica sono di conforto perché rapportando il primo semestre 2013 con il corrispondente del 2014 è stato rilevato un picco del 23 per cento delle esportazioni nella sola provincia di Bari. Queste *performances* hanno fatto sì che questo sistema produttivo locale si è attestato al primo posto in Italia per crescita di esportazioni, registrando un aumento del 40,7 per cento rispetto al 2012.

Accanto alle grandezze squisitamente economiche vale la pena di osservare anche che, all'interno del distretto, si è sviluppato anche il territorio con le sue università, gli istituti tecnici ed i centri di ricerca. Dal Politecnico di Bari, che forma ogni anno più di 1.200 ingegneri, all'Istituto Tecnico Superiore "Antonio Cuccovillo", che ha orientato la didattica alla formazione di tecnici specializzati nel campo della mecatronica.

Parallelamente, l'intervento pubblico ha consentito la nascita di progetti che hanno messo in rete questi diversi soggetti, imprese, università ed centri di ricerca, in funzione dell'evoluzione del distretto. Ad esempio, il Progetto Regionale Microtronic, che sviluppa microlavorazioni con tecnologia laser. Da un lato, il progetto coinvolge nell'attività di ricerca i dipartimenti di Fisica e di Meccanica, Matematica e Management del Politecnico di Bari insieme all'Istituto di Fototonica e Nanotecnologie del CNR. Dall'altro, fornisce alle imprese del territorio elevatissime conoscenze tecniche e scientifiche nel campo del trattamento laser, nonché l'accesso alle costose strumentazioni ad alto contenuto tecnologico di cui quei programmi di ricerca necessitano.

È interessante notare come la particolare tecnologia sviluppata dal progetto possa stimolare diversi ambiti dell'economia, dalla mecatronica al biomedicale, dall'*automotive* e all'avionico: in numerosi settori le componenti si fanno sempre più ridotte nelle dimensioni e richiedono dunque tecnologie raffinate di lavorazione, quale quella laser sviluppata da questo progetto. Maggiori sono i legami tra le imprese, maggiori le 'esternalità positive' che potranno derivare dallo sviluppo delle nuove tecnologie. Il progetto consente quindi alle piccole e medie imprese di sfruttare laboratori dotati di tecnologie avanzate ma anche risorse umane altamente qualificate e specializzate, ovverosia risorse di cui non potrebbero sostenere i costi.

Questi dati ci parlano chiaramente di una solida prospettiva di sviluppo e di creazione di ricchezza che è radicata nel territorio del barese, nelle sue competenze più antiche ma anche nella sua capacità di farle evolvere verso i nuovi bisogni e la creazione di nuovi prodotti o nuove funzioni. Il processo attivato dalla legge Delrio consente oggi agli Enti Locali di ridisegnare i propri perimetri istituzionali e funzionali in armonia con questo

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

complesso reticolo di connessioni tra imprese, conoscenze e territori che, nelle maniere descritte, appare in grado di generare ricchezza e quindi rilanciare sviluppo ed occupazione.

Sintesi finale

Pertanto le evidenze empiriche emerse dal dossier sono:

- Il continuum insediativo nella ex provincia è compatto lungo la costa e forma una striscia che parte poco a Sud di Bari per proseguire a Nord verso la Barletta Adria Trani (BAT) mentre nell'entroterra il fenomeno è circoscritto ai centri storici dei Comuni cosicché la distribuzione della popolazione tende a privilegiare le zone costiere e quelle meridionali del territorio
- I caratteri della popolazione indicano che un quinto dei residenti ha superato i 65 anni, nelle fasce di territorio costiero e nella zona Sud Est della ex provincia la popolazione anziana supera il 25 per cento del totale; il tasso di natalità media è attorno agli 8 nati ogni mille residenti (in linea con quello medio italiano) con una distribuzione territoriale uniforme e la popolazione straniera incide in misura maggiore in alcune zone interne
- La distribuzione del reddito è fortemente concentrata nel comune di Bari ed in misura minore nei Comuni di prima cinta e lungo la striscia costiera verso la BAT
- Gli indicatori di ricettività turistica esaltano la vocazione delle zone poste a Sud Est del territorio attorno al polo di attrazione di Alberobello; è molto alta la presenza di strutture ricettive extra alberghiere e non convenzionali
- Il sistema locale del lavoro di Bari è il più grande nella ex provincia per dimensione di popolazione coinvolta (7 volte rispetto a quello di Molfetta) e gli spostamenti residenza lavoro e residenza studio hanno come centro il comune di Bari, tuttavia nella ex provincia sono presenti altri centri di spostamento, in particolare nella zona Sud Est del territorio e, seppure in misura minore, nelle zone limitrofe alla provincia di Matera
- L'analisi dell'indice di autocontenimento del mercato del lavoro mostra dati tali da includere nell'area di massima integrazione 37 Comuni su 41 della ex provincia di Bari ma se si estende l'analisi anche ai Comuni della vicina BAT emerge l'esistenza di un'area ancor più coesa ma più ristretta composta da 22 Comuni di cui 4 (Andria, Barletta, Bisceglie e Trani) extraprovinciali
- L'analisi delle specializzazioni produttive individua tuttavia una centralità del sistema produttivo provinciale costituita da eccellenze come il farmaceutico ed il mobile e da specializzazioni dal settore meccanico come quella rappresentata dalla mecatronica che in prospettiva possono costituire punti di forza dell'economia barese
- L'analisi delle omogeneità territoriali funzionali mostra peraltro l'esistenza di gruppi di Comuni simili per caratteristiche anche se non sempre contigui, in relazione a quest'ultimo elemento spiccano due aree oltre a quella costiera che fa capo a Bari: un' area posta a Sud Ovest che gravita attorno al comune di Altamura e l'area a Sud Est che gravita attorno alla Valle d'Itria.

I dossier delle Città Metropolitane

Città metropolitana di Bari

Considerate le evidenze sopraesposte è ragionevole di ritenere confermata l'ipotesi iniziale di una città metropolitana di dimensioni inferiori rispetto al territorio della ex provincia di Bari e che potrebbe anche travalicare i confini della vecchia provincia inglobando i Comuni principali della provincia di Barletta Andria Trani.