

Avviso pubblico

**Piani Strategici
per le città
e le aree
metropolitane**

(Delibera CIPE

n. 20/2004

BUR Puglia n.51

del 7/4/2005)

VISION 2020



Andria



Barletta



Bisceglie



Canosa di
Puglia



Corato



Margherita
di Savoia



Minervino
Murge



San Ferdinando
di Puglia



Spinazzola



Trani



Trinitapoli

Proposta di Piano Strategico per lo sviluppo
integrato e sostenibile del territorio
Nord Barese Ofantino/Provincia Barletta-Andria-Trani

Comuni proponenti:

Andria, Barletta, Bisceglie, Canosa di P., Corato, Margherita di S.,
Minervino M., San Ferdinando di P., Spinazzola, Trani, Trinitapoli

Comune capofila: Barletta



UNIONE EUROPEA



“Il vero viaggio di scoperta non consiste nel cercare nuove terre ma nell’aver nuovi occhi”

Marcel Proust

INDICE

Introduzione	3
PARTE PRIMA- LA PROPOSTA PROGETTUALE	12
1. La visione, le strategie e gli obiettivi da perseguire.....	13
2. La caratterizzazione ambientale e la mobilità urbana	25
3. I fabbisogni da soddisfare.....	39
4. I risultati attesi	43
5. La valutazione di impatto riferita ai benefici attesi	45
6. Il piano economico e finanziario ed il cronoprogramma delle attività	46
7. L’identificazione delle questioni aperte.....	48
8. L’identificazione delle condizioni di successo del Piano Strategico e di diffusione/aggiornamento.....	51
9. Il piano di mobilità per i centri urbani di maggiore dimensione	53
PARTE SECONDA- I PROPONENTI	54
10. Il team di ricerca ed i processi organizzativi previsti	55
11. Il gruppo di coordinamento	56
12. Il management	58
13. La governance ambientale	59

Introduzione

Concetti di base rilevanti per impostare correttamente il piano strategico

Competitività

L'economia mondiale è interessata dal fenomeno della concorrenza globale, ovvero della progressiva apertura dei mercati nazionali, regionali e locali, che così diventano sempre più interdipendenti e parte di un sistema unitario, il sistema economico globale. Il fenomeno non è lineare, perché è costellato di processi che sembrano rallentare se non condurre in senso opposto il fenomeno stesso, ma pur con alti e bassi la linea di tendenza sembra essere inarrestabile, grazie anche alla rivoluzione delle tecnologie dell'informazione.

Nell'economia mondiale, globale ed interdipendente, la competitività delle imprese si lega sempre più alla competitività dei territori in cui si localizzano, ovvero all'insieme delle caratteristiche dei territori (*fattori competitivi endogeni*) e alla interazione di tali caratteristiche con l'esterno (*fattori competitivi esogeni*).

La rivoluzione delle tecnologie dell'informazione e le asimmetrie informative¹ che esse possono determinare hanno accelerato in termini esponenziali il ritmo del cambiamento, per cui il fattore *tempo* assume nei processi di sviluppo un ruolo inedito rispetto al passato, anche di quello più recente della rivoluzione industriale, e determina la traiettoria di sviluppo di una impresa, di un territorio.

Le politiche per lo sviluppo oggi presentano la difficoltà maggiore nel saper coniugare la loro capacità di impatto sul breve (politiche di sostegno alla domanda) e sul medio-lungo periodo (politiche di sostegno alla offerta), nel tenere esattamente conto del fattore tempo. Politiche di sostegno a imprese e a territori possono essere annullate dal fattore tempo, possono addirittura diventare nocive se promuovono logiche fuori tempo.

Le teorie economiche e sociologiche più recenti, anche recuperando la teoria economica classica², cercano di assumere una prospettiva di analisi dinamica, sistemica e cercano di interpretare lo sviluppo economico di un territorio, legandolo alla sua storia (azioni e retroazioni delle variabili endogene ed esogene).

¹ Cfr Joseph E. Stiglitz, *La globalizzazione e i suoi oppositori*, Einaudi, editore, 2002.

Cfr. Brian Greene, *La trama del cosmo. Spazio, tempo, realtà*, Einaudi editore, 2004.

² Cfr. Paolo Sylos Labini, *Torniamo ai classici*, editori Laterza, 2005. Sylos Labini sostiene la importanza della produttività del lavoro e del progresso tecnico nello sviluppo economico, attraverso una interpretazione che lega le recenti teorie della crescita alla teoria classica, e propone di abbandonare gli approcci di analisi statica dell'economia che hanno caratterizzato la teoria economica tra il XIX e XX secolo (teoria neoclassica e teoria keynesiana).

Strategia

Non bisogna confondere l'efficacia operativa con la strategia³, hanno funzioni diverse e servono entrambe.

L'*efficacia operativa* punta a realizzare per attività date aumenti di produttività (rapporto prezzi/costi). Ma la convergenza competitiva sulle stesse attività porta nel lungo periodo alla diminuzione della produttività, per cui la efficacia operativa ha una funzione di breve termine e medio termine. La concorrenza basata sulla efficacia operativa ha caratterizzato generalmente le imprese giapponesi nel secondo dopoguerra, utilizzando per esempio le tecniche della qualità, del benchmarking.

La *strategia competitiva* si basa sulla unicità delle attività. Una impresa strategica si preoccupa di svolgere attività nuove, diverse dai concorrenti, di raggiungere nel settore di riferimento un posizionamento strategico distintivo. Il posizionamento implica un insieme di attività appositamente costruito ed integrate fra loro. In questo senso, sempre per restare al caso del Giappone, solo poche imprese hanno seguito un approccio strategico, per esempio Sony, Canon. Una nuova azienda che si è affermata a livello mondiale per la sua capacità strategica è IKEA, che ha puntato a clienti giovani che cercano mobili dotati di un certo stile e a basso costo, svolgendo le attività in modo diverso dai concorrenti, applicando al settore mobili la logica dei grandi magazzini.

Che cos'è dunque la strategia? E' la creazione di una posizione diversa da tutte le altre, di valore e che implichi un insieme particolare di attività, gestite in maniera integrata, una posizione unica e quindi difficilmente imitabile (Porter, op. cit., cap. 2).

Strategia per settori in declino

Anche le imprese che operano in settori in declino devono seguire una strategia di "chiusura" se non vogliono soccombere in maniera catastrofica. Le alternative strategiche per i settori in declino proposte da Porter (op. cit. cap. 4), sulla base di evidenze empiriche effettuate su un campione di 61 imprese in otto settori declinanti, sono quattro:

- ✂ Strategia della *leadership*, finalizzata ad essere una delle poche imprese che restano sul mercato;
- ✂ Strategia di *nicchia*, finalizzata ad individuare un segmento del settore in declino che sia destinato a conservare una domanda stabile, o a declinare lentamente e le cui caratteristiche strutturali consentano ritorni elevati;
- ✂ Strategia del *realizzo*, finalizzato a realizzare disinvestimenti controllati con flussi di cassa il più consistente possibile nell'area di attività;

³ Cfr. M.E. Porter, *Strategia e competizione*, ed. Il Sole 24 Ore, 2001, in particolare il cap.2, *Che cos'è la strategia*, pagg.23-63.

☞ Strategia della *cessione rapida*, finalizzata a recuperare una quota maggiore dei propri investimenti cedendo l'attività nella fase iniziale del declino.

Sistema locale di sviluppo

L'influenza della dimensione locale nei processi di competizione globale è oramai patrimonio sia della teoria economica che delle evidenze empiriche.

Le teorie della crescita e dello sviluppo⁴ hanno negli ultimi decenni cercato di spiegare perché i territori non crescono tutti nello stesso modo e nello stesso tempo. Il dibattito non è concluso, forse è ancora agli inizi, ma è evidente che ogni territorio segue un suo percorso di sviluppo e che le ragioni di tale percorso non sono soltanto di tipo economico, ma anche di tipo sociale, culturale, storico.

Una certa parte della teoria economica, sul finire del secolo scorso, ha cercato di interpretare lo sviluppo locale tramite il concetto di distretto⁵, già presente negli economisti classici del XVIII-XIX secolo.

Nell'economia globale i vantaggi competitivi più duraturi sono di natura locale e la verifica dello stato di salute o di decadenza di un distretto è data dal suo tasso di innovazione⁶. *“Un distretto che investe ed innova al suo interno è meno preoccupante di un distretto che incrementa la produttività soltanto ridimensionandosi ed esternalizzando”* (Cfr. Porter, op. cit., pag. 252).

Oltre al concetto di distretto industriale, l'analisi economica ha proposto anche altri concetti, quali quelli di mileu, di sistema urbano, area metropolitana, ma più recentemente si parla di sistemi locali di sviluppo.⁷

In cosa si differenzia il concetto di sistema locale da quello di distretto?

Per Porter “il distretto è un gruppo di imprese interconnesse e di istituzioni associate operanti in un particolare campo, territorialmente contigue e collegate da elementi di comunanza e complementarietà” (op. cit., pag. 199).

⁴ Cfr. Enrico Ciciotti-Agata Spaziantè (a cura di), *Economia, Territorio e Istituzioni. I nuovi fattori delle politiche di sviluppo locale*, Franco Angeli editore, 2000.

Cfr., Roberto Camagni, *Principi di economia urbana e territoriale*, Carocci editore, 2000.

Cfr. Franco Volpi, *Lezioni di economia dello sviluppo*, Franco Angeli editore, 2003.

Cfr. John Naisbitt, *Il paradosso globale*, ed. Franco Angeli, 1996.

⁵ Cfr., Giacomo Beccattini, *Distretti industriali e made in Italy. Le basi socioculturali del nostro sviluppo economico*, Bollati Boringhieri, 1998.

⁶ Cfr. M.E. Porter, *op.cit.*, in particolare il cap.7, *Distretti e concorrenza*, pagg.197-297.

⁷ Cfr., Giacomo Beccattini, *Dal distretto industriale allo sviluppo locale*, Bollati Boringhieri, 2000.

Becattini, teorico in Italia del distretto, più recentemente ha cercato di far uscire il tema distrettuale dal suo primitivo guscio marshalliano, e, nell'opera citata, sostiene che il distretto industriale rappresenta una chiave di lettura del capitalismo, in piccolo rappresenta il capitalismo in senso lato, "... una totalità sociale in cui l'economico-produttivo e il socio-culturale si alimentano e condizionano a vicenda" (op.cit., pag. 16). L'attenzione si sposta dal sistema produttivo in senso stretto al sistema locale nel suo insieme, in cui il percorso di sviluppo è legato all'interagire dei vari attori in essi presenti (economici, sociali, culturali, istituzionali) e alle interazioni tra il sistema e l'esterno. È l'interazione complessiva dei vari elementi, all'interno e con l'esterno, che determina il percorso di sviluppo di un territorio (vedi anche su questa linea interpretativa Ciciotti-Spaziante, op. cit.).

Il distretto pone l'accento sul settore produttivo, il sistema locale di sviluppo sul contesto territoriale.

In ogni caso, che si tratti di distretto industriale (in verità molti distretti si stanno destrutturando e le imprese si vanno ricomponendo per cluster, organizzate non più o non solo su base territoriale ristretta, ma anche su base mondiale) o che si tratti di sistema locale di sviluppo, si riconosce che il territorio è una base importante delle dinamiche di sviluppo, anche e forse soprattutto nell'era della globalizzazione, che in esso si esplicano una serie di interazioni fra variabili sociali, economiche, ambientali, istituzionali, il cui esito non sempre è prevedibile, ma da cui dipende il sentiero di sviluppo. Lo sviluppo si lega al processo di accumulazione di capitale, inteso in una accezione molto più ampia (capitale fisico, capitale finanziario, capitale umano, capitale sociale).

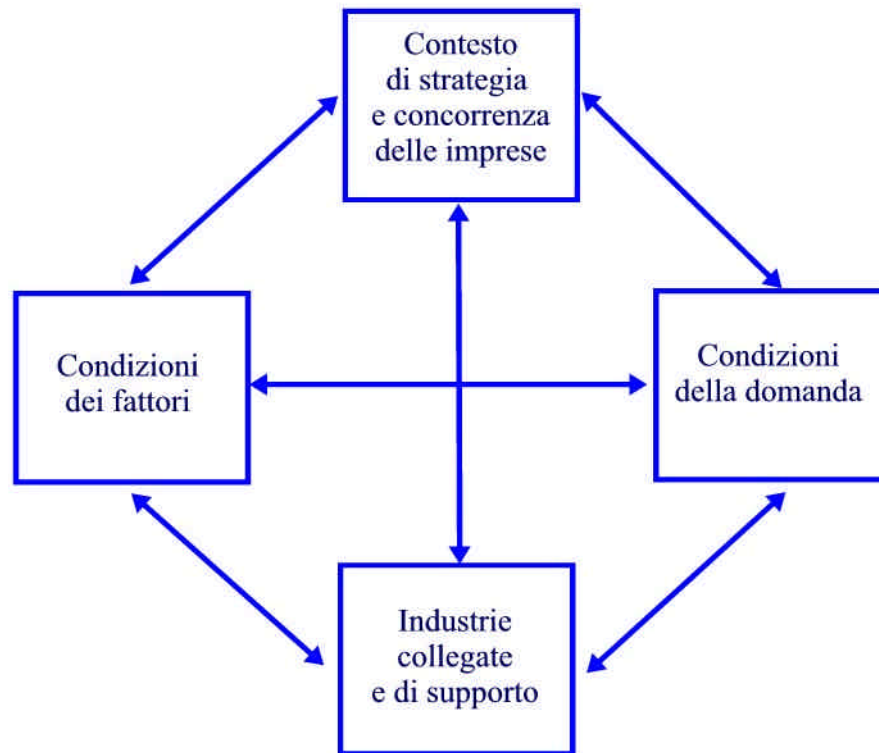
Le politiche, soprattutto quelle di origine europea, sono oramai politiche in gran parte rivolte ai territori e legate al principio di sussidiarietà.

Diamante dello sviluppo

Porter, già citato, propone un approccio originale al tema del vantaggio competitivo territoriale, non concentrandosi sulle politiche macroeconomiche e sui vantaggi comparati legati alla dotazione di fattori come il lavoro, le risorse naturali e il capitale, ma concentrandosi sulla natura dell'ambiente operativo che un territorio offre alle imprese.

Per rappresentare tale punto di vista viene proposta la metafora del diamante, un oggetto con quattro sfaccettature principali: condizioni dei fattori, condizioni della domanda, contesto delle strategie e del confronto, settori laterali e di supporto. Quattro sfaccettature che costituiscono un sistema, in cui ogni elemento del sistema influenza gli altri elementi

Le politiche di governo possono incidere su tutte e quattro le sfaccettature del diamante, sia in positivo che in negativo.



Società dell'informazione

La società in cui viviamo e che si consoliderà nel prossimo futuro è quella della società dell'informazione, che ha soppiantato la società industriale. Una società caratterizzata dalla rivoluzione delle tecnologie dell'informazione, dalla costruzione del villaggio globale.

Molti studiosi hanno scritto su questo argomento e già le politiche dell'Unione Europea sono legate a questo nuovo concetto.

Molto interessanti sono i contributi di due sociologi contemporanei Castells⁸ e Bauman⁹, che parlano l'uno della *società in rete* nella nuova era dell'informazione e l'altro della *modernità liquida*, che ha soppiantato la modernità solida dell'era industriale.

La società in rete evidenzia la crisi del fordismo e dello stato-nazione, quindi la rottura dei meccanismi di potere verticali e la nascita di una nuova società fondata su relazioni reticolari,

⁸ Cfr., Manuel Castells, *L'era dell'informazione- vol.I-la nascita della società in rete*, Università Bocconi Editore, 2000, che sottolinea l'importanza della rivoluzione sociale che le nuove tecnologie dell'informazione stanno determinando, ovvero la rideterminazione dei rapporti politici, istituzionali, sociali, economici, culturali su nuove basi reticolari, rispetto a quelli di natura verticali dell'era industriale.

⁹ Cfr., Zygmunt Bauman *Modernità liquida*, editori Laterza 2002.

in cui la centralità si sposta dai punti che entrano in relazione alle relazioni che si instaurano fra i punti. Castells sostiene che dai *flussi di potere* dell'era industriale si è passati al *potere dei flussi* dell'era dell'informazione. Altri autori al riguardo parlano di società relazionale, di economia relazionale. Questo nuovo approccio teorico e pratico di funzionamento della società e dell'economia determina la crisi del vecchio modo di funzionare delle istituzioni, la crisi della grande impresa industriale, l'emergere del ruolo della attiva partecipazione della società civile alla vita delle istituzioni, l'emergere del ruolo delle piccole imprese nell'economia. Sono, queste, tendenze affermatesi nel corso degli ultimi cinquantanni a livello mondiale.

La modernità liquida di cui parla Bauman, mutuando la fisica dei corpi, è l'attuale stato della società. Un corpo liquido si caratterizza per la fluidità, non mantiene di norma una forma propria. Per Bauman, "i fluidi, per così dire, non fissano lo spazio e non legano il tempo. Laddove i corpi solidi hanno dimensioni spaziali ben definite ma neutralizzano l'impatto –e dunque riducono il significato- del tempo (resistono con efficacia al suo scorrere o lo rendono irrilevante), i fluidi non conservano mai a lungo la propria forma e sono pronti (inclinati) a cambiarla; cosicché ciò che conta per essi è il flusso temporale più che lo spazio che si trovano ad occupare e che in pratica occupano solo <per un momento>. Nella descrizione dei corpi solidi, il tempo è un elemento che si può tranquillamente ignorare; fare altrettanto per i fluidi sarebbe, viceversa, un errore." (op. cit. pag. VI).

L'epoca che stiamo vivendo è quindi una società dinamica in cui assumono forte rilievo le relazioni reticolari, i flussi, il tempo.

L'impatto e la gestione di tali variabili nei processi di sviluppo locale richiede -come hanno dimostrato anche le indagini di Becattini, di Camagni, già citati, e più recentemente una sui patti territoriali, nell'ambito di un progetto interuniversitario fra le Università di Napoli, Catania, Cagliari e Bari- che nei contesti locali si crei un *clima di fiducia* inclusivo dei vari settori della società locale, altrimenti i processi di sviluppo rischiano di produrre effetti di breve periodo, di essere effimeri. Per parafrasare Bauman, nella attuale fase della modernità liquida il clima di fiducia è molto più importante che nella precedente fase della modernità solida. Il clima di fiducia presente su un territorio è uno degli elementi che accresce la attrattività del territorio, anche rispetto ad investitori esterni.

Obiettivi delle politiche europee, quadro strategico nazionale, documento strategico regionale, ruolo dei partenariati locali

Il 2005 rappresenta un anno importante per le politiche europee, perché sono in fase di ridefinizione gli obiettivi delle politiche per il rilancio competitivo dell'economia europea e lo sviluppo sostenibile (le strategia di Lisbona per la competitività e la strategia di Goteborg sullo sviluppo sostenibile) e sono in via di definizione le prospettive finanziarie dell'Unione Europea per il periodo 2007-2013.

Tali politiche e prospettive determineranno anche il contestuale coinvolgimento delle autorità nazionali, regionali e locali, che oramai sono chiamate a partecipare attivamente ai processi

dello sviluppo economico, sociale ed ambientale dell'Unione Europea, sia nella fase della elaborazione che in quella della attuazione.

Gli obiettivi fondamentali delle politiche europee, possono essere così sintetizzati:

~~///~~ Strategia per la competitività e la coesione sociale, che punta:

- alla conoscenza e innovazione (innovazione delle imprese, creazione di nuovi e migliori posti di lavoro, aumento della spesa per ricerca e sviluppo almeno al livello del 3% promuovendo sia investimenti pubblici che privati, più stretto rapporto fra università e imprese, promozione di poli regionali e reti europee per l'innovazione);
- ad uno spazio europeo attraente per investire e lavorare (completare il mercato interno, con particolare riferimento ai servizi di interesse generale, migliorare la valorizzazione del capitale umano, migliorare le condizioni per la nascita e la crescita delle piccole imprese, soprattutto di quelle innovative);
- alla coesione sociale (perseguimento della piena occupazione, prolungamento della vita lavorativa, riforma dei sistemi di protezione sociale, promozione della occupazione a livello locale attraverso i partenariati locali per la crescita e l'occupazione).

~~///~~ Strategia per la sostenibilità ambientale, che punta alle seguenti priorità:

- Lotta ai cambiamenti climatici;
- Garantire la sostenibilità dei trasporti;
- Affrontare le minacce della sanità pubblica;
- Gestire le risorse naturali in maniera più responsabile;
- Integrazione degli aspetti ambientali nelle politiche comunitarie.

A tali strategie si legano le principali politiche europee (agricoltura e ruralità, industria e servizi, coesione economica, sociale e territoriale, trasporti e reti transeuropee, ricerca, ambiente).

Su queste strategie e obiettivi saranno definite le risorse finanziarie del bilancio comunitario per il periodo 2007-2013.

Particolare rilevanza assume la politica di coesione economica, sociale e territoriale articolata su tre obiettivi: convergenza, competitività regionale ed occupazione, cooperazione territoriale europea. Entro la fine del 2006 dovrà essere completato il quadro di programmazione che prevede la redazione a livello di Stati membri di *Quadri Strategici Nazionali* e *Programmi Operativi*.

In Italia, l'accordo Stato-Regioni ha determinato le fasi di progettazione del nuovo quadro programmatico e la relativa tempistica, ovvero:

Fase 1- Estrapolazione e visione strategica (gennaio 2005- settembre 2005)

Questa prima fase consiste nella preparazione da parte di ogni Regione e del complesso delle Amministrazioni centrali coinvolte di un proprio *Documento Strategico Preliminare*, nel quale vengono descritte e motivate le priorità strategiche relative ai cinque profili strategici individuati:

- I. Obiettivi di coesione e competitività;
- II. Priorità di intervento;
- III. Integrazione finanziaria e programmatica;
- IV. Integrazione fra politiche regionali e nazionali;
- V. Governance e capacità istituzionali.

In questa fase, il DPS e le Regioni predisporranno le “Linee per un nuovo Programma Mezzogiorno”.

Fase 2- Confronto strategico Centro-Regioni (ottobre 2005 - dicembre 2005)

Il confronto fra i due livelli di governo avrà luogo sulla base dei Documenti strategici predisposti.

Fase 3- Elaborazione del Quadro Strategico Nazionale (gennaio 2006 - giugno 2006)

Entro febbraio 2006 si prevede la stesura del QSN ed entro giugno 2006 l’invio alla Commissione, possibilmente con i Programmi Operativi. Tra marzo e giugno dovranno, quindi, essere predisposti anche i Programmi Operativi.

Un aspetto fondamentale della nuova programmazione è costituito dalla partecipazione delle città e dei partenariati locali. Quest’ultimo aspetto è stato sottolineato nelle conclusioni del Consiglio Europeo di Bruxelles del 22-23 marzo 2005.

Piano strategico

Sintetizzando i concetti precedenti, di competitività, strategia, sistema locale di sviluppo, diamante dello sviluppo, società dell’informazione, obiettivi delle politiche europee, possiamo dire che il piano strategico è il processo (strumento) che consente di elaborare il posizionamento competitivo di lungo periodo di una impresa o di un territorio, armonizzando obiettivi economici, sociali ed ambientali, partendo dall’analisi dell’impresa o del territorio.

Il piano strategico territoriale si pone l’obiettivo di definire/ridefinire il posizionamento competitivo del territorio nell’economia globale, tenendo conto sia del posizionamento competitivo delle sue imprese nei rispettivi settori a livello globale, sia delle caratteristiche competitive dell’ambiente locale, favorevole all’insediamento di imprese in grado di mantenersi competitive nei settori di riferimento a livello globale.

La pianificazione strategica è una pratica in via di diffusione a livello europeo negli ultimi 10-15 anni ed ha in particolare coinvolto le città¹⁰. Secondo Perulli (op. cit. pag.58) “la pianificazione strategica ha molto in comune con la democrazia deliberativa, masi sviluppa in modo volontaristico anziché essere centrata sullo stato, e riguarda un arco più ampio di questioni, anzi addirittura l’insieme delle strategie di una città. E’ anch’essa una forma pragmatica e molto empirica di ricerca dell’accordo: ma mette in gioco l’intera visione che la città ha di se stessa e della sua futura collocazione” . Come sostiene Bagnasco¹¹ la pianificazione strategica “consiste fundamentalmente nel convincere molti liberi attori diversi, di diversi ambiti funzionali ed istituzionali, a comportamenti che si orientano reciprocamente, ovvero a investimenti complementari lungo un sentiero di crescita definito dalle scelte sulle quali si raggiunge un ragionevole consenso e sui cui esiti si possono fare ragionevoli previsioni”.

Specificità del bando regionale per i piani strategici

L’avviso regionale per i piani strategici assegna a tali piani l’obiettivo del disegno politico dello sviluppo, di medio e lungo periodo, che persegue la competitività in chiave sovra-locale per coinvolgere nel processo decisionale gli operatori privati e la società civile, e per rilanciare il marketing territoriale. La definizione del Piano Strategico offre alle città l’opportunità di affrontare le dicotomie tra le aree di concentrazione dello sviluppo e dell’attrattività e le aree più marginali all’interno di un medesimo territorio, riposizionandone le prospettive di rigenerazione fisica, economica e sociale all’interno di una scala territoriale più ampia.

Il piano strategico individua e promuove le strategie di sviluppo locale in un’ottica del sistema con le opportunità offerte dalle politiche infrastrutturale europee, nazionali e regionali e coglierne le esternalità in termini di: riduzione delle distanze spazio-temporali tra città e tra territori; superamento delle perifericità; costruzioni di reti di città motivate e sostenute da strategie di sviluppo complementare praticabili, anche in termini di accessibilità.

Ciascun piano strategico deve poter identificare alcune importanti strategie di domanda:

- a) domanda di marketing territoriale;
- b) domanda di definizione del vantaggio competitivo nei confronti di altri territori;
- c) domanda di cooperazione e gli attori sociali, economici, culturali per fare rete nella definizione ed attuazione delle iniziative;
- d) domanda di regolazione dei processi, delle relazioni funzionali ed economiche del sistema produttivo locale.

I soggetti proponenti possono presentare inoltre piani urbani di mobilità per quei centri urbani alle prese con particolari problemi di mobilità, di inquinamento ambientale e di sicurezza stradale, conseguenti al traffico urbano e di attraversamento di merci e passeggeri.

¹⁰ Cfr. Paolo Perulli, *Piani Strategici. Governare le città europee*, Franco Angeli Editore, 2004.

¹¹ Arnaldo Bagnasco, *Società fuori squadra*, il Mulino, 2003.

PARTE PRIMA- LA PROPOSTA PROGETTUALE

1. La visione, le strategie e gli obiettivi da perseguire

La programmazione integrata territoriale avviata nel 1995 dal patto territoriale

Il territorio nord barese ofantino è interessato da un processo di sviluppo integrato avviato nel 1995 con la promozione del patto territoriale nord barese ofantino, che ha visto l'adesione di un partenariato pubblico e privato.

Nel 1997 il patto territoriale è stato ammesso ad una azione comunitaria pilota, finalizzata a sperimentare l'attuazione a livello locale della Strategia Europea per l'Occupazione, che ha interessato 89 patti territoriali in tutto il territorio comunitario.

Il percorso avviato nel 1997 con l'Unione Europea e lo Stato italiano ha portato il patto ad implementare la sua capacità di pianificazione strategica e programmazione attuativa, attraverso i seguenti passaggi:

?? **Piano di azione strategico 1998-99**, da cui sono scaturiti i seguenti programmi di intervento:

- ? ?Programma Operativo Multiregionale- Patti territoriali per l'Occupazione (1998).
- ? ?Programma di formazione IFOA (1998);
- ? ?Programma di formazione CESMA (1998);

?? **Piano di azione strategico 2000-2006**, da cui sono scaturiti i seguenti programmi di intervento:

- ? ?PRUSST Direttrice Ofantina (2000);
- ? ?Reddito Minimo di Inserimento (2001);
- ? ?Programma Leonardo- Formazione per il marketing territoriale (2001);
- ? ?Programma Leonardo-Cooperazione mediterranea per il turismo (2002);
- ? ?Patto agricoltura e pesca (2002);
- ? ?Progetto Evolution (2002);
- ? ?Programma Aggiuntivo Patti Territoriali per l'Occupazione (2002);
- ? ?Progetto IDEA (2003);
- ? ?Progetto Gasterea (2003);
- ? ?Progetto RIPSITUR (2003)

?? **Piano di azione strategico Vision 2020**, avviato nel 2003 ed in fase di elaborazione, a cui sono legate le misure attuative del Programma Aggiuntivo:

- ? ?Innovazione ed internazionalizzazione delle imprese, gestita dall’Agenzia per l’innovazione e l’internazionalizzazione delle Imprese;
- ? ?Sistema turistico locale Puglia Imperiale, gestita dall’Agenzia Puglia Imperiale Turismo;
- ? ?Qualità Ambientale, gestita dall’Agenzia Territoriale per l’Ambiente;
- ? ?Legalità e Sicurezza, gestita dal SIL unitamente all’Autorità di Coordinamento dei servizi delle polizie municipali;
- ? ?Risorse umane e inclusione sociale, gestita dall’Agenzia per l’inclusione sociale;
- ? ?Innovazione amministrativa, gestita per alcuni interventi dal SIL e per altri interventi dall’Agenzia per i servizi pubblici di interesse generale.

Per una esposizione più dettagliata si rinvia alla scheda successiva.

I programmi di intervento attivati dal patto territoriale hanno permesso di acquisire risorse comunitarie e nazionali pari a circa 95 milioni di euro, come dettagliato nel successivo quadro di riferimento, che hanno attivato un volume complessivo di investimenti di circa 138 milioni di euro. Tali programmi hanno avuto un impatto di nuova occupazione pari ad oltre 1.100 nuovi posti di lavoro.

Programmi di intervento ed investimenti attivati dal patto territoriale

valori in euro

Descrizione programmi	Investimenti attivati			
	Finanziamenti comunitari e statali	Finanziamenti pubblici locali, compreso il Fondo Consortile SIL	Finanziamenti privati	Totale investimenti
POM Patti Territoriali per l'occupazione	36.023.142		26.907.387	62.930.529
PRUSST Direttrice ofantina	5.070.000			5.070.000
Reddito Minimo di Inserimento	12.162.896			12.162.896
Programma Leonardo MKT	212.500			212.500
Programma Leonardo Turismo	18.076			18.076
Patto Agricoltura e Pesca	13.729.603		10.921.716	24.651.319
Progetto Evolution	500.000			500.000
Programma Aggiuntivo	16.318.450	7.713.000	5.119.923	29.151.373
Progetto Idea	1.879.886			1.879.886
Progetto Gasterea	607.550			607.550
Progetto RIPSITUR	774.685			774.685
				-
Totale	87.296.788	7.713.000	42.949.026	137.958.814

I programmi di intervento hanno attivato sia iniziative di incentivazione alle imprese e alle persone, sia azioni di miglioramento del contesto locale, come emerge dalla successiva tabella.

Azioni di sviluppo attivati dal patto territoriale nel periodo 1997-2006

Azioni di sviluppo	Investimenti		Nuovi occupati
	(euro)	%	
1. Azioni di sistema			
a) infrastrutture	10.028.648	7,3	13
b) servizi immateriali	9.938.298	7,2	44
c) formazione e inclusione sociale	8.372.436	6,1	-
Totale azioni di sistema	28.339.382	20,5	57
2. Aiuti diretti alle imprese e alle persone			
a) aiuti alle imprese	93.593.598	31,1	1.035
b) aiuti alle persone	12.162.896	8,8	-
Totale aiuti diretti	105.756.494	76,7	1.035
3. Animazione territoriale	3.862.938	2,8	10
Totale generale	137.958.814	100,0	1.102

Scheda riassuntiva delle attività in corso di realizzazione del Programma Aggiuntivo

(Delibera CIPE 83/2002)

Azioni nazionali gestite dal Ministero dell'Economia

Progetto Qualità: prevede una azione di sostegno del Ministero dell'Economia ai dieci patti territoriali per l'occupazione, finalizzata alla certificazione di qualità dei SIL, cioè le società di gestione, per i processi di progettazione e attuazione di programmi integrati territoriali.

Sistema Informativo Territoriale: prevede una azione di sostegno del Ministero dell'Economia ai dieci pto, finalizzata a creare un modello di riferimento nazionale e a contestualizzare tale modello in ciascun territorio.

Azioni di animazione e internazionalizzazione della rete dei PTO: prevede diverse azioni di animazione della rete dei pto su specifici temi (pianificazione strategica, servizi pubblici locali, sistema creditizio, sistemi turistici locali, ...) e di trasferimento della metodologia dei pto in alcuni paesi (Balceni, Polonia, Tunisia, Cuba, Argentina).

Azioni di sviluppo locale del PTO Nord Barese Ofantino

Innovazione e internazionalizzazione del sistema produttivo locale: prevede lo start up dell'agenzia per l'innovazione e l'internazionalizzazione delle imprese, un'azione di promozione dei prodotti locali sui mercati nazionali ed internazionali, un'azione di elaborazione del master plan delle aree produttive, un'azione di marketing territoriale, un'azione di promozione della ricerca tecnologica.

Promozione del sistema turistico locale Puglia Imperiale: prevede lo start up dell'agenzia per la promozione turistica, un'azione per la promozione del sistema turistico locale sui mercati nazionali ed internazionali, un'azione per la realizzazione del cartellone turistico territoriale.

Qualità ambientale: prevede lo start up dell'agenzia territoriale per l'ambiente ed una azione per la redazione del rapporto sullo stato dell'ambiente e la elaborazione del piano di azione ambientale, secondo la metodologia di Agenda 21.

Legalità e sicurezza: prevede la costituzione di una autorità di coordinamento delle polizie municipali, un'azione di potenziamento delle strutture operative delle polizie municipali ed una azione di comunicazione sociale.

Inclusione sociale: prevede lo start up dell'agenzia per l'inclusione sociale, un'azione per promuovere l'innovazione dell'economia sociale, un'azione per valorizzare la sperimentazione del reddito minimo di inserimento, un'azione per promuovere la rete territoriale del lavoro, un'azione per promuovere i piani sociali di zona.

Innovazione amministrativa: prevede lo start up dell'agenzia per i servizi di interesse generale, la prosecuzione del piano strategico Vision 2020, la realizzazione del sit integrato per le politiche di sviluppo locale e il supporto alla gestione di servizi di interesse intercomunale.

L'azione concertativa ha avuto ulteriori risultati nella promozione di altri programmi importanti per la loro integrabilità con le azioni di base del patto territoriale e del piano strategico, quali:

- ~~///~~ Il PIT Nord Barese, approvato dalla Giunta regionale ed in fase di attuazione. Tale programma è particolarmente rilevante per le integrazioni territoriali dell'area nord barese-ofantina con quella della conca barese e prevede sia azioni di sviluppo del contesto territoriale, che azioni di intervento a favore delle filiere produttive presenti sul territorio;
- ~~///~~ Il PIS Normanno Svevo Angioino, ancora in fase di programmazione, ma che ha individuato i progetti strategici territoriali, anche in questo caso articolati per azioni orizzontali di contesto e azioni verticali per valorizzare specifici interventi settoriali (castelli, chiese, beni archeologici, ecc....);
- ~~///~~ Studio di fattibilità "Bonifica, riqualificazione ed infrastrutturazione anche a fini turistici del litorale nord barese", finanziato dal CIPE, che ha l'obiettivo di sviluppare una strategia comune di recupero e valorizzazione ambientale, sviluppo economico e sociale della fascia litorale;
- ~~///~~ Progetto di riqualificazione ecologica del corridoio condotto fiume Ofanto, avviato con il bando europeo LIFE Natura 2003, ed ora inserito per la sua attuazione nel PIS Normanno Svevo Angioino, che ha l'obiettivo di definire una programmazione territoriale nella quale la tutela della biodiversità deve rientrare in modo sostanziale in modo trasversale in tutti gli strumenti economici e gestionali, finalizzati allo sviluppo del territorio nel suo complesso ed alla conservazione degli habitat naturali e della flora e fauna di interesse comunitario;
- ~~///~~ Piano Strategico Associazione Industriali Bari, avviato in collaborazione della Camera di Commercio di Bari che ha l'obiettivo di promuovere la fabbrica del futuro, ovvero di individuare i processi di innovazione e di rilancio del sistema produttivo della provincia di Bari, ma interessante anche il territorio della nuova provincia Barletta-Andria-Trani;
- ~~///~~ Piano Strategico di Barletta, che ha l'obiettivo di avviare nuovi sentieri di sviluppo dell'economia locale, anche per le sue forti interrelazioni territoriali ed ha prodotto un documento strategico preliminare che ha definito la visione della nuova città arcobaleno;
- ~~///~~ Piano Strategico di Margherita di S., che ha l'obiettivo di valorizzare le potenzialità turistiche locali;
- ~~///~~ Salvaguardia Ofanto, uno studio finanziato dal ministero dell'Ambiente che ha determinato azioni di approfondimento conoscitivo dell'intero habitat naturale del fiume e azioni di formazione ambientale di giovani laureati.
- ~~///~~ Agenda 21 Trani, finanziata dalla regione Puglia, che ha avviato recentemente i forum locali e che si predispone per definire il piano strategico locale;

☞ Agenda 21 comunità montana, che interessa i comuni murgiani del territorio nord barese ofantino, anch'essa finalizzata a definire un quadro strategico di sviluppo dell'area interessata;

☞ Progetto Nord Sud Calzature, sottoscritto dalla Regione Puglia con altre regioni e il Ministero delle Attività Produttive, finalizzato a sostenere processi di innovazione tecnologica e i processi di riposizionamento competitivo sui mercati internazionali del settore calzaturiero, a cui il comune di barletta sta partecipando con un proprio cofinanziamento;

☞ Il GAL Dauno-Ofantino, ammesso ai finanziamenti del Programma Comunitario Leader + 2000-2006, che ha l'obiettivo di sviluppare il sistema rurale del basso tavoliere.

La nuova provincia Barletta-Andria-Trani

La istituzione della nuova provincia apre uno scenario inedito per lo sviluppo del territorio, sia perché rafforza l'identità del territorio interessato a livello nazionale, sia perché è volano di nuovi finanziamenti per lo sviluppo locale che passano tramite di essa. Le previste deleghe regionali alle province, ovviamente determinano un nuovo quadro di riferimento per la programmazione territoriale, in particolare tramite il piano territoriale di coordinamento.

Altre deleghe importanti sono quelle relative al lavoro e formazione, particolarmente importanti per contribuire a rilanciare la competitività del territorio che è uno degli obiettivi del piano strategico.

La visione dello sviluppo futuro

L'approccio strategico abbracciato sin dal suo avvio del patto territoriale è quello dello sviluppo integrato e sostenibile del territorio:

☞ *l'integrazione* è stata sia di natura economica, per promuovere filiere di produzione, sia di natura territoriale, per favorire il coinvolgimento dei comuni più piccoli e del territorio murgiano nei processi di sviluppo economico, sia di natura sociale, per coinvolgere i soggetti più a rischio di esclusione sociale (giovani, donne, portatori di handicap), sia di natura istituzionale, per favorire la capacità di cooperazione delle istituzioni locali e di coinvolgimento della società civile;

☞ *la sostenibilità* ha riguardato gli aspetti economici, sociali, ambientali e istituzionali, in linea con gli accordi internazionali sulla sviluppo sostenibile e con la linea che in tal senso si è progressivamente consolidata a livello europeo (vedi i vertici di Lisbona 2000, Goteborg 2001, Bruxelles 2005).

Tale approccio strategico si è articolato in politiche di promozione del contesto territoriale (infrastrutture, servizi immateriali, formazione), in politiche di incentivazione alle imprese e alle persone, in politiche di animazione territoriale, come emerge dal quadro delle azioni di sviluppo su riportato.

Tali politiche hanno trovato pratica attuazione attraverso i vari programmi operativi su richiamati ed hanno raggiunto il risultato fondamentale di accumulare il *capitale sociale* - sia per l'accresciuta capacità di relazione fra i soggetti pubblici e privati (governance), sia per il miglioramento dei processi interni alle istituzioni pubbliche (government)- ed il *capitale umano* -sia per l'accresciuta capacità delle risorse imprenditoriali, sia per l'accresciuta capacità delle risorse professionali, manageriali e qualificate.

La proposta di piano strategico, candidata al bando regionale, intende implementare ulteriormente il percorso avviato, aumentare ulteriormente il capitale sociale e il capitale umano, quali fattori fondamentali per rilanciare la competitività del territorio in ambito regionale, ed ovviamente in ambito internazionale, e per contrastare il declino delle attività economiche che hanno caratterizzato l'economia territoriale degli ultimi decenni, declino riassumibile nell'andamento relativo del valore aggiunto procapite e del tasso di occupazione. I dati rilevati dall'Osservatorio Banca-Impresa della Regione Puglia mostra infatti, come emerge dalla tabella seguente, una costante perdita di competitività del sistema economico locale rispetto alle tendenze regionali, che per altri dati sappiamo essere negative rispetto al quadro di riferimento nazionale, europeo e mondiale.

Andamento dell'economia nord barese ofantina nell'economia regionale

Indicatori	Numeri indici: Puglia =100		
	1995	2000	2003
Valore aggiunto per abitante	92,2	91,1	87,3
Tasso di occupazione	93,8	92,5	88,9

La nuova visione dello sviluppo, in linea con l'azione concertativa del patto territoriale avviata nel 2003 con il Progetto Evolution, finalizzata a contrastare l'andamento declinante in atto, continua a fondarsi sullo schema dello sviluppo sostenibile (sostenibilità economica, sostenibilità sociale, sostenibilità ambientale, sostenibilità istituzionale), attraverso un più

elevato capitale sociale e capitale umano, e punta a realizzare entro il 2020 sei città¹², *la città dell'alimentazione, la città dell'arte, la città del mare, la città della moda, la città dello spettacolo, la città rurale.*

Si tratta di sei città intese come contenuto di nuove relazioni sociali, ambientali, istituzionali ed economiche in grado di proiettare il territorio nord barese ofantino nel futuro dell'economia globalizzata; sei città in grado di rafforzare le relazioni reticolari territoriali fra gli undici comuni che costituiscono il territorio, di promuovere relazioni reticolari con i territori contermini di Bari, Foggia, Potenza-Avellino, di promuovere relazioni reticolari con il contesto economico mondiale, di valorizzare la policentricità del territorio, integrando e rafforzando le funzioni di ciascuno degli undici comuni¹³.

Sei città che rafforzano l'identità territoriale degli undici comuni del piano strategico, proiettandola nel futuro. Sei città che consentono di reinterpretare la storia del territorio alla luce delle nuove sfide della globalizzazione, per il loro valore evocativo, per la loro capacità di essere il nuovo magnete del territorio, di attribuire al territorio un potere di attrazione¹⁴.

¹² La città e i sistemi locali di area vasta vengono oggi interpretati da sociologi, economisti, urbanisti, come il punto di svolta delle politiche di sviluppo nel mondo globalizzato. Le politiche di sviluppo e quindi l'azione pubblica deve concentrarsi non più, o quanto meno non più prevalentemente, secondo la teoria neoclassica pura, sulla convenienza marginalista delle imprese, ma, secondo la teoria classica e quella più recente della crescita e dello sviluppo, sui fattori che possono favorire la localizzazione di attività economiche sul territorio e lo sviluppo nel senso più ampio del termine della comunità locale. La città viene vista sotto una luce diversa, non più come contenitore di funzioni economiche, ma come contenuto di attività economiche, come nuove relazioni sociali, istituzionali, ambientali in grado di determinare le attività economiche.

Particolarmente rilevante è la verifica empirica fatta negli Stati Uniti ed in Europa delle nuove teorie contenute nel testo dell'economista Richard Florida, *L'ascesa della nuova classe creativa*, edizione Mondadori, 2003. Florida spiega perché le città che hanno puntato sulla creatività sono quelle che stanno avendo i migliori tassi di sviluppo economico.

Recentemente sul tema, il 3-4 marzo 2005, l'Università di Palermo, a cura del prof. Maurizio Carta, ha ospitato la mostra "Le città creative in Europa", nell'ambito della IX Conferenza Nazionale della Società Italiana degli Urbanisti.

Si segnala anche il contributo di Giuseppe De Matteis al XXIV Congresso INU a Milano nel 2003, in Dossier Urbanistica della Rivista INU, sul tema della città territorio nello scenario europeo.

Si segnala pure il contributo di Antonio G. Calafati, *Sistemi locali: esercizi di identificazione*, Lucio Malfi-Dino Martellato (a° cura di), *Il capitale nello sviluppo locale e regionale*, Franco Angeli editore, 2002.

¹³ Lo schema di riferimento teorico assunto a base di riferimento del concetto di città reticolare è quello proposto in tempi recenti dal sociologo Manuel Castells, op. cit.

¹⁴ Il tema delle identità è un tema fondamentale dei processi di sviluppo nell'era dell'informazione, come sostiene M. Castells, nell'opera già citata, vol. II, *Il potere delle identità*, e nell'era della modernità liquida, come sostiene il sociologo Zygmunt Bauman in *Modernità liquida*, editori Laterza 2002, e in *Intervista sull'identità*, editori Laterza, 2003.



Sei città che devono proiettare il territorio nella economia del futuro, sempre meno legata al petrolio (nel 2020 è previsto il punto di massima produzione, poi inizierà il declino), che dovranno stimolare nuove fonti energetiche, in particolare l'idrogeno.

Dobbiamo quindi tutti pensare non più rispetto al passato ma rispetto al futuro, guardare la nostra vita con occhi diversi dal passato.

In Europa già da alcuni anni è attivo un forum strategico europeo, Club Europe 2020 con sede a Parigi, che ha attivato un dibattito sulla nuova Europa, quella che risulterà dal processo ulteriore di allargamento ad est. La Regione Toscana ha attivato l' Ufficio 2020. La città lituana di Vilnius ha da tempo avviato il progetto Vilnius 2020.

Gruppi informali di discussione, istituzioni comunitarie, istituzioni regionali, istituzioni locali hanno avviato riflessioni e azioni orientate al futuro, per tener conto del processo in atto dell'allargamento e della integrazione europea e per tener conto delle sfide della nuova economia e della nuova società globalizzate.

L'approccio strategico diventa dunque il modo per orientarsi nel futuro e la cultura europea contiene in sé la forza per guardare al futuro con serenità. L'identità locale, l'unicità del territorio, diventa la base di riferimento di tale approccio, il punto a cui ancorare la competitività territoriale, la forza vitale per disegnare il sogno condiviso del futuro del

territorio, la base su cui costruire il clima di fiducia per lo sviluppo locale, per le nuove relazioni sociali, per la creazione di nuovo valore territoriale.

La globalizzazione sta stressando le economie locali e solo quelle che stanno puntando sul proprio patrimonio identitario, la propria cultura, riescono a reagire positivamente. L'importante è che tale strategia sia realmente condivisa dagli attori dello sviluppo locale.

Il quadro di riferimento strategico europeo in cui si inserisce il disegno del territorio nord barese ofantino è quello del *Sogno Europeo* prefigurato da Jeremy Rifkin¹⁵, destinato a soppiantare quello americano, poiché l'approccio solidaristico e comunitario europeo può meglio rispondere, rispetto all'approccio individualista americano, alle sfide del futuro, in particolare a quelle poste dai sistemi economici emergenti orientali anch'essi fondati sul senso di comunità.

Il quadro di riferimento strategico è anche quello del Mediterraneo, il cui scenario più probabile è quello di tornare ad essere luogo importante di incontro di civiltà diverse che si contaminano a vicenda.

Vision 2020- sei città creative deve perciò proiettare il territorio nord barese ofantino verso l'Oriente e verso il Mediterraneo.

La strategia

La nuova visione del territorio al 2020 verrà promossa attraverso la strategia dello sviluppo sostenibile, fondato su quattro pilastri:

?Il *pilastro economico*, in grado di rilanciare la competitività dell'economia locale, sia puntando sulle nuove attività dell'alimentazione, della moda, del turismo culturale, dello spettacolo, dei contesti rurali, sia sostenendo le strategie per le attività in declino (tessile-abbigliamento-calzature) o necessarie di valorizzazione (pietra), in linea con la strategia di Lisbona;

?Il *pilastro sociale*, in grado di promuovere l'inclusione sociale, attraverso la società del benessere, la qualificazione del lavoro, la qualità della vita sociale, l'economia sociale, in linea con l'Agenda Sociale Europea;

?Il *pilastro ambientale*, in grado di promuovere la rete ecologica del territorio, compresa la mobilità, e le sue integrazioni di frontiera (area metropolitana di Bari, Murgia, medio ofantino, basso tavoliere), in linea con la strategia di Goteborg.

?Il *pilastro istituzionale*, in grado di promuovere i processi government, legati ai programmi europei della società dell'informazione, e i processi di governance legati al libro bianco sulla nuova governance europea.

¹⁵ Cfr., Jeremy Rifkin, *Il Sogno Europeo*, Mondatori, 2004.

Tale strategia, in particolare, attiverà molteplici cantieri di analisi e progettazione, con l'ampia partecipazione del partenariato pubblico e privato locale, utilizzando la metodologia già collaudata con il PTO e gli altri programmi integrati attivati. In linea indicativa, si prevedono i seguenti cantieri:

- ?sei cantieri per le sei città creative;
- ?due cantieri per le filiere tessile-abbigliamento-calzature e pietra;
- ?quattro cantieri sociali;
- ?un cantiere per lo sviluppo di frontiera;
- ?un cantiere per la mobilità
- ?un cantiere per lo sviluppo territoriale policentrico;
- ?un cantiere per l'innovazione amministrativa (government);
- ?un cantiere per la partecipazione della società civile (governance).

Tali cantieri valorizzeranno su scala territoriale i risultati dei gruppi di lavoro e i progetti in corso di elaborazione a livello territoriale e locale (PIT, PIS, Piano Strategico Barletta, Piano Strategico Margherita di S., Agenda 21 Trani, Studio di fattibilità della costa, ecc...).

Gli obiettivi

Si prefigurano quattro obiettivi generali da perseguire al 2020, legati ai quattro pilastri strategici. Le attività di progettazione del piano strategico definiranno gli obiettivi specifici legati a ciascun obiettivo generale.

Tali obiettivi sono così definiti:

~~///~~ *Pilastro economico*: aumento del rapporto territorio nord barese/regione in termini di valore aggiunto procapite, dal 90% del 2002 al 110% entro il 2013 e al 120% entro il 2020.

~~///~~ *Pilastro sociale*: aumento del rapporto territorio nord barese/regione del tasso di occupazione rispetto al livello medio regionale, dal 91,6% del 2002 al 110% entro il 2013 e al 120% entro il 2020.

~~///~~ *Pilastro ambientale*: diminuzione dei conflitti ambientali.

~~///~~ *Pilastro istituzionale*: aumento del grado di cooperazione istituzionale orizzontale (territoriale) e verticale (regionale) e di coinvolgimento del partenariato privato. In particolare, tale pilastro aiuterà il processo di costituzione della neoistituita provincia di Barletta-Andria-Trani

Strategia competitiva "sei città creative in rete"				
Vision 2020	Strategie	Politiche	Piani di azione	Progetti bandiera
Città dell'alimentazione	sviluppo sostenibile	Sostenibilità economica	Ricerca S&T, Imprenditorialità, Mkt, Infrastrutture e Servizi	
		Sostenibilità sociale	Istruzione e formazione, occupazione, sicurezza, rivitalizzazione urbana, sanità	
		Sostenibilità ambientale	Trasporti, Energia, Acqua, Clima	
		Sostenibilità istituzionale	Governance, Government	
Città dell'arte	sviluppo sostenibile	Sostenibilità economica	Ricerca S&T, Imprenditorialità, Mkt, Infrastrutture e Servizi	
		Sostenibilità sociale	Istruzione e formazione, occupazione, sicurezza, rivitalizzazione urbana, sanità	
		Sostenibilità ambientale	Trasporti, Energia, Acqua, Clima	
		Sostenibilità istituzionale	Governance, Government	
Città del mare	sviluppo sostenibile	Sostenibilità economica	Ricerca S&T, Imprenditorialità, Mkt, Infrastrutture e Servizi	
		Sostenibilità sociale	Istruzione e formazione, occupazione, sicurezza, rivitalizzazione urbana, sanità	
		Sostenibilità ambientale	Trasporti, Energia, Acqua, Clima	
		Sostenibilità istituzionale	Governance, Government	
Città della moda	sviluppo sostenibile	Sostenibilità economica	Ricerca S&T, Imprenditorialità, Mkt, Infrastrutture e Servizi	
		Sostenibilità sociale	Istruzione e formazione, occupazione, sicurezza, rivitalizzazione urbana, sanità	
		Sostenibilità ambientale	Trasporti, Energia, Acqua, Clima	
		Sostenibilità istituzionale	Governance, Government	
Città dello spettacolo	sviluppo sostenibile	Sostenibilità economica	Ricerca S&T, Imprenditorialità, Mkt, Infrastrutture e Servizi	
		Sostenibilità sociale	Istruzione e formazione, occupazione, sicurezza, rivitalizzazione urbana, sanità	
		Sostenibilità ambientale	Trasporti, Energia, Acqua, Clima	
		Sostenibilità istituzionale	Governance, Government	
Città rurale	sviluppo sostenibile	Sostenibilità economica	Ricerca S&T, Imprenditorialità, Mkt, Infrastrutture e Servizi	
		Sostenibilità sociale	Istruzione e formazione, occupazione, sicurezza, rivitalizzazione urbana, sanità	
		Sostenibilità ambientale	Trasporti, Energia, Acqua, Clima	
		Sostenibilità istituzionale	Governance, Government	

2. La caratterizzazione ambientale e la mobilità urbana

dal capitolo 10 del Rapporto Stato Ambiente 2005, elaborato dalla Agenzia Territoriale per l'Ambiente– "Il sistema dei trasporti"

“Un elevato indice ‘veicoli x chilometri percorsi’ non è sempre un indicatore di vitalità economica, ma forse, in fin dei conti, è un indicatore di una disfunzione economica e sociale: esso indica che la gente non sta dove vorrebbe o dovrebbe essere”¹⁶.

Il territorio nord barese/ofantino non sfugge alla necessità di governare la mobilità: il corridoio adriatico, costituito da autostrada, ferrovia e strada statale lambisce i principali centri urbani, e determina grandissimi flussi sia di persone che di merci; il fenomeno del pendolarismo relativo agli spostamenti sistematici (casa – lavoro, casa-scuola) interessa tutti i centri urbani dell’area; i problemi ambientali conseguenti al traffico nei grandi centri urbani di Andria e Barletta appesantiscono il quadro complessivo dell’intero comprensorio.

Al di fuori degli ambiti urbani i principali problemi ambientali derivano chiaramente dal traffico di attraversamento che utilizza il corridoio adriatico, corridoio che fa parte a livello europeo della rete transeuropea di trasporto¹⁷ (TEN-T), definita per assicurare la libera circolazione delle merci nell'Unione europea e sulla quale viaggia oggi circa la metà delle merci e dei passeggeri d'Europa. Su tale rete si concentrano anche gli investimenti dell’Unione definiti in 4 elenchi di priorità. Nel terzo gruppo di priorità (progetti importanti per la coesione territoriale che contribuiscono agli obiettivi della coesione economica e sociale) è presente anche la linea ferroviaria: Bari–Durazzo-Sofia-Varna/Bourgas (mar Nero). La via ferrata dell’Adriatico si prolungherà pertanto alle capitali dei paesi balcanici, i quali saranno interessati da tassi di sviluppo economici importanti accompagnati da flussi di persone e merci sempre più significativi. I benefici sull’economia locale della Puglia e del territorio nord barese/ofantino non dovrebbero mancare ma sarà necessario porre estrema attenzione agli impatti, sempre possibili a fronte di interventi infrastrutturali non sempre rispettosi del contesto ambientale, paesaggistico e insediativo presente.

Dotazione di infrastrutture per i trasporti nell’area del PTO: l’offerta esistente

La Regione Puglia si colloca al decimo posto della graduatoria nazionale per dotazione di infrastrutture con un indice pari a 81,2 rispetto alla media nazionale posta pari a 100. Nel settore dei trasporti tale indice si alza leggermente con riferimento alla rete stradale, arriva a 92 per la rete ferroviaria e raggiunge 114 per la dotazione di porti.

¹⁶ Douglas Kelbaugh, teorico del New Urbanism americano, professore di architettura e della progettazione urbana, Università “A. Alfred Taubman” Michigan (USA)

¹⁷ Le cifre dell’attuale rete TEN-T: 75 200 km di strade, 78 000 km di ferrovie, 330 aeroporti, 270 porti marittimi internazionali, 210 porti per la navigazione interna

L'area nord barese/ofantina:

?? risulta al di sopra della media regionale per quel che riguarda l'indice complessivo di dotazione infrastrutturale (con un indice pari a 88,4);

?? assume un indice relativo alla dotazione stradale in linea con la media regionale (84,2);

?? possiede una buona dotazione ferroviaria (96,3) ben al di sopra della media del mezzogiorno;

?? mostra un indicatore pari a 85,6 per quel che riguarda la dotazione di porti inferiore alla media regionale.

TAB. 10.1 INDICATORI DI DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE (ANNO 2000)

PROVINCE REGIONE	Rete stradale	Rete ferrov	Porti	Aeroporti	Impianti e reti energetico-ambientali	Strutture e reti telefonia telematica	Reti bancarie e servizi vari	Strutture culturali e ricreative	Strutture per l'istruzione	Strutture sanitarie	TOTALE	TOTALE SENZA PORTI
Area nord barese/ofantina	84,2	96,3	85,6	n.d	81,2	84,2	62,8	69,2	124,3	143,4	88,4	n.d
Bari	75,9	109,9	85,6	47,4	87,1	91,6	66,0	80,7	132,8	160,8	95,7	96,8
Foggia	112,0	123,7	101,9	29,4	44,7	41,0	34,9	16,5	59,6	67,9	63,7	59,4
Puglia	82,9	91,9	114,2	57,2	79,2	72,3	56,7	43,5	98,3	103,6	81,2	77,6
Mezzogiorno	94,1	81,8	102,3	66,6	65,9	67,4	64,2	53,5	93,3	75,9	77,7	74,9
Italia	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

[Fonte: Istituto Tagliacarne, Unioncamere]

La domanda di mobilità

Nell'Italia meridionale vi è una netta prevalenza di traffico che utilizza il trasporto su strada rispetto ad altre modalità di trasporto, sia nel traffico merci (oltre il 75%) che in quello passeggeri (oltre l'83%)¹⁸.

La domanda attuale presenta quindi uno squilibrio modale a favore della strada che assume nel Sud Italia dimensioni maggiori rispetto ad altre Regioni e Paesi europei.

Nel Mezzogiorno si è assistito negli anni ad una generale e continua diminuzione della quota del trasporto su ferro, a cui fanno riscontro i consistenti aumenti di quella su

¹⁸ dati relativi al 1998 contenuti in Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Servizio Pianificazione e Programmazione, “Quadro comunitario di sostegno (QCS) 2000-2006 per le Regioni italiane a obiettivo 1, asse VI – Reti e nodi di servizio; Programma operativo nazionale settore trasporti PON Trasporti 2000-2006, Settembre 2001

strada, soprattutto nelle aree urbane, e su aereo. E' rilevante inoltre la quota di traffico assorbita dal cabotaggio marittimo (intorno al 24%).

Secondo le previsioni del Ministero dei Trasporti di inizio secolo l'evoluzione della domanda di trasporto nel primo decennio del 2000 determinerebbe uno scenario tendenziale, per i passeggeri, con un aumento della domanda interna, calcolata tra le regioni del Mezzogiorno, al 2010 del 29% rispetto al 1998. Il peso relativo della strada resterebbe preponderante, rappresentando circa l'83% della domanda complessiva, il treno si attesterebbe sul 9% mentre autobus di linea e trasporto aereo si configurerebbero come marginali rispettivamente con circa il 7% e lo 0,12%.

Si tratta, tuttavia, di dati tendenziali che non tengono conto degli effetti derivanti dall'attuazione delle politiche proposte nel PGT tese al riequilibrio modale.

Le previsioni fatte in particolare per alcune direttrici mostrano quanto sia importante effettuare interventi di compensazione modale per non rincorrere semplicemente la domanda su strada: al 2010, in assenza di interventi il rapporto "gomma-ferro" sulla direttrice adriatica vedrebbe il 90% degli spostamenti complessivi dei passeggeri effettuati su gomma e solamente il 10% su ferro, cifra quest'ultima che attraverso una serie di misure di governo del traffico si potrebbe comunque portare al 20% entro lo stesso periodo temporale.

Anche lo sbilanciamento del trasporto merci appare evidente e sulla direttrice adriatica si arriverebbe al 2010 ad un confronto "gomma-ferro" che vede la prima componente al 94%.

Anche in questo caso interventi di governo della domanda potrebbero ridurre tale trend attestando la componente gomma al 89,6%, permettendo una generale diminuzione degli impatti ambientali che il settore stradale su gomma genera in misura di gran lunga superiore rispetto al ferro.

I consumi energetici

Si analizzeranno di seguito alcuni dati relativi al consumo energetico del settore dei trasporti presentando le quote di consumo per tipologia di carburante. Si consideri che dal gennaio 2002 non è più in vendita benzina con piombo sul territorio italiano.

I dati sui consumi energetici sono disponibili su scala regionale e provinciale.

In Puglia la crescita dei consumi è stata piuttosto sostenuta fino al 1995 e poi è rallentata. Tuttavia i consumi di combustibili fossili continuano a crescere con andamento regolare anche negli anni più recenti, segno che l'aumento dell'efficienza

energetica dei veicoli non riesce a bilanciare la crescente domanda di trasporto e l'aumento delle cilindrata medie.

Discreta la diffusione di carburanti a più basso impatto ambientale (ossia GPL) anche se la quantità venduta sta riducendosi negli ultimi anni in provincia di Foggia. Non sono è stato possibile rinvenire dati sui consumi del gas naturale.

TAB. 10.13 VENDITA DI COMBUSTIBILI

	Provincia Foggia	Provincia Bari	Regione Puglia	Area Sud	Nazione Italia
Vendite di benzina - Tonnellate (2001)	129.637	342.879	897.999	4.676.523	16.417.346
Vendite di gasolio - Tonnellate (2002)	291.489	594.044	1.514.395	6.881.488	26.224.843
Vendite di olio combustibile - Tonnellate (2002)	3.308	90.942	189.236	4.144.347	15.270.352
Vendite di G.P.L. - Tonnellate (2002)	34.558	78.649	231.665	1.474.012	3.717.818
<u>Vendite di lubrificanti - Tonnellate (2002)</u>	4.391	9.261	39.301	137.411	541.358

[Fonte: Istituto Tagliacarte – banca dati CNEL]

TAB. 10.14 VENDITE DI G.P.L. – TONNELLATE

	1998	1999	2000	2001	2002
Bari	75.429	77.896	78.277	77.438	78.649
Foggia	41.765	39.236	37.692	35.921	34.558

[Fonte: Istituto Tagliacarte – banca dati CNEL]

Su scala nazionale i consumi energetici finali nell'anno 2001 hanno assorbito il 33% dei consumi nazionali.

Il ricorso alle fonti fossili come principale combustibile per il settore dei trasporti ed il loro incessante aumento difficilmente potrà consentire la riduzione delle emissioni di CO₂ e dei gas serra, come previsto dal protocollo di Kyoto. Per tentare di riorganizzare i fabbisogni energetici ciascuna regione dovrebbe predisporre un Piano Energetico Regionale. A settembre 2003 10 regioni italiane lo avevano già approvato, 4 sono in fase di progettazione, 6 in fase di definizione tra cui la Puglia.

Gli impatti del settore dei trasporti

Gli impatti del settore dei trasporti sull'ambiente sono molteplici: dalle esternalità con ricadute dirette sulla salute (emissioni di inquinanti, rumore, vibrazioni, incidentalità) alle influenze sul paesaggio, fino alle conseguenze indirette sulla vivibilità o sulla produttività (come ad esempio la congestione, che determina tra l'altro pesanti perdite di tempo).

Di seguito l'attenzione si concentrerà in particolare sulle emissioni di gas inquinanti e sull'incidentalità.

Per quel che riguarda le emissioni, è da registrare l'assenza di studi di settore per la stima delle emissioni di inquinanti su scala locale (cfr. Cap. 1 *L'aria ed il Clima*). Esistono dati aggregati su scala regionale che coprono l'arco temporale 1998 – 1995, quindi particolarmente datati. Solo per gli inquinanti NO_x, CO₂ e SO₂ vi sono stime riferite al 1999 ma sempre su base regionale.

Tuttavia fare riferimento a tali informazioni su scale regionale aiuta da un lato a capire le dimensioni del fenomeno inquinamento e la relazione “traffico – emissioni”; dall'altro indica la necessità di operare stime aggiornate di supporto alle decisioni.

Secondo le stime dell'Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente, la Puglia ha emesso nel corso del 1999 il 7,2% del quantitativo di NO_x nazionale. Il macrosettore dei trasporti incide percentualmente per il 59,2% delle emissioni totali, valore più basso della media nazionale che raggiunge il 70,3%. Dai dati disponibili pare che il trend delle emissioni negli ultimi anni sia in peggioramento.

TAB. 10.15 EMISSIONI DI OSSIDI DI AZOTO (NO_x) IN PUGLIA (Mg) NEL 1999

	Trasporti su strada	Trasporti Marittimi	Traffico aereo	Trasporti (altro)	Altri Settori	Totale	Italia % regione
Puglia	45.371	3.290	203	16.214	44.803	109.882	7,2%
Puglia % settori	41,3%	3,0%	0,2%	14,8%	40,8%	100,0%	
Totale Italia	763.726	97.748	5.429	202.745	451.514	1.521.162	100,0%
Italia % settori	50,2%	6,4%	0,4%	13,3%	29,7%	100,0%	

[Fonte: APAT, Sinanet]

TAB. 10.16 TREND DELLE EMISSIONI DI OSSIDI DI AZOTO (NO_x) DAL SETTORE DEI TRASPORTI IN PUGLIA (Mg)

Anno	1989	1991	1993	1995	1999
Migliaia di Tonnellate	55.995	55.894	56.361	60.195	65.079

[Fonte: Enea fino al 1995 e APAT, Sinanet 1999]

Secondo le stime dell'Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente, la Puglia ha emesso nel corso del 1999, il 9,6% del quantitativo di SO_x nazionale. Il macrosettore dei trasporti incide percentualmente per il 6,5% delle emissioni totali, valore inferiore alla media nazionale che raggiunge invece il 13,5%. Dai dati disponibili pare che il trend delle emissioni negli ultimi anni sia in miglioramento con forti riduzioni.

TAB. 10.17 EMISIONI DI OSSIDI DI ZOLFO (SO_x) IN PUGLIA (Mg) NEL 1999

	Trasporti su strada	Trasporti Marittimi	Traffico aereo	Trasporti (altro)	Altri Settori	Totale	Italia % regione
Puglia	1.927	2.727	16	1.219	84.555	90.444	9,6%
Puglia % settori	2,1%	3,0%	0,0%	1,3%	93,5%	100,0%	
Totale Italia	31.111	81.017	440	15.186	816.970	944.724	100,0%
Italia % settori	3,3%	8,6%	0,0%	1,6%	86,5%	100,0%	

[Fonte: APAT, Sinanet]

TAB. 10.18 TREND DELLE EMISSIONI DI OSSIDI DI ZOLFO (SO_x) DAL SETTORE DEI TRASPORTO IN PUGLIA (Mg)

Anno	1989	1991	1993	1995	1999
Migliaia di Tonnellate	8.314	7.718	7.173	7.312	5.889

[Fonte: Enea fino al 1995 e APAT, Sinanet 1999]

Le emissioni di ossidi di azoto sono presentate nell'indicatore OCSE 17. La stima delle emissioni relative all'ammoniaca NH₄ sono state calcolate dall'APAT solo fino al 1995 e sono aggregate su scala regionale. Qui pertanto non vengono presentate.

Le emissioni di ossidi di azoto sono presentate nell'indicatore OCSE 17. Le emissioni dei composti organici volatili non metanici sono state calcolate dall'APAT fino al 1995 e su scala regionale. Qui non vengono presentate.

Le emissioni di ossidi di azoto sono presentate nell'indicatore OCSE 17. Le emissioni di monossido di carbonio (CO) sono presentate nel capitolo dell'aria indicatore Ocse 31 e coprono l'arco temporale 1988 – 1995. Le emissioni dei composti organici volatili non metanici calcolate dall'APAT sono relative al 1995 e solo su scala regionale. Qui pertanto non vengono presentate.

Le emissioni di monossido di carbonio (CO) sono presentate nel capitolo dell'aria indicatore Ocse 31 e coprono l'arco temporale 1988 – 1995.

Le emissioni di monossido di carbonio (CO) sono presentate nel capitolo dell'aria indicatore Ocse 31 e coprono l'arco temporale 1988 – 1995.

Secondo le stime dell'Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente, la Puglia ha emesso nel corso del 1999 il 12 % del quantitativo di CO₂ nazionale. Il macrosettore dei trasporti incide percentualmente per il 14,9% delle emissioni totali, valore assai inferiore alla media nazionale che raggiunge il 28,7%. Dai dati disponibili pare che il trend negli ultimi anni sia in peggioramento.

TAB. 10.19 EMISSIONI DI ANIDRIDE CARBONICA (CO₂) IN PUGLIA (Mg) NEL 1999

	Trasporti su strada	Trasporti Marittimi	Traffico aereo	Trasporti (altro)	Altri Settori	Totale
Puglia	7.019.750	260.447	94.040	1.069.257	48.218.423	56.661.918
Puglia % settori	12,4%	0,5%	0,2%	1,9%	85,1%	100,0%
Totale Italia	112.420.383	7.737.799	2.518.292	12.999.233	337.862.895	473.538.602
Italia % settori	23,7%	1,6%	0,5%	2,7%	71,3%	100,0%

[Fonte: APAT, Sinanet]

TAB. 10.20 TREND DELLE EMISSIONI DI ANIDRIDE CARBONICA (CO₂) DAL SETTORE DEI TRASPORTO IN PUGLIA (Mg)

Anno	1989	1991	1993	1995	1999
Migliaia di Tonnellate	5.412	4.436	5.512	5.900	8.443

[Fonte: Enea fino al 1995 e APAT, Sinanet 1999]

TAB. 10.21 EMISSIONI DI CO₂ DA TRASPORTO STRADALE (TONNELLATE PER ABITANTE)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Puglia	1,60	1,62	1,70	1,72	1,69	1,89
Mezzogiorno	1,73	1,76	1,82	1,87	1,82	1,91
Italia	1,82	1,84	1,89	1,95	1,90	1,93

[Fonte: elaborazioni Istat su dati APAT]

Un altro fattore decisivo da considerare nell'affrontare il comparto dei trasporti è il tema dell'incidentalità.

Le informazioni riportate illustrano il numero di incidenti registrato sulle arterie principali: sull'autostrada A14 - nel tratto interessante il territorio nord barese/ofantino - e sulle altre strade statali ed ex statali considerate nel censimento dell'ACI.

Dalla somma degli incidenti, del numero dei morti e dei feriti, si è prodotto un conteggio dei costi sociali derivanti dall'incidentalità. Tale valutazione è sicuramente sottostimata, ma si presta ugualmente alla riflessione sui rischi per la salute che il settore dei trasporti produce.

TAB. 10.22 INCIDENTI SULL'AUTOSTRADA A14: TRATTO CERIGNOLA - MOLFETTA

		2002			Media 1999 - 2001		
		Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
(a)	Tratto da Cerignola Est a Molfetta (da km 589 a km 652)	59	8	120	52,3	9,0	109,0
		Incidente/ chilometro	Morti/ chilometro	Feriti/ chilometro	Incidente/ chilometro	Morti/ chilometro	Feriti/ chilometro
(b)	Tratto (a) in Prov di Foggia (da km 589 a km 605,6)	0,48	0,12	0,96	0,50	0,06	1,02
(c)	Tratto (a) in Prov di Bari (da km 605,6 a km 652)	1,10	0,13	2,24	0,95	0,17	1,98
(d)	Tratto (a) per Km (da km 589 a km 652)	0,94	0,13	1,90	0,83	0,14	1,73
(e)	A14 da Bologna a Taranto (da km 0 a km 743,5)	1,98	0,13	3,83	1,80	0,13	3,43

[Fonte: elaborazione agenda 21 consulting su dati ACI]

Il tratto autostradale in Provincia di Bari, pari a 46 km, ha una densità pari a 1,1 incidente per chilometro all'anno nel 2002; il tratto di 16,6 chilometri in provincia di Foggia appare meno a rischio con un numero di incidenti circa dimezzati rispetto al tratto precedente, probabilmente dovuta anche ai maggiori flussi veicolari che il capoluogo regionale attrae quotidianamente.

Per quel che riguarda le rete stradale vengono elaborati i dati resi disponibili dall'ACI e riferiti all'intero sviluppo stradale ricompresso nelle province di Bari e di Foggia. I dati disponibili più recenti sono relativi all'anno 2002.

TAB. 10.23 INCIDENTI, MORTI E FERITI SULLA RETE STRADALE PRINCIPALE (1999 - 2002)

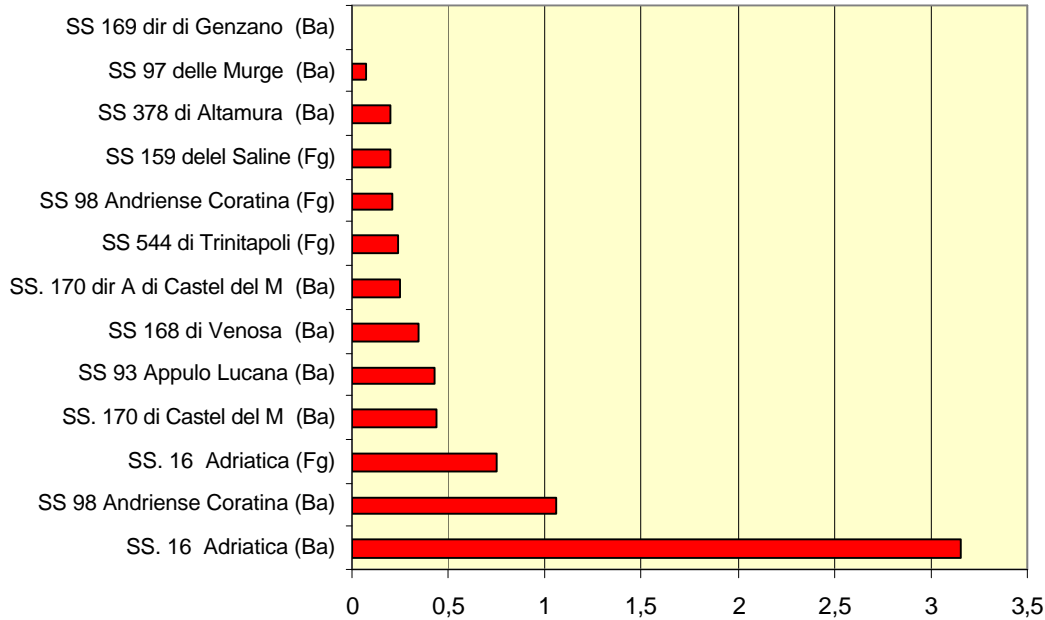
	km	Incidenti		Morti		Feriti	
		media 99-01	2002	media 99-01	2002	media 99-01	2002
SS. 16 Adriatica (Ba)	115	221	318	11	13	414	637
SS. 16 Adriatica (Fg)	179,5	83	122	18	22	170	240
SS 93 Appulo Lucana (Ba)	41,7	9	18	2	1	14	31
SS 97 delle Murge (Ba)	68,2	12	2	1	0	18	8
SS 98 Andriense Coratina (Ba)	72,5	69	66	9	7	132	106
SS 98 Andriense Coratina (Fg)	9,4	2	2	0	1	3	2
SS 159 delle Saline (Fg)	44,8	3	8	2	4	7	19
SS 168 di Venosa (Ba)	8,8	1	2	0	0	1	2
SS 169 dir di Genzano (Ba)	5,1	0	0	0	0	0	0
SS. 170 dir A di Castel del M (Ba)	28,5	2	7	0	0	6	14
SS. 170 di Castel del M (Ba)	39	8	10	2	1	12	20
SS 378 di Altamura (Ba)	59,8	18	12	1	1	33	18
SS 544 di Trinitapoli (Fg)	53,4	5	7	2	2	12	15

[Fonte: Aci, Istituto nazionale di Statistica]

La strada (o meglio il tratto di strada) con il più alto numero di incidenti per chilometro è risultata la S.S.16 Adriatica (tratto barese), con oltre 3 incidenti all'anno per ciascun chilometro. Anche la statale 98 (tratto barese) e la S.S.16 Adriatica (tratto foggiano)

risultano piuttosto a rischio ma con valori intorno a 1 incidente all'anno per ciascun chilometro.

FIG. 10.4 INCIDENTI PER CHILOMETRI (2002)



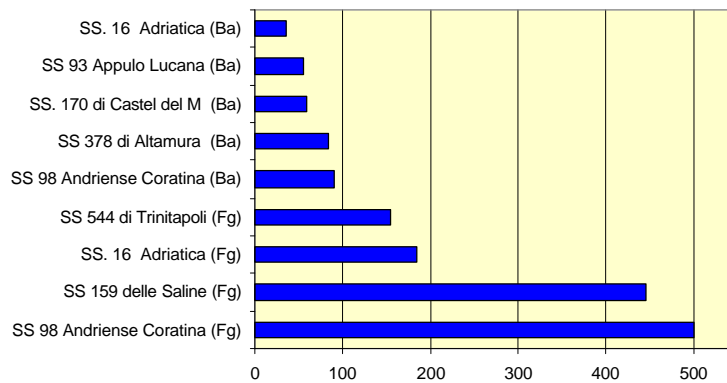
[Fonte: elaborazioni agenda 21 consulting srl su dati: Aci, Istituto nazionale di Statistica]

Si nota come per il tasso di mortalità (numero di morti all'anno per chilometro x 1000) le strade in provincia di Foggia appaiono notevolmente e sistematicamente più a rischio di quelle baresi.

Appare molto interessante registrare come la S.S. 16 (tratto barese) che si presentava come quella con la densità più elevata di incidenti si trovi invece ora tra gli ultimi posti per tasso di mortalità. Ciò indica probabilmente un alto numero di incidenti registrati in questa strada dalle forze dell'ordine rispetto ad altre strade probabilmente meno vigilate e una probabile maggior dotazione di sistemi di sicurezza dell'infrastruttura (migliore segnaletica, protezioni laterali, ecc).

Il tasso di mortalità è pari a zero per le seguenti strade: SS 168 di Venosa (Ba), SS. 170 dir A di Castel del Monte (Ba), SS 97 delle Murge (Ba) e SS 169 dir di Genzano (Ba).

FIG. 10.5 TASSO DI MORTALITÀ (2002)



[Fonte: elaborazioni agenda 21consulting srl su dati: Aci, Istituto nazionale di Statistica]

In base a tali cifre è possibile produrre una stima dei costi sociali derivanti dagli incidenti stradali per l'anno 2002, in analogia con quanto proposto dall'Istat su scala nazionale che ha determinato un costo totale pari a 34.108 milioni di euro pari all'incirca al 2,7 per cento del PIL dello stesso anno.

Per il calcolo si tiene conto dei seguenti costi: perdita della capacità produttiva; costi umani; costi sanitari; danni materiali e altri costi.

A livello regionale si nota che la Puglia detiene il triste primato di leader delle regioni del sud per quel che riguarda il danno sociale relativo ai morti (542 milioni di euro pari a quasi il 6% nazionale).

Il calcolo su scala del territorio nord barese/ofantino può essere eseguito considerando i seguenti valori medi:

L'evento morte in media ha un costo sociale di 1.134.056 euro e prende in considerazione i costi sanitari, la mancata produzione e il risarcimento del danno morale per la persona deceduta.

La stima del costo medio per la persona ferita, calcolato prendendo in considerazione le stesse categorie di spesa già citate per la persona morta, è in media pari a 21.161 euro ma ha una oscillazione in valore assoluto che va dai 10 mila ai 750 mila euro che dipende dal tipo di lesione che il ferito ha riportato. Il costo medio è pesantemente influenzato dal numero dei feriti lievi che risulta essere all'incirca l'80 per cento dei casi.

E' stato inoltre calcolato un costo medio per incidente prendendo in considerazione come costi la categoria "Danni materiali e altri costi" e come numero di incidenti sia quelli che presentavano soli danni a cose sia quelli con danni alla persona. Questo danno è risultato essere in media pari a circa 20 mila euro per incidente.(Istat)

Facendo riferimento ai dati relativi alle strade statali che interessano il territorio in esame e precedentemente elencate, considerando che i dati relativi alla SS 16 sono stati ridotti al 30% per il tratto barese e al 11% per il tratto foggiano per conteggiare solo il tratto effettivamente compreso nell'area, si determinano i dati di partenza per il conteggio dei costi sociali sostenuti dalla collettività.

TAB. 10.24 CALCOLO DEI COSTI SOCIALI: SOLO STRADA STATALI ALL'INTERNO DEL PATTO (2002)

		Numero	Costo Unitario	Totale costo
S.S.	Incidenti	243	€ 21.161,00	€ 5.138.314,02
	Morti	23	€ 1.134.056,00	€ 26.446.185,92
	Feriti	453	€ 20.000,00	€ 9.050.000,00
	Totale			€ 40.634.499,94
A14	Incidenti	59	€ 21.161,00	€ 1.248.499,00
	Morti	8	€ 1.134.056,00	€ 9.072.448,00
	Feriti	120	€ 20.000,00	€ 2.400.000,00
	Totale			€ 12.720.947,00
	Totale SS + A14			€ 53.355.446,94

[Fonte: agenda 21consulting srl]

Il conteggio è sicuramente indicativo e precauzionale, poiché il numero degli incidenti è generalmente sottostimato (non tutti sono registrati) e sono stati conteggiati solo quelli avvenuti sulla rete principale (autostrada e statali).

La stima di 53 milioni di euro deve quindi intendersi come uno spunto di riflessione di stimolo per effettuare una analisi sistematica del fenomeno dell'incidentalità al fine di conoscere i punti neri della viabilità e rimuovere, ove possibile, le cause principali che determinano costi sociali così elevati.

Un dato significativo e di confronto tra le realtà provinciali pugliesi è raccolto nelle tabelle successive e mostra come il fenomeno degli incidenti sia in costante crescita, tanto da divenire una vera emergenza "ambientale" per l'intera collettività.

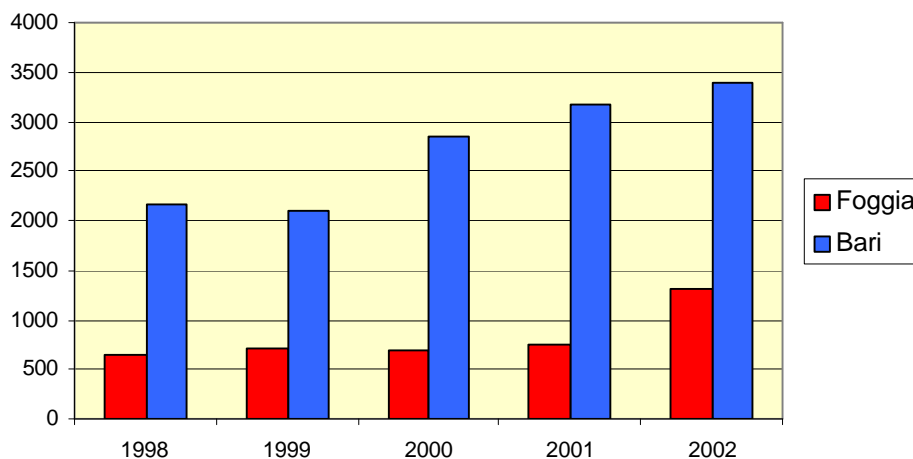
TAB. 10.25 INCIDENTI STRADALI PER PROVINCIA (1998 - 2002)

	1998			1999		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Foggia	650	60	1.188	715	85	1.332
Bari	2.161	102	3.681	2.111	105	3.648
Taranto	626	52	1.033	382	35	697
Brindisi	621	51	1.064	530	35	921
Lecce	411	46	777	898	76	1578
Puglia	4.469	311	7.743	4.636	336	8.176
Italia	204.615	6.342	293.842	219.032	6.633	316.698

	2000			2001			2002		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Foggia	689	80	1.264	740	101	1.376	1.309	84	2.269
Bari	2.857	121	4.638	3.169	108	5.137	3.386	135	5.733
Taranto	992	66	1.620	1.139	57	1.830	1.288	72	2.040
Brindisi	426	38	727	485	32	925	484	27	947
Lecce	1.039	69	1.808	983	64	1.646	1.093	74	1.836
Puglia	6.003	374	10.057	6.516	362	10.914	7.560	392	12.825
ITALIA	229.034	6.649	321.796	235.142	6.682	334.679	237.812	6.736	337.878

[Fonte: ISTAT, Statistica degli incidenti stradali Anno 2002]

FIG. 10.6 TREND DEGLI INCIDENTI STRADALI IN PROVINCIA DI BARI E DI FOGGIA (1998 - 2002)



Il fenomeno degli incidenti stradali assume in tutti i paesi “motorizzati” dimensioni molto preoccupanti e rappresenta la prima causa di morte per i giovani tra i 18 ed i 35 anni. A livello europeo tuttavia si notano dei miglioramenti con tassi in diminuzione in quasi tutti i paesi dell’Unione. L’Italia e la Puglia rappresentano, invece, delle eccezioni in tal senso alle quali la *patente a punti* pare aver dato solo parziale risposta.

TAB. 10.26 INCIDENTI STRADALI OGNI 100 MILA ABITANTI NELL'UNIONE EUROPEA (2000 - 2001)

PAESI	Incidenti *100.000 abitanti		Variazione percentuale
	2000	2001	2001/2000
Austria	519	536	3,3
Belgio	479	462	-3,5
Danimarca	138	128	-7,2
Finlandia	128	125	-2,3
Francia	205	198	-3,4
Germania	466	456	-2,1
Grecia	218	218(b)	0,0
Irlanda	205	180	-12,2
Italia	396	407	2,8
Lussemburgo	208	176	-15,4
Olanda	239	221	-7,5
Portogallo	505(a)	505(a)	0,0
Regno unito	405	402	-0,7
Spagna	258	250	-3,1
Svezia	178	178	0,0

[Fonte: Irtad-Ocse (a) I dati si riferiscono all'anno 1999. (b) I dati si riferiscono all'anno 2000.]

Scheda riassuntiva degli indicatori

APAT 645	Capacità ed estensione della rete delle infrastrutture	D DQ	Trasporti	
APAT 598	Numero e capacità delle infrastrutture portuali	D D	Trasporti	
APAT 648	Parco veicoli stradali, valori totali e pro capite età media dei veicoli	D D	Trasporti	
OCSE 29	Consumi di combustibile per tipo	P DQ	Acidificazione	
APAT 641	Consumo energetico finale e primario dei trasporti, quota sul totale	P ND	Clima	?

OCSE 17	Emissioni di NOx e trend	P DQ	Acidificazione	↗ ↘
APAT 503	Emissioni di sostanze acidificanti (SOx, NOx, NH4)	P DQ	Acidificazione	↗ ↘ ↙ ↚
APAT 643	Emissioni dei principali inquinanti atmosferici (NOx, COVNM) per modalità	P DQ	Ambiente Urbano	?
APAT 504	Emissioni dei precursori dell'ozono (NOx, CO, COVNM) e trend	P DQ	Clima	?
APAT 505	Emissioni di monossido di carbonio (CO) trend e disaggregazione settoriale	P DQ	Ambiente Urbano	?
OCSE 31	Emissioni di monossido di carbonio (CO)	P DQ	Ambiente Urbano	?
OCSE 1	Emissioni di anidride carbonica (CO2) e trend	P DQ	Clima	↗ ↘
APAT 501	Emissioni di gas serra (CO2, CH4, N2O, HFCS, PFCS, SF6) trend e disaggregazione settoriale	P DQ	Clima	?
APAT 642	Emissioni di gas ad effetto serra (CO2, CH4, N2O) per modalità	P DQ	Clima	?

Legenda

Set	D, P, S, I, R	Qualità indicatore	Situazione	Trend
OCSE = set europeo APAT = set dell'Agenzia italiana	D = Determinante P = Pressione S = Stato I = R = Risposta	D = dato disponibile ND = dato non disponibile DQ = dato disponibile ma di qualità non buona	↗: condizioni positive ↘: condizioni intermedie o incerte ↙: condizioni negative	↗: progressivo miglioramento nel tempo ↘: progressivo peggioramento nel tempo ↔: andamento costante nel tempo ↗↘: andamento variabile e oscillante ?: non determinabile

3. I fabbisogni da soddisfare

Pilastro economico

L'obiettivo di rilanciare la competitività e l'occupazione del territorio, in linea con le priorità dell'Unione Europea ed in particolare quelle definite dal Consiglio Europeo di Bruxelles del 22-23 marzo 2005, e in linea con la visione delle sei città creative, determina la necessità di puntare su tre grandi linee di intervento:

- conoscenza e innovazione, quali motori di una crescita sostenibile;
- uno spazio attraente per investire e lavorare;
- la crescita e l'occupazione al servizio della coesione sociale.

Un aspetto fondamentale da affrontare è la questione relativa al rapporto infrastrutture/crescita economica. Dai dati precedentemente esposti emerge una contraddizione fondamentale: il territorio nord barese ofantino, pur avendo un livello di infrastrutturazione complessivamente superiore a quello medio regionale, pur tuttavia presenta tendenze di competitività e occupazione in declino rispetto alle tendenze regionali.

Una recente indagine dell'Istituto S. Paolo di Torino, su dati dell'Istituto Tagliacarne sulla dotazione infrastrutturale delle regioni italiane (Infrastrutture e finanza locale in Puglia), mostra che non sempre il più alto livello di prodotto interno lordo procapite si accompagna al più alto livello di dotazione infrastrutturale. E' questo il caso del Trentino Alto Adige, della Toscana, delle Marche, del Piemonte, Valle d'Aosta, dell'Emilia Romagna, che, pur avendo un livello di dotazione infrastrutturale inferiore alla media nazionale, hanno livelli di PIL procapite significativamente superiori alla media nazionale.

Emerge quindi la necessità di puntare ad uno sviluppo qualitativo delle stesse, con particolare riferimento a quelle che hanno livelli di dotazione più bassi (reti bancarie e servizi vari alle imprese, strutture culturali e ricreative, impianti e reti energetiche ambientali, strutture e reti telefonia telematica).

Gli orientamenti europei, precedentemente richiamati, puntano inoltre allo sviluppo di "nuove fonti occupazionali, nei servizi alle persone, e alle imprese, nell'economia sociale, nella pianificazione territoriale, e nella protezione dell'ambiente, nonché nei nuovi mestieri industriali, grazie tra l'altro alla promozione dei partenariati locali per la crescita e l'occupazione".

Pilastro sociale

In attuazione della legge regionale 17/2003, relativa al riordino dei servizi sociali, è stata avviata la procedura dei piani sociali di zona per gli ambiti di riferimento individuati dalla stessa legge, coincidenti con i distretti sociosanitari, che, per il territorio interessato dal piano strategico, sono: Andria, Barletta, Trani-Bisceglie, Corato-Ruvo-Terlizzi, Canosa-Minervino-Spinazzola, Margherita-Trinitapoli-S. Ferdinando.

L'Agenzia per l'inclusione Sociale del PTO, attraverso un ampio coinvolgimento del partenariato privato e del terzo settore, ha sostenuto la fase di elaborazione dei piani di zona ed ha individuato i fabbisogni per ottimizzare tali piani. In particolare è emersa la necessità di progettare azioni sovrambito, finalizzate a migliorare i processi di governance, sia in termini di servizi (per realizzare economie di scala e sia in termini di dotazione infrastrutturale comuni, innovazioni tecnologica (network community).

Le azioni di concertazione locale legate al progetto Vision 2020, avviate nel 2003, hanno fatto emergere la necessità di promuovere la cittadinanza attiva solidale e l'integrazione delle politiche sociali con quelle del lavoro.

Pilastro ambientale

Nell'ambito delle iniziative del Progetto Ecopatto, avviato dal PTO con i fondi del CIPE, si sono concluse le attività riferite alla redazione del Rapporto sullo Stato dell'Ambiente del territorio nord barese/ofantino (Progetto Ecopatto I).

Tale attività di reporting ambientale ha costituito la prima esperienza di conoscenza organizzata di un territorio "nuovo", sistema di sistemi locali, che affronta oggi le sfide della costituzione della Provincia recentemente istituita.

Gli esiti e la sintesi del Rapporto sullo Stato dell'Ambiente restituisce una immagine di un territorio situato allo snodo tra differenti sistemi ambientali; il territorio nord barese/ofantino si colloca in una terra di mezzo collocata tra la Capitanata e il sistema della Puglia centrale. In essa convivono aree di pianura e aree costiere contigue ad aree collinari. La nuova Provincia è di fatto una terra ai margini in cui la complessità si connota come un insieme di "conflitti ambientali" tra diverse opzioni di sviluppo, differenti attori e plurimi orizzonti di trasformazione: territorio di frontiera tripartita.

I tre sistemi che convergono nel territorio nord barese/ofantino (costa adriatica-conca barese, bacino idrografico dell'Ofanto, Alta Murgia) sono a loro volta al margine di macrosistemi geografici che valicano i neo-confini amministrativi del territorio provinciale. Per poter comprendere il sistema di relazioni in cui il territorio della provincia è inserito è necessaria pertanto una lettura "transcalare".

Nel corso del suo svolgimento, il progetto Ecopatto I è entrato in forte sinergia con un'altra attività: il progetto Evolution 2020. Mentre il primo contribuiva a delineare una condivisione d'intenti, il secondo forniva un quadro conoscitivo e relazionale entro cui era possibile cogliere conflitti ed opportunità: entrambi prestavano supporto alla definizione di ruoli e funzioni per l'Agenzia Territoriale per l'Ambiente e di un'idea forza per il futuro Piano di Azione Ambientale (Progetto Ecopatto II).

Nel contempo sono state avviate le attività del Piano di Azione Ambientale di cui al Programma Aggiuntivo Patti Territoriali per l'Occupazione - Sottoprogramma 7 Nord Barese/ Ofantino – Azione 3.2, Misura 3 “Qualità ambientale”.

Il Piano d'Azione Ambientale rappresenta la seconda fase del processo di Agenda 21 locale. Esso si configurerà come una sorta di master-plan destinato ad orientare le scelte strategiche di sviluppo per il territorio in un orizzonte di sostenibilità. Il Piano d'Azione Ambientale costituirà il riferimento naturale dei piani di sviluppo elaborati dalle diverse amministrazioni locali (Piani Urbanistici Generali, Piani Urbani della Mobilità e del Traffico, Piani di Risanamento Acustico, ecc.), individuando le azioni intercomunali necessarie a saldare il piano locale ad una prospettiva più ampia d'integrazione territoriale.

Caratteristica fondamentale di tale strumento sarà la partecipazione dei cittadini e delle realtà organizzate del territorio, attraverso l'apposito Forum. Il Piano d'Azione Ambientale sarà una prima tappa per fare della qualità ambientale un punto di forza e di attrazione per l'intero territorio, creando la base comune per l'avvio di attività qualificanti ed innovative (dalla prospettiva di certificazione ambientale del territorio ad attività di marketing territoriale vero e proprio).

Il Piano – realizzato in accordo con le Linee Guida del Patto Territoriale per l'Occupazione Nord Barese/Ofantino 2000-2006 che attribuiscono all'ambiente un ruolo imprescindibile nei processi di sviluppo dell'area- corona il processo di Agenda 21 Locale intrapreso con il progetto Ecopatto – Primo Rapporto sullo Stato dell'Ambiente del territorio nord barese/ofantino e si candida a contaminare le scelte strategiche di miglioramento della qualità territoriale, favorendo un'integrazione tra la pianificazione d'area vasta e quella locale e tra le diverse politiche territoriali.

Il Piano d'Azione ambientale, attraverso la sua vision, si candida ad assumere un ruolo di supporto ai livelli della pianificazione sovraordinata e sottordinata¹⁹; nell'ambito di queste opportunità e campi applicativi, la nuova Provincia diffusa costituisce sicuramente un naturale sbocco applicativo di tutto il processo avviato dal Patto Territoriale per l'Occupazione Nord Barese/Ofantino nell'ambito delle problematiche ambientali.

¹⁹ IacovielloM, Barone M, da Agenda 21 al Piano territoriale di coordinamento della nuova provincia diffusa Barletta/Andria/Trani, in Moccia A. (a cura), Azioni ambientali partecipate nel Mezzogiorno, Massa Editore, Napoli 2004.

Per una certificazione ambientale del nordbarese/ofantino come ruolo rilevante nelle strategie di marketing territoriale

Pilastro istituzionale

La metodologia della programmazione integrata diffusasi nell'ultimo decennio sul territorio ha determinato un crescente coinvolgimento sia delle istituzioni locali che della società civile.

Tale metodo deve ora essere consolidato e riorientato ad acquisire capacità di analisi e progettazione strategica.

Tale metodo deve pervadere le istituzioni locali, sul versante del *government*, e la società civile, sul versante della *governance*.

Questa azione comporta sia attività di animazione e di informazione, sia attività formativa per i soggetti che più direttamente devono essere coinvolti nei processi di progettazione e di attuazione.

La maggiore capacità di *government* e di *governance* si esplicherà sia a livello orizzontale (territoriale), che a livello verticale (regionale, nazionale, europeo). A quest'ultimo livello si sottolinea che il territorio, tramite il PTO, oggi è in rete con altri territori italiani e il Ministero dell'Economia, con cui si stanno realizzando alcune azioni comuni, citate in precedenza a pag. 16. In particolare assume rilievo l'azione di accompagnamento del Ministero dell'Economia nei confronti dei PTO per rafforzare la capacità di inserimento degli stessi nelle programmazioni regionali, valorizzando il significato di progetti pilota dei PTO e il ruolo di diffusione dei risultati e di *mainstreaming* a livello regionale.

Questa azione di accompagnamento partirà dall'analisi dei punti di debolezza di ciascun PTO e determinerà il percorso per rafforzare la capacità di *government* e *governance* multilivello.

4. I risultati attesi

La progettazione del Piano Strategico si inserisce integralmente nella attuazione del Programma Aggiuntivo, già citato, e quindi potrà beneficiare delle azioni specifiche relative ai quattro pilastri del Piano, come di seguito esposto.

In generale, si prevede di pervenire, attraverso il Sistema Informativo Territoriale che il PTO sta allestendo con il supporto del Ministero dell'Economia, indicatori di sintesi per valutare lo sviluppo territoriale rispetto ai quattro pilastri ed un indicatore di sintesi di sviluppo sostenibile.

Si prevede inoltre di costruire indicatori per valutare il riequilibrio interno del territorio.

Tali indicatori consentiranno di impiantare un sistema di monitoraggio per il raggiungimento degli obiettivi generali del Piano Strategico.

Sarà predisposto un piano di comunicazione per diffondere, soprattutto in sede regionale, i metodi applicati e i risultati ottenuti. Su questi aspetti sono stati già avviati contatti con l'Università di Bologna, Facoltà di Filosofia, Dipartimento della Comunicazione.

Pilastro economico

Sono previsti i seguenti risultati fondamentali:

- ~~☞~~ la predisposizione del master plan delle aree produttive;
- ~~☞~~ la predisposizione del piano di marketing territoriale;
- ~~☞~~ la predisposizione del piano della ricerca;
- ~~☞~~ la predisposizione del piano di valorizzazione del sistema turistico-culturale locale.

Pilastro sociale

Sono previsti due risultati fondamentali:

- effetti di integrazione, anche organizzativa, sia nei programmi che nei servizi erogati. Es. il coinvolgimento nei PdZ di altri settori, politiche del lavoro, istruzione e formazione, urbanistica;
- costituzione dell'osservatorio per le politiche per l'inclusione sociale, anche in relazione alle neoistituita provincia Barletta-Andria-Trani.

Pilastro ambientale

La Vision 2020 rappresenta il piano strategico del territorio nord barese/ofantino definita come una visione di sviluppo integrato e sostenibile. La Vision 2020 è ancorata alle strategie europee di Lisbona, Nizza e Goteborg: essa indica una strategia in grado di coniugare la crescita economica, l'equità sociale, la salvaguardia ambientale. Gli esiti dei due incontri con il partenariato tematico allargato, per la impostazione metodologica e temporale del Piano di Azione Ambientale, interpretano e declinano il concetto di "Conflitto ambientale" (quale fenomenologia presente nelle aree di frontiera) come "indicatore di sintesi" esprimibile dall'Agenzia Territoriale per l'Ambiente. Infatti lo stesso PAA è da intendersi come processo a tema per la individuazione di strategie per il riconoscimento di una VISION al 2020, in cui le altre Agenzie del PTO concorrono ugualmente mediante l'impiego di altrettanti indicatori di sintesi. Il Conflitto ambientale come indicatore di prestazione delle attività dell'Agenzia (Gestione dei conflitti e loro riduzione come mission) ma anche come obiettivo trasversale della strategia per la VISION 2020.

Pilastro istituzionale

E' previsto il risultato fondamentale di rafforzare ulteriormente la collaborazione istituzionale e la maggiore partecipazione della società civile. Sul versante istituzionale sono state già avviate forme significative di collaborazione, quali la costituzione dell'Autorità di coordinamento delle polizie municipali, già precedentemente citata, e la costituzione dell'ufficio consortile di progettazione tecnica, nell'ambito della attuazione del PRUSST.

L'attuazione del Programma Aggiuntivo e del Piano Strategico porteranno alla costituzione di specifiche convenzioni di collaborazione istituzionale sui temi delle aree produttive, del turismo, dell'ambiente, dell'inclusione sociale, dei servizi pubblici locali.

Sono già in fase di attivazione partenariati privati di collaborazione su tali temi che accresceranno la capacità di governance.

Il Piano Strategico accompagnerà anche il processo di costituzione della nuova provincia Barletta-Andria-Trani e rappresenterà la base per il piano territoriale di coordinamento della stessa.

5. La valutazione di impatto riferita ai benefici attesi

Pilastro economico

In relazione ai risultati attesi dei piani relativi alle aree produttive, al marketing territoriale, alla ricerca, al turismo, l'Agenzia per l'innovazione e l'internazionalizzazione e l'Agenzia per il turismo hanno già avviato un sistema di monitoraggio e valutazione. Le attività del Piano Strategico verificheranno la congruenza di tale sistema rispetto a un set di indicatori sia di riferimento del contesto socio-economico (imprese, lavoratori, disoccupazione, formazione, ecc...) sia di indicatori chiave di controllo degli interventi.

Pilastro sociale

In relazione ai risultati attesi degli effetti di integrazione delle politiche e dell'osservatorio, l'Agenzia per l'Inclusione Sociale del PTO ha già avviato un sistema di monitoraggio e valutazione. Le attività del Piano Strategico verificheranno la congruenza di tale sistema utilizzando un set di indicatori sia di riferimento del contesto socio-economico (disoccupazione, povertà, formazione, ecc...) sia di indicatori chiave di controllo degli interventi.

Pilastro ambientale

Il Piano di Azione Ambientale come Valutazione Ambientale Strategica ex ante nel processo di VISION 2020

La valenza trasversale delle questioni ambientali che verranno affrontate nel Piano di Azione Ambientale consente, rispetto agli altri piani tematici, di declinare lo stesso Piano come processo Valutativo ex ante del Piano Strategico VISION 2020. Da ciò deriva la possibilità di redigere il Piano di Azione Ambientale intelaiato su una base che potrebbe essere quella delle "Linee guida del Valutazione Ambientale Strategica e verificare ed orientare le scelte del Piano Strategico verso azioni di sostenibilità economica, ambientale e sociale.

Pilastro istituzionale

In relazione ai risultati attesi di una accresciuta capacità di government e di governance si impianterà un sistema di valutazione dell'impatto di tali capacità sullo sviluppo locale.

6. Il piano economico e finanziario ed il cronoprogramma delle attività

Il piano finanziario proposto è indicativo e sarà definito a seguito del negoziato regionale. Esso contiene, oltre il cofinanziamento degli enti locali, anche le risorse acquisite dal Patto Territoriale e gestite con il Ministero dell'Economia-DPS.

Il cronoprogramma delle attività oltre alle attività previste per i prossimi due anni di progettazione contiene anche quelle già effettuata dal Patto Territoriale per Vision 2020.

Il cronoprogramma tiene conto della tempistica definita dalla Conferenza Stato-Regioni relativa al nuovo ciclo di programmazione 2007-2013, così da poter pervenire entro il 31 dicembre 2006 alla sottoscrizione dell'APQ Territoriale con la Regione Puglia per gli interventi prioritari del piano Strategico da collocare nella nuova programmazione 2007-2013. Questa possibilità, come già detto in precedenza, potrà essere rafforzata dalla azione di accompagnamento che il Ministero dell'Economia sta dando al PTO.

Tra i piani di azione previsti nel cronoprogramma sarà compreso anche il Piano della Mobilità per i comuni di maggiore dimensione. I costi relativi al Piano di Mobilità ammontano a 440 mila euro, la cui struttura rispecchia quella in percentuale proposta nel quadro seguente.

Piano economico e finanziario

Costi e copertura finanziaria	euro	%
Costi	4.620.000	100,0
1. Studi ed expertise	2.800.000	60,6
2. Personale e collaboratori	500.000	10,8
3. Spese di spostamenti	100.000	2,2
4. Spese generali	600.000	13,0
5. Pubblicazioni ed attività di promozione	100.000	2,2
6. Organizzazione di riunioni, seminari e conferenze	200.000	4,3
7. Spese di attrezzature	100.000	2,2
8. Spese diverse ed imprevisi	220.000	4,8
Copertura finanziaria	4.620.000	100,0
Patto Territoriale (Delibera CIPE 83/2002)	3.300.000	71,4
Comuni	220.000	4,8
F.A.S. (Delibera CIPE 20/2004)	1.100.000	23,8
% Comuni/FAS	20,0	

Cronoprogramma																	
	Attività	2004				2005				2006				2007			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Prima tappa - linee guida per la ridefinizione della visione strategica del territorio																	
01. Valorizzazione dei risultati del PTO e stesura documento di riflessione Vision 2020																	
Seconda tappa - Ridefinizione visione strategica del territorio al 2020																	
02. Convegno di lancio Vision 2020																	
03. Partecipazione al bando regionale piani strategici e socializzazione Vision 2020																	
04. Definizione Vision 2020 (documento di orientamento strategico)																	
Terza tappa - Definizione degli obiettivi strategici																	
05. Esplicitazione del progetto strategico di sviluppo del territorio																	
06. Individuazione delle priorità, degli obiettivi, delle azioni																	
07. Condivisione ed approvazione degli obiettivi strategici																	
Quarta tappa - Politiche, piani di azione, progetti bandiera, mobilità																	
08. Definizione delle politiche																	
09. Definizione dei piani di azione																	
10. Definizione dei progetti bandiera																	
11. Negoziazione dell'Accordo di Programma Quadro Territoriale																	
12. Avvio dei progetti bandiera																	

7. L'identificazione delle questioni aperte

Pilastro economico

Le maggiori questioni aperte da approfondire nel corso delle attività di progettazione del Piano Strategico riguardano l'integrazione con i progetti integrati regionali PIT e PIS, l'integrazione con l'area metropolitana di Bari, l'integrazione con l'area sud foggiana, l'integrazione con l'area melfese ed avellinese. Si tratta di costruire reti economiche strategiche su ambiti più ampi del territorio specifico di intervento del Piano Strategico, operando in stretto coordinamento con tali territori al fine di contribuire ad una corretta integrazione della strategia locale nella strategia regionale ed interregionale sui territori interessati. Questo approccio consentirà di definire il legame del territorio con i grandi assi di collegamento europeo, promuovendo collegamenti, sia materiali che immateriali, con Bari, Brindisi, Taranto e Napoli. I collegamenti immateriali punteranno anche a relazionarsi con Milano e Bruxelles. In questa ultima città il PTO ha aperto una sua sede operativa, che consente di promuovere sia le relazioni istituzionali con le istituzioni europee sia di promuovere contatti su scala europea.

In particolare, per quanto riguarda il PIT Nord Barese, come espressamente richiesto dal bando regionale, si opererà per rafforzare il processo di integrazione fra l'area nord barese e l'area della conca barese, così come previsto dal PIT stesso, con specifico riferimento a:

- ✍ Politiche del lavoro;
- ✍ Infrastrutturazioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione del territorio;
- ✍ Società dell'informazione;
- ✍ Filiere produttive.

L'impegno delle due aree geografiche nella gestione di un progetto comune, crea il presupposto per la realizzazione di un'azione di coordinamento dei piani strategici *Vision 2020* (PTO Nord Barese Ofantino/Provincia Barletta Andria Trani) e *Fare sistema nella diversità* (Patto delle città per lo sviluppo urbano sostenibile).

Relativamente al PIS Normanno Svevo Angioino occorre promuovere livelli di integrazione del polo nord barese con gli altri poli dell'itinerario. La fase di elaborazione del piano strategico contestuale alla progettazione del PIS consentirà di promuovere le necessarie sinergie.

Per quanto riguarda il melfese ed avellinese è necessario integrare i sistemi produttivi in essi presenti Loconia-Gaudio per l'agroalimentare, e le aree di Melfi-Nusco-Calitri dove sono presenti attività di alta tecnologia che possono determinare indotto produttivo, lungo la direttrice ofantina. Nell'ambito del PRUSST Direttrice Ofantina,

finanziato dal Ministero delle Infrastrutture, è stato sottoscritto un protocollo di intesa con la provincia di Avellino.

Per quanto riguarda l'area foggiana, si tratta di interagire con le azioni avviate dalla Provincia di Foggia con il Piano Territoriale di Coordinamento, per cui il PTO sta già partecipando attivamente agli incontri promossi dalla provincia di Foggia, e con l'area di Cerignola-Manfredonia per le integrazioni con l'Interporto agroalimentare e il contratto d'area, già realizzati che ora aspettano di essere valorizzati per l'integrazione economica con i bacini più ampi che su essi possono gravitare. Saranno attivati contatti anche per valutare le potenzialità della società Promodaunia e di Borgo Mezz'anone.

Pilastro sociale

Ambito di analisi	Punti di forza	Punti di debolezza
Il processo di welfare community	<p>Partecipazione dei soggetti pubblici ai processi avviati.</p> <p>L'avvio di percorsi finalizzati all'attuazione della sussidiarietà orizzontale che vedono il coinvolgimento da parte dell'ente locale della società civile nella pianificazione di politiche di welfare.</p>	<p>Scarsa integrazione fra settori della P.A.</p> <p>Scarsa integrazione fra organizzazioni pubbliche che insistono sul territorio.</p> <p>Difficoltà di natura comunicativa a diversi livelli: fra Settori della P.A., fra i diversi Enti Pubblici e fra Enti Pubblici e Privato Sociale.</p> <p>Carenza di una pianificazione strategica a medio e lungo termine.</p>
La mappa dell'offerta e l'analisi dei bisogni	Disponibilità degli enti/organizzazioni a fornire i dati.	<p>Inadeguatezza dei sistemi informativi comunali.</p> <p>Mancanza di dati significati disaggregabili.</p> <p>L'assenza di un osservatorio a livello provinciale e/o regionale.</p> <p>Mancanza di una ricognizione quali/quantitativa dell'offerta dei servizi sul territorio.</p>
La concertazione	<p>Formalizzazione di tavoli di concertazione fra enti locali e altre istituzioni che insistono sul territorio.</p> <p>Formalizzazione di tavoli di concertazione tematici fra istituzioni pubbliche e privato sociale.</p>	<p>Mancanza di procedure finalizzate all'effettivo coinvolgimento dei soggetti pubblici e privati.</p> <p>Scarsa rappresentatività dei soggetti del terzo settore all'interno dei tavoli di concertazione.</p> <p>Mancanza di una pianificazione (strumenti, modalità e tempi) finalizzata al raggiungimento di obiettivi chiari e definiti attraverso il coinvolgimento di soggetti pubblici e privati.</p>
Il monitoraggio	Nessuno	Assenza di un sistema di monitoraggio fisico qualitativo e quantitativo informatizzato.

Pilastro ambientale

Le questioni riferite alle aree di frontiera con particolare interessamento anche su questioni e dinamiche evolutive riguardanti territori posti al di fuori del territorio nord barese/ofantino. In particolare le questioni riferite alla transregionalità diventano di ausilio alla definizione di programmi integrati rispetto a territori ben più ampi e tenuti insieme da intelaiature economiche ed ecologiche di grande rilievo (la Direttrice Ofantina con i poli produttivi di Nusco-Calitri-Melfi, Gaudio, Loconia).

La Rete Ecologica quale strumento transcalare garantisce livelli di continuità e di coerenza anche nell'ambito di scale di riferimento diverse (dal Piano d Bacino ai Piani Urbanistici Generali passando attraverso il PTC). In particolare essa costituisce un riferimento nella ricerca di interrelazioni tra aree ed ambiti progettuali di rilevanza nazionale, dotati di una programmazione economica autonoma (progetti Appennino Parco d'Europa e progetto Coste Italiane Protette).

Pilastro istituzionale

La questione fondamentale aperta sul versante istituzionale riguarda il rapporto tra i processi di government e quelli di governance, evidenziati anche nei diversi rapporti di valutazione sul pto nord barese ofantino fatti dal Ministero dell'Economia, dal Foromez, da centri universitari.

Il Piano Strategico rappresenta la sede per ottimizzare tale rapporto, al fine di renderlo realmente proficuo per i processi di sviluppo locale.

8. L'identificazione delle condizioni di successo del Piano Strategico e di diffusione/aggiornamento

Il Piano Strategico lega il suo successo:

- ✍ alla consolidata capacità di progettazione integrata del territorio, avviata con il PTO nel 1997 e poi seguita da altri progetti già citati in precedenza, fra cui la progettazione integrata territoriale PIT e PIS legati al POR Puglia, la pianificazione strategica avviata in ambito urbano da Barletta, Margherita e Trani (in quest'ultimo caso con Agenda 21 Locale);
- ✍ alla attuazione del Programma Aggiuntivo del PTO, finanziato dal CIPE, che ha attivato agenzie locali di sviluppo nei settori delle imprese, del turismo, dell'ambiente, dell'inclusione sociale, della legalità e sicurezza, dei servizi pubblici locali e l'avvio di pianificazioni strategiche settoriali;
- ✍ all'avvio già dal 2003, sempre nell'ambito del Programma Aggiuntivo, del progetto strategico Vision 2020;
- ✍ all'avvio da parte del Ministero dell'Economia, sempre nell'ambito del Programma Aggiuntivo di una azione nazionale, riguardante la rete dei PTO, di sostegno alla programmazione strategica per sperimentare la anticipazione della nuova programmazione europea 2007-2013;
- ✍ alla istituzione della provincia di Barletta-Andria-Trani che determina un nuovo valore aggiunto rispetto alle strategia di sviluppo del territorio perché rafforza le funzioni di government del territorio stesso e la rete di cooperazione istituzionale, comuni-provincia-regione;
- ✍ all'approccio multidisciplinare previsto sia per le attività di analisi che per quelle progettuali. E' infatti previsto il coinvolgimento professionale di alto livello nelle seguenti discipline scientifiche: filosofia, sociologia, economia, urbanistica, fisica, psicologia sociale;
- ✍ al coinvolgimento attivo dei seguenti soggetti:
 - il partenariato del PTO, che come già detto, rappresenta l'equipaggio della nave, e deve essere tutto attivamente impegnato nello sforzo da approfondire;
 - forze politiche locali;
 - imprese e portatori di interessi particolari ma rilevanti ai fini della realizzazione degli obiettivi strategici del piano. Questi possono essere individuati in corso d'opera, man mano che si delinea la strategia del piano;
 - le agenzie del SIL, impegnate nelle attività aventi un rilevante contenuto strategico;
 - metodologi di piani strategici, di primario livello a scala nazionale ed internazionale, che possono dare un contributo metodologico al piano strategico Vision 2020;

- coordinatori dei piani strategici più significativi realizzati in Italia ed Europa;
- responsabili politici e tecnici delle nuove province italiane;
- intellettuali impegnati sulle parole chiave del futuro, che possono dare un contributo filosofico ad immaginare i cambiamenti rilevanti della società, della economia, dell'ambiente e delle istituzioni a livello globale e a livello locale;
- cittadini del territorio nord barese ofantino, in particolare i giovani portatori di nuove visioni, interessati a partecipare al piano strategico Vision 2020, che deve caratterizzarsi per essere un piano dei cittadini e non un piano imposto ai cittadini.

La partecipazione di tali soggetti alla elaborazione ed alla successiva attuazione del piano avverrà in varie forme ed attraverso vari strumenti: seminari di informazione, convegni, focus group, gruppi di alto livello, missioni, analisi teoriche e di campo, analisi di raffronto con altri piani strategici, analisi di raffronto con le nuove province italiane, incontri con personalità di rilievo internazionale.

Le attività previste nell'ambito del Programma Aggiuntivo hanno già attivato, d'intesa con il Ministero dell'Economia, la realizzazione di un sistema informativo per il monitoraggio e la valutazione strategica delle politiche di sviluppo locale, che consentirà al Piano Strategico di avere già in fase di progettazione una prima base conoscitiva. Tale sistema conterrà un modello di tipo *early warning*, in grado di produrre i primi segnali informativi per valutare gli effetti delle politiche. In particolare sarà effettuata una valutazione delle politiche avviate sin dal 1997 con i vari programmi citati.

Saranno analizzati i fenomeni rilevanti a livello mondiale che possono avere un più immediato impatto sulla società ed economia locali, quali i fenomeni della globalizzazione nei settori rilevanti per l'economia locale, della diffusione delle ICT-Innovation Communication Technologies, gli investimenti in ricerca di base ed applicata, ecc...

Saranno analizzati i fenomeni rilevanti a livello locale che stanno indebolendo la tenuta della società e dell'economia, ma anche i segnali deboli, non ancora immediatamente visibili, ma che sono destinati a rafforzarsi o possono essere rafforzati ai fini di un nuovo e prolungato processo di sviluppo del territorio.

La diffusione sarà assicurata da un adeguato piano di comunicazione per cui sono già in corso contatti con la Università di Bologna, Facoltà di Filosofia, Dipartimento della Comunicazione.

L'aggiornamento del Piano, come detto in altra parte del documento, è legata al Sistema Informativo Territoriale in corso di allestimento con il contributo finanziario e l'assistenza tecnica del Ministero dell'Economia.

9. Il piano di mobilità per i centri urbani di maggiore dimensione

Esiti e le riflessioni della lettura del contesto ambientale oltre che delineare un sistema complesso ne delineano un altro ben interconnesso. Ovvero, contrariamente a quanto localmente lamentato, un sistema territoriale si presenta ben servito dal punto di vista della mobilità su gomma con imminenti completamenti e nuove aperture di tracciati (il caso della Strada Regionale 6) che permetterebbero relazionalità significative soprattutto sulla direttrice costa-entroterra. Evidentemente appaiono anche questioni puntuali “emergenti” anche alla luce di considerazioni circa il rapporto con le aree limitrofe ed i rapporti nelle “frontiere” (il caso SS nr. 93 per Potenza lungo la direttrice Ofantina).

In ogni modo il Piano si orienta verso ambiti concettuali più che localizzativi - puntuali e individua negli ambiti di transizione tra dimensione territoriale e urbana (e comunque insediativi), un ambito tematico (presente in tutte le sue municipalità) nel quale proporre soluzioni ed avviare inversioni di tendenza. L’ambito di transizione fa riferimento a quelle aree periferiche delle aree insediate che assumono un significato di “porte urbane” e nelle quali sono leggibili il più alto numero di presenze-funzioni. Sono quelle aree nelle quali le città vivono il più significativo numero di conflitti ambientali prodotti da differenti condizioni e necessità: quelli della produzione; quelli degli orti urbani, quelli della residenza, quelli delle portualità, quelli delle naturalità.

Si ritiene che aver focalizzato l’attenzione in un ambito tematico specifico più che sulla implementazione di fasce e reti infrastrutturali territoriali.

I luoghi di interesse sono ambiti in cui sono evidenti le condizioni di “rallentamento delle velocità”, l’internodalità, lo scambio. Ovvero aree nelle quali la razionalizzazione della logistica indirizzata alle imprese ed al trasporto pubblico unitamente la gestione del conflitto (intesa anche come riduzione degli impatti ambientali e sulla salute pubblica) diventano obiettivi generali.

Nell’ambito dell’attenzione verso questi ambiti, il Piano si orienterà a delineare azioni preferenziali finalizzate ad esaltare ed isolare specificità: i temi delle “porte”. Ovvero dichiarare funzioni e valenze per le infrastrutture di accesso e penetrazione ai centri urbani e all’adeguamento dei vettori rispetto al contesto ambientale; come se attorno ad ogni città e dentro le sue frontiere si definissero ambiti tematici di rilevanza (le porte del parco, le porte del parco produttivo, etc.) a cui affidare anche gli esiti di una riqualificazione urbana.

PARTE SECONDA- I PROPONENTI

10. Il team di ricerca ed i processi organizzativi previsti

Il team di ricerca è formato dall'Agazia per l'occupazione e lo sviluppo dell'area nord barese ofantina e dalle altre agenzie specializzate del PTO, impegnate nella attuazione del Programma Aggiuntivo, che metteranno a disposizione il loro personale ed esperti, da individuare in base alle specifiche esigenze definite in fase di avvio operativo delle attività.

Inoltre è previsto il coinvolgimento degli organismi convenzionati con il patto e di ulteriori organismi da coinvolgere:

Pilastro Economico:

- Sviluppo Italia
- Politecnico di Bari
- BIC/Centro risorse donne
- ANCI servizi

Pilastro Sociale:

- Italia Lavoro
- R&S
- Consorzio Leader
- Consorzio Universus
- Lattanzio e associati

Pilastro Ambientale:

- Agenda 21 Consulting

Pilastro istituzionale:

- Tecnopolis
- Formez

Per le attività di monitoraggio e valutazione strategica si farà riferimento alla Associazione Europea Euroideas, di cui il patto territoriale è socio, che ha attivato su questo tema proficui rapporti di collaborazione con l'Associazione Europea di Valutazione, con l'Unità di Valutazione della Direzione Regionale della Commissione Europea, con l'Associazione italiana di scienze regionali.

Saranno coinvolte le diverse università di appartenenza dei membri del Comitato Scientifico e centri di ricerca relativi ai vari ambiti di progettazione. Sarà coinvolto anche l'Istituto Pugliese di Ricerche Economiche e Sociali, di cui il patto territoriale è socio.

I processi organizzativi in parte sono già definiti nell'ambito dell'attuazione del Programma Aggiuntivo, d'intesa con il Ministero dell'Economia. Conseguentemente al negoziato regionale saranno definiti le necessarie integrazioni, in particolare per quanto riguarda il piano della mobilità. Il negoziato sarà seguito sia dal Comitato Istituzionale che dal Comitato di Coordinamento.

11. Il gruppo di coordinamento

1. Comitato Istituzionale- Presidente:
- Francesco Salerno, Sindaco del Comune di Barletta, comune capofila

Altri componenti:

- Capriulo, Commissario Provincia Barletta-Andria-Trani
- Sindaci e presidenti dei consigli comunali di Andria, Barletta, Bisceglie, Canosa di P., Corato, Margherita di S., Minervino M., San Ferdinando di P., Spinazzola, Trani, Trinitapoli;
- Consiglieri regionali Circoscrizione Barletta-Andria-Trani
- Consiglieri e assessori provinciali Bari e Foggia appartenenti ai comuni del patto
- altri rappresentanti di enti pubblici interessati al piano strategico (Comunità Montana, ecc...)

Segreteria istituzionale:

- Santa Scommegna, Responsabile segreteria istituzionale

2. Comitato Scientifico- La composizione del Comitato Scientifico è puramente indicativa e sarà definita in fase di negoziato con la Regione.

- *prof. Roberto Camagni*

(Docente di Economia Urbana presso il Politecnico di Milano. Capo del Dipartimento per le Aree Urbane alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, membro del C.S. Rete Città Strategiche)

- *prof. Maurizio Carta*

(Docente di urbanistica Università di Palermo)

- *prof. Franco Chiarello*

(Docente di Sociologia dei processi economici e del lavoro Università di Bari)

- *prof. Domenico De Masi*

(Docente di sociologia del lavoro Università La Sapienza, Roma)

- *prof. Francesco Karrer*

(Docente di Urbanistica Università La Sapienza, Roma)

- *prof. Pina Lalli*

(Docente di Sociologia della comunicazione Università di Bologna)

- *prof. Franco Losurdo*

(Docente di Economia e relazioni per il Mediterraneo Università di Bari- Segretario Comunità Università del Mediterraneo)

- *prof. Pietro Leoni*
(Docente di Sociologia del Turismo Università di Bologna)
- *prof. Fabrizio Onida*
(Docente di economia internazionale Università Bocconi Milano)
- *prof. Enrico Pedrazzi*
(Docente di Fisica Teorica, Preside della facoltà di scienze matematiche, fisiche e naturali Università di Torino)
- *prof. Paolo Perulli*
(Docente di Sociologia dei processi economici Università del Piemonte Orientale-Torino, membro C.S. Rete Città Strategiche, Consulente Dipartimento Funzione Pubblica)
- *arch. Saverio Santangelo*
(Docente di Urbanistica Università La Sapienza, Roma)
- *prof. Silvano Tagliagambe*
(Docente di Filosofia della scienza Università La Sapienza di Roma)
- *prof. Carlo Trigilia*
(Docente di Sociologia economica Università di Firenze, membro C.S. Rete Città Strategiche)
- *prof. Gianfranco Viesti*
(Docente di Politica Economica Università di Bari)

3. Forum del partenariato privato: - Cosimo Santoro, delegato dell' Agenzia del PTO
- tutti i soggetti del partenariato del pto

4. Comitato di Coordinamento: Coordinatore generale

- Emmanuele Daluiso, coordinatore tecn. Agenzia PTO

Altri componenti

- Alessandro Buongiorno, resp. Agenzia Puglia Imperiale
- Ruggiero Digennaro, consulente Agenzia PTO per servizi pubblici locali
- Anna Fontana, responsabile Agenzia Inclusione Sociale
- Mauro Iacoviello, responsabile Agenzia Territoriale Ambiente
- Sabina Ferri, responsabile Agenzia innovazione e internazionalizzazione imprese
- Dirigenti e/o funzionari comunali indicati dai Sindaci

5. Comitato di Pilotaggio:

- il Presidente del Comitato Istituzionale
- il Delegato del Comitato Scientifico
- il Delegato dell' Agenzia PTO per il partenariato privato
- i Presidenti delle Agenzie specializzate del PTO
- il Coordinatore generale del Comitato di coordinamento

12. Il management

Il Piano Strategico proposto al bando regionale rappresenta una estensione delle attività già in corso, come detto in precedenza, nell'ambito del Programma Aggiuntivo finanziato dal CIPE e assistito dal Ministero dell'Economia.

Il Piano si avvarrà pertanto di tutta la organizzazione già operativa dell'Agenzia per l'occupazione e lo sviluppo dell'area nord barese ofantina e delle Agenzie specializzate collegate.

Per altro il Comune Capofila sta gestendo l'ufficio consortile del Prusst, finanziato dal Ministero delle Infrastrutture, come già detto.

Si interagirà anche con il Comune di Andria per le questioni connesse al PIT Nord Barese, di cui è il comune capofila.

Nel complesso quindi, il piano strategico potrà contare della esperienza organizzativa decennale maturata sul territorio.

13. La governance ambientale

Idea -forza della governance, condivisa dall'Agenzia Territoriale per l'Ambiente, è la *Rete Ecologica*.

Si tratta nello specifico di uno strumento caratterizzato da una duplice valenza interna alla sua struttura, concettuale e progettuale. La prima delle due componenti - quella concettuale - permette alla Rete di essere utilizzata come efficace mezzo di interrelazione e di scambio di informazioni. Questa caratteristica, diviene lo strumento più congeniale ad esercitare funzioni di regia e di organizzazione delle modalità di comunicazione del dato ambientale. Tale funzione, nell'ambito del Programma Aggiuntivo, rappresenta la mission dell'Agenzia Territoriale per l'Ambiente, la quale si occuperà della sensibilizzazione e diffusione del dato tra i diversi soggetti interessati, attraverso la sua capacità di innescare processi di osmosi virtuosa tra ambiti geografici e strumenti di pianificazione su un territorio complesso ed in trasformazione, come ad esempio, quello che andrà a costituire la nuova Provincia diffusa di Barletta – Andria - Trani.

Della stessa importanza l'altra componente, cioè quella progettuale: essa è relativa alla capacità di configurarsi come un importante schema previsionale ed operativo. Questa valenza costituisce lo strumento più adatto a ricreare continuità naturali nel paesaggio, al fine di assicurare un patrimonio ambientale tutelato, ecologicamente funzionale e fruibile all'interno di un quadro di sviluppo di lungo periodo.

In virtù di queste sue caratteristiche di tipo progettuale, la rete diviene la vision del Piano d'Azione Ambientale.

La rete ecologica qui non è intesa esclusivamente in termini fisici come connessione tra gli elementi di naturalità presenti nel territorio, preposti a garantire la circolazione di biodiversità, ma come strumento di supporto alla pianificazione territoriale unitaria, garante di un processo di trasformazione ecologica del territorio verso la sostenibilità, con l'intento preciso di creare un'identità che origina presupposti per la governance sostenibile di un distretto territoriale complesso, quale l'area nord barese/ofantina.

Questa nuova concezione delle reti ecologiche le traduce in infrastruttura di sostegno allo sviluppo sostenibile del territorio, le rende una strategia che può essere compresa e sostenuta dai vari attori presenti. In tal modo essa può incontrare e conciliare le esigenze di tutela della natura e quelle di sviluppo economico delle comunità²⁰. Lo strumento naturale per la realizzazione di tale infrastruttura verde è la pianificazione.

²⁰ GAMBINO R., *Questioni aperte*, in *Urbanistica Dossier*, Op. cit., p. 24-25.

A questo punto è auspicabile la sintesi di tali di versi approcci in una visione olistica del paesaggio, e quindi del territorio²¹. Una guida in merito è la direttiva Habitat (92/43/CEE) che promuove infrastrutture verdi che integrano le attuali reti eco-nomiche consentendo nuove possibilità di fruire il territorio e di percepirlo.

Le reti eco-nomiche presuppongono tempi veloci di percorrenza: i tempi dei fasci di ferrovie e di autostrade che tagliano i territori. Questi sono i tempi che rendono possibile una percezione del paesaggio solo ad una macroscale. A tale scala è possibile cogliere solo discontinuità spazio-temporali tra sistema antropico e sistema naturale.

Le reti eco-logiche hanno tempi lenti in cui la percezione implica l'attraversamento di corridoi di connessione, una permeabilità del territorio stesso, una percorrenza transcalare dei sistemi di reti naturali.

Ciò che alla velocità della rete eco-nomica appare come un segno nel territorio, alla velocità della rete eco-logica riacquista testimonianze dell'identità del luogo; dove la rete eco-nomica non si sofferma, la rete eco-logica mostra le sue potenzialità di riconnessione transcalare e rigenerazione sostenibile del territorio. Quanto più noi dimentichiamo i tempi lunghi del paesaggio, tanto più finiamo in balia del contingente, dell'egoismo, dell'antropizzazione distruttiva.

Tuttavia è certo che ignorare i tempi e la scala di operatività delle reti eco-nomiche significherebbe entrare in conflitto con le attese, le aspirazioni, le esigenze delle comunità.

E' necessario quindi coniugare i tempi lunghi della natura con i modi d'uso e i tempi delle comunità per arrivare ad una gestione del territorio capace di produrre qualità che travalicano quelle individuali²²

Nel paesaggio dai caratteri monofunzionalizzati, saturo e sedimentato, la rete ecologica si impone come idea "semplice", comprensibile e auspicabile. Essa si sgancia dalla dorsale appenninica ed entra nelle piane costiere, passando da valli interne a territori che finiscono per assomigliare a città diffuse. Il sapiente intreccio tra rete ecologica e rete economica è un possibile percorso concettuale nel quale orientare le scelte e ordire un Piano.

Una orditura nella quale riconoscere flussi di naturalità e quelli di beni e servizi lungo linee, direttrici e nodi, ma anche ribadire ruoli e funzioni, esaltare vocazioni tra le maglie.

²¹ GASPARRINI C., (2002) *Per costruire il paesaggio non rimangono che I giardinieri*, in "Prime visioni, attraverso le scale dei piani e dei progetti" pp. 52-53, Napoli.

²² GASPARRINI C.; op. cit. pp. 53-54..